

Onderzoeksoopdracht: informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid

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

Waarom aparte aandacht voor de HSL-Zuid?

- In 2020 wordt een integraal besluit genomen over de ordening op het spoor in Nederland. De HSL-Zuid vormt ook onderdeel van dit besluit. Daarbij is de vraag of na 2024 (delen van) het vervoer over de HSL aanbesteed wordt dan wel onderdeel blijft van de vervoerconcessie op het hoofdrailnet.
- De vraag of het vervoer over de HSL-Zuid aanbesteed dient te worden heeft politieke aandacht. Het is daarom – onafhankelijk van de keuze die gemaakt wordt – belangrijk een goede, onafhankelijke onderbouwing aan de Tweede Kamer voor te leggen, en op basis daarvan een weging te maken.
- De staatsecretaris van IenW heeft al een apart onderzoek aangekondigd. In haar brief van 30 mei 2018 heeft ze gezegd realistische scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid in kaart te willen brengen. 'Hierbij kijk ik naar mogelijkheden voor open toegang voor het internationale vervoer, voor het combineren dan wel splitsen van binnenlands en internationaal vervoer en de mogelijkheden om voor het internationale vervoer voldoende capaciteit op de HSL-Zuid te bieden'.

Uitgangspunten

- Het vervoer over de HSL-Zuid wordt flexibel vormgegeven, waarbij vervoersdiensten onder concessie en vervoersdiensten onder open toegang allebei tot de mogelijkheden behoren. In de huidige situatie worden vrijwel alle treindiensten over de HSL – inclusief het internationale vervoer – uitgevoerd onder de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Per juni 2019 benut de derde Eurostartrein als eerste de mogelijkheid om via 'open toegang' over de HSL te rijden richting het buitenland, ook al was dit al langer mogelijk.
- Het binnenlandse reizigersbelang moet blijvend geacommodeerd worden. De HSL-Zuid wordt nu al voor ongeveer 75% benut voor het binnenlands personenvervoer, en de reizigersvraag neemt jaarlijks toe. Uit de NMCA blijkt dat de HSL-Zuid voor het binnenlands vervoer noodzakelijk is naast het conventionele spoor tussen Amsterdam en Rotterdam om aan de groeiende vraag te voldoen.
- Daarnaast bestaat de ambitie om meer internationaal vervoer te realiseren (snelle internationale verbindingen over de HSL-Zuid, zodat de trein een aantrekkelijk substituut voor korte afstandsvluchten wordt.¹
- Voor vervoersdiensten over HSL-Zuid moet verder rekening worden gehouden met verschillende financiële, logistieke, praktische en juridische aspecten. Zo stelt de HSL-Zuid door haar infrastructurele kenmerken andere eisen aan het materieel dan het HRN. Ook zijn de effecten van verschillende orderingskeuzes op de belastingbetaler relevant.

Hoofdvraag HSL-Zuid (doel)

Hoe voorziet de ordening van de HSL-Zuid vanaf 2025 in een optimale benutting, te weten de beste invulling voor de toenemende binnenlandse reizigersvraag en de ambities voor internationaal personenvervoer, rekening houdend met de financiële, praktische en juridische effecten? Welke transitie gaat met deze orderingskeuze gepaard?

Scenario's (middel)

In kaart brengen van realistische scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid. In die scenario's moet in ieder geval gevat worden:

- Bij de opstelling van de scenario's is het allereerst zaak om het voorwerp van een eventuele aanbesteding / integratie in het HRN te bepalen. (zie ook 'HSL-Zuid, waar hebben we het eigenlijk over'). In het voorwerp moet in ieder geval worden opgenomen:
 - HSL-Zuid, uitgaand van de HSL-infrastructuur en de relevante stations

¹ Stas over de positie van de HSL-Zuid in Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 29 984, nr. 768, 30 mei 2018.

- HSL-Zuid, uitgaand van de huidige HSL-Zuiddiensten (zoals benoemd in de vervoerconcessie)
- HSL-Zuid, uitgaand van één of enkele van HSL-Zuiddiensten, in te delen in:
 - Binnenlandse vervoersdiensten die slechts voor een gedeelte gebruik maken van de hogesnelheidsinfrastructuur (nu alleen de IC 1100)
 - IC direct
 - Internationale vervoersdiensten (eventueel nader op te delen o.b.v. bestemmingen)
- Er worden scenario's opgesteld waarbij het vervoer over de HSL-Zuid onderdeel is van een HRN, apart wordt aanbesteed of een combinatie van beiden. De mogelijkheid tot vervoer onder open toegang is voor alle scenario's een gegeven.
- De scenario's onderbouwen waarom de specifieke vervoersdiensten gecontracteerd worden, en hoe dit zich verhoudt met de potentie van (internationaal) personenvervoer op basis van open toegang. Binnenlandse en internationale vervoersdiensten kunnen binnen de scenario's gesplitst of gecombineerd worden.
- Daarnaast moet gekeken worden of andere aspecten relevant zijn voor de scenario's, zoals:
 - Splitsen of combineren o.b.v. karakter van de vervoersdienst (wel of geen reserveringsplicht, voorzienend in basisbehoefte of niet, snelheid);
 - Hogere mate van integratie in het HRN dan in de huidige situatie.
 - Hanteren van andere begin- en eindpunten voor de huidige vervoersdiensten (bv. Amsterdam-Zuid of Rotterdam Centraal i.p.v. Amsterdam-Centraal).

Beoordeel de scenario's op de volgende punten:

Een afweging maakt duidelijk welk scenario het beste (sturings-) mechanisme bevat om bovenstaande uitgangspunten te realiseren. Ook wordt gekeken wat de gevolgen zijn van de gekozen scenario's zijn voor de reiziger en wat de financiële effecten. De scenario's moeten daarnaast praktisch en juridisch uitvoerbaar en haalbaar zijn.

Dit betekent dat de opgestelde scenario's worden getoetst op de volgende onderdelen:

- **Sturing**
 - Draagt het (sturings-)mechanisme van het scenario bij aan de hierboven benoemde uitgangspunten?
- **Effect voor de reiziger**
 - Accommodatie van (toekomstige) binnenlands reizigersvraag
 - Verwezenlijking van (toekomstige) snelle internationale verbindingen
 - Prestaties (o.a. betrouwbaarheid, snelheid, capaciteit en frequentie), klanttevredenheid, dienstverlening (indien niet kwantitatief uit te drukken, dan mogelijk wel uitdrukken t.o.v. de huidige situatie)
 - Betaalbaarheid (kosten van een kaartje voor de reiziger)
 - Sturingsmogelijkheden (zoals KPI's, sanctioneringsmechanismen, minimum bedieningsniveau, haltingen)
- **Financieel effect**
 - I.r.t. de overheid / belastingbetaler
 - I.r.t. een HRN-concessie
 - I.r.t. de aanlegkosten van de HSL-Zuid
 - I.r.t. vervoerder die gaat rijden / is dit überhaupt financieel aantrekkelijk voor een marktpartij?
- **Logistieke, praktische en juridische effecten / randvoorwaarden**
 - Omvang HSL t.o.v. redelijkheid van inschrijving
 - Samenloop met andere vervoerders
 - Coördinatie met infrabeheerder en andere partijen in de OV-keten
 - Interactie met het bredere netwerk (netwerkeffecten voor de reiziger)
 - Transitie-effecten
 - Effect op de infrastructuur en robuustheid van de dienstverlening (verstoringgevoeligheid)
 - Bijdrage aan samenwerkingsafspraken met (internationale) partners
 - Compatibiliteit met Europees 4^e spoorwegpakket

Leervraag

Welke lessen zijn er te trekken uit de HSL-casus voor de sturing op corridorrijden op het Hoofdrailnet, rekening houdend met de unieke eigenschappen van de HSL-Zuid?

Uitvoering en begeleiding onderzoek

De uitkomsten van dit onderzoek moeten een goed onderbouwde keuze mogelijk maken over de positionering van de vervoersdiensten op de HSL-Zuid in het spoornetwerk.

De analyse moet zoveel als mogelijk berusten op feiten, maar de gevolgtrekkingen vergen ook een hoge mate van 'expert opinion'. Vervoerskundige en economische feiten en overwegingen vormen de basis van de beantwoording, maar ook juridische, procedurele en praktische feiten en overwegingen komen aan bod. Waar aantoonbaar relevant kunnen bevindingen uit eerdere (marktordenings)onderzoeken over de HSL-Zuid worden betrokken bij de overwegingen. Naast kwalitatieve overwegingen en feiten moet het onderzoek waar mogelijk kwantitatief onderbouwen. Daarvoor zal mogelijk ook toegang tot data bij NS worden aangevraagd.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de directie Openbaar Vervoer en Spoor, is opdrachtgever en voert het onderzoek uit vanuit de rol van stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. De voortgang wordt op tweewekelijkse basis besproken met de opdrachtgever, in principe op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Eisen aan de opdrachtnemer(s)

2:57 lid 2 Aw

Toelichting: Waar hebben we het eigenlijk over bij HSL-Zuid?

Er ligt hogesnelheidsinfrastructuur tussen stations (zie afbeelding):

- Schiphol Airport en Rotterdam Centraal,
- Rotterdam Centraal en Breda,
- Breda en Belgische grens.



Schematische weergave van het spoor tussen Amsterdam Centraal en Brussel waarbij onderscheid is gemaakt tussen HSL-Spoor (blauw) en regulier spoor (geel)

Het is niet mogelijk om een dienst aan te bieden die enkel op genoemde hogesnelheidsinfrastructuur rijdt, omdat geen stations worden aangedaan. Als gesproken wordt over aanbesteding van de HSL-Zuid, dan beperkt dat zich dus niet tot de hogesnelheidsinfrastructuur; de HSL-Zuid is verweven met de hoofdspoorweginfrastructuur. Diverse bronnen gebruiken verschillende termen om de HSL te definiëren:

- Exploitatie van de HSL-Zuid
- Treindiensten over de HSL-Zuid
- De HSL-Zuid corridor
- Het tracé van de HSL-Zuid
- Het vervoer over de HSL-Zuid
- Diensten die gebruik maken van de hogesnelheidsinfrastructuur (definitie uit de concessie)

De volgende treindiensten rijden momenteel over de hogesnelheidsinfrastructuur van de HSL-Zuid:

- IC direct Amsterdam – Rotterdam (IC 1000)
- IC direct Amsterdam – Breda (IC 900)
- Den Haag – Eindhoven (IC 1100)
- IC Amsterdam/Den Haag – Brussel (IC Brussel)
- Amsterdam – Brussel/Charles de Gaulle / Parijs (Thalys)
- Amsterdam – Londen (Eurostar)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @berenschot.nl
Cc: 10.2.e - IBI-FenI; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Planning presentaties - Offerteverzoek 10.2.g - Onderzoek ordening HSL-Zuid
Datum: vrijdag 1 november 2019 16:14:38
Bijlagen: Offerteverzoek 10.2.g .pdf
 Bijlage A - Onderzoeksonzet.pdf
 Bijlage B - Inschrijvingsstaat.doc
 Bijlage C - Format Vragenformulier.XLSX

Beste 10.2.e,

Deze is voor jullie (Berenschot).

@lenW 10.2.e / 10.2.e): Binnen het consortium Arcadis/Berenschot/Posad wordt deze offerte opgepakt door Berenschot. Ik heb uw planningsverzoek doorgestuurd naar de heer 10.2.e .

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Senior Adviseur | 10.2.e @arcadis.com

Arcadis Nederland B.V. | Piet Mondriaanlaan 26 | 3812 GV Amersfoort | The Netherlands

T +31 (0)88 10.2.e | M +31 (0)6 10.2.e

www.arcadis.com

Van: 10.2.e - IBI-FenI

Verzonden: Friday, November 1, 2019 14:21

Aan: 10.2.e @arcadis.com'

CC: 10.2.e - DGMo

Onderwerp: Planning presentaties - Offerteverzoek 10.2.g - Onderzoek ordening HSL-Zuid

Geachte heer/mevrouw,

Afgelopen maandag is de bijgevoegde offerteaanvraag verstuurd. Ter aanvulling hierop willen we graag alvast het tijdschema voor de presentatie bekendmaken zoals we deze nu op de planning hebben staan. Mocht u niet inschrijven op deze opdracht, dan vernemen wij dit graag en gaat het ondergenoemde moment vanzelfsprekend niet door. Indien het door ons ingeroosterde moment u niet schikt horen we dit natuurlijk ook graag.

De planning is als volgt:

Arcadis	13 november 2019 - 09.15-09.45
---------	--------------------------------

Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)

IBI-F&I / Inkoop

Rijnstraat 8 | 2597 JG | Den Haag | flexplek
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: +31(0)6 - 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e - IBI-FenI

Verzonden: maandag 28 oktober 2019 20:20

CC: 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - IBI F&I

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Offerteverzoek 10.2.g - Onderzoek ordening HSL-Zuid

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u een offerteaanvraag met betrekking tot het project "Onderzoek ordening HSL-Zuid <10.2.g >"

Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst. Wij zien de offerte met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)

IBI-F&I / Inkoop

Rijnstraat 8 | 2597 JG | Den Haag | flexplek
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: +31(0)6 - 10.2.e

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienmw
.....

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.

This email and any files transmitted with it are the property of Arcadis and its affiliates. All rights, including without limitation copyright, are reserved. This email contains information that may be confidential and may also be privileged. It is for the exclusive use of the intended recipient(s). If you are not an intended recipient, please note that any form of distribution, copying or use of this communication or the information in it is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this communication in error, please return it to the sender and then delete the email and destroy any copies of it. While reasonable precautions have been taken to ensure that no software or viruses are present in our emails, we cannot guarantee that this email or any attachment is virus free or has not been intercepted or changed. Any opinions or other information in this email that do not relate to the official business of Arcadis are neither given nor endorsed by it.

Van: 10.2.e - IBI-FenI
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Offerte Onderzoek ordening HSL-Zuid
Datum: dinsdag 12 november 2019 12:02:38
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Geachte heer 10.2.e,
 Dank voor het indienen van de offerte.
 Wij hebben deze in goede orde mogen ontvangen.
 Met vriendelijke groet,
 10.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
IBI-F&I / Inkoop
 Rijnstraat 8 | 2597 JG | Den Haag | flexplek
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: +31(0)6 - 10.2.e
 10.2.e @minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 12 november 2019 11:24
Aan: 10.2.e - IBI-FenI ; Offertes
Onderwerp: Offerte Onderzoek ordening HSL-Zuid

Geachte mevrouw 10.2.e,
 Met veel genoegen stuur ik u hierbij onze offerte voor het Onderzoek Ordening HSL-Zuid. In aansluiting op uw uitvraag bestaat onze aanbieding uit drie delen, welke als bijlagen aan deze mail zijn toegevoegd:

- Aanbiedingsbrief
- Offerte
- Bijlage B – inschrijvingsstaat

Wij kijken er naar uit om ons voorstel morgen aan de begeleidingscommissie te presenteren.
 Met vriendelijke groet,

10.2.e | senior managing consultant
T +31 (0) 30 10.2.e | **M** +31 (0) 6 10.2.e | ☐ <https://nl.linkedin.com/in/10.2.e> -
 10.2.e aa

.....
 Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
 Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
 Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663
 Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e@berenschot.nl
Cc: 10.2.e - IBI-FenI; 10.2.e - IBI-FenI
Onderwerp: RE: N.a.v. de offertepresentatie vanmorgen
Datum: woensdag 13 november 2019 18:37:12
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)

4

Beste 10.2.e,

Dankjewel voor je mail. Ik stuur het bericht door naar inkoop, omdat alle verdere communicatie via hen loopt. Onze contactpersoon 10.2.e is vanaf morgenochtend weer aanwezig.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e
Verzonden: 13 nov. 2019 17:43
Aan: 10.2.e - DGMo"
Onderwerp: N.a.v. de offertepresentatie vanmorgen

Beste 10.2.e,

Het was goed kennis te maken vanmorgen en onze offerte te kunnen toelichten.

Wat bij ons na het overleg bleef hangen, is het gesprek dat we hebben gevoerd over het managen van (de perceptie rondom) objectiviteit. Wij delen jullie zorg dat de samenstelling van ons team op dit punt tot ongewenste effecten zou kunnen leiden. Bij het maken van de offerte hebben we hier, zoals gezegd, ook over nagedacht. De afweging die we nu hebben gemaakt, is om toch dit team op te stellen. Natuurlijk zijn er ook andere afwegingen mogelijk. We zouden het heel jammer vinden als we jullie vanwege deze (oplosbare) reden niet zouden kunnen ondersteunen en vandaar dat ik hierbij nog even wil terugkomen op de besproken alternatieven:

1. Een beduidend grotere rol voor de externe experts. Deze ruimte kunnen we creëren binnen de huidige begroting.
2. Werken met een andere projectleider als gezicht van het project (bijvoorbeeld 10.2.e of 10.2.e). Uiteraard blijft mijn kennis dan wel beschikbaar voor het team. Mochten jullie dit willen overwegen, dan kunnen we jullie de cv's van deze personen voorleggen.

Het leek me relevant om voorgaande nog even te expliciteren en hoop dat het jullie helpt bij de keuze. Ons team staat nog steeds te trappelen om met de mooie en uitdagende klus aan de slag te gaan!

Hartelijke groeten,

10.2.e | senior managing consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | <https://nl.linkedin.com/in/10.2.e> - 10.2.e aa

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended

recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

[21-11-2019 12:57:13] 10.2.e : Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet.

[21-11-2019 12:57:13] 10.2.e : Beste 10.2.e ,
Inmiddels heb ik intern overlegd en een voorstel qua projectleider en externe experts. Bel jij mij wanneer het uitkomt? Ik ben de komende twee uur goed bereikbaar.

Groeten, 10.2.e

[21-11-2019 16:07:23] 10.2.e : 10.2.e is ok!

[21-11-2019 17:39:18] 10.2.e : Fijn om te horen! Ik stuur je zo nog even de nieuwe urenverdeling per mail.

[02-12-2019 12:16:08] 10.2.e : Kan je even bellen

[20-12-2019 18:10:00] 10.2.e : Welke vraag had je nog tav cijfers ?

[20-12-2019 18:37:06] 10.2.e : Mijn vraag was of de HSL-cijfers alleen ICdirect / binnenland betreffen en dus excl. Thalys, Eurostar en internationale opbrengsten IC Brussel zijn?

[03-02-2020 13:31:11] 10.2.e : Gemist spraakgesprek

[10-03-2020 13:41:52] 10.2.e : 10.2.e probeerde mij te bellen: wanneer gaan jullie mailen?

[10-03-2020 14:13:10] 10.2.e : Ha 10.2.e , op basis van het telefoontje van 10.2.e na onze call is mijn begrip dat het stuk pas donderdagmiddag naar NS gaat en dat wij tot die tijd niets doen richting hen.

Groeten, 10.2.e

[18-03-2020 14:58:55] 10.2.e : Ha 10.2.e ,

Mogen we je even een korte vraag stellen over de financiële effecten van de door te voeren wijzigingen op de hsl vanaf 2025? 10.2.e belt je zo. Dank!! 10.2.e

[18-03-2020 16:07:55] 10.2.e : Ha 10.2.e , inmiddels heb ik 10.2.e uitgebreid gesproken! Groeten, 10.2.e

[18-03-2020 16:14:02] 10.2.e : Dank!

[22-04-2020 18:51:06] 10.2.e : Zou jij morgen even kunnen overleggen over de offerte;

Wij kunnen 12 of 15 uur een half uur. Dank,

10.2.e

[22-04-2020 21:46:19] 10.2.e : 12:00 uur doen?

[22-04-2020 21:54:09] 10.2.e : Prima

[01-05-2020 16:58:44] 10.2.e : Sprak 10.2.e nog, die graag presentatie wil en geen rapport.. kan dat?

[27-05-2020 16:21:52] 10.2.e : Ha 10.2.e , kun jij me al meer vertellen over de next steps van de financiële verdieping? Ik wacht o.a nog op info van ProRail, dus heb niet direct haast, maar het is desondanks goed om te weten hoe jullie tijdslijn eruit ziet. Groeten, 10.2.e

[27-05-2020 17:14:28] 10.2.e : Ik doe mijn best vanavond te reageren.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Agenda startbijeenkomst onderzoek ordening HSL-Zuid
Datum: maandag 25 november 2019 18:24:31
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda kick-off begeleidingsgroep HSL-Zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e ,

Bijgaand een geannoteerde agenda met een aantal gespreksonderwerpen die we morgen tijdens het startgesprek graag willen bespreken. Deze agenda hebben we opgesteld o.b.v. het plan van aanpak, ons interne teamoverleg en het telefonisch contact dat je vanmiddag met 10.2.e hebt gehad.

Zou je deze agenda kunnen doorsturen naar 10.2.e en 10.2.e ? Mochten jullie nog aanvullingen hebben op de agenda, dan horen wij dat heel graag.

Tot morgen!

Met hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | **M** +31 (0) 6 10.2.e | ☐ 10.2.e

☐

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Aan: Ministerie van IenW
Cc:
Datum: 25 november 2019
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda startbijeenkomst onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Opening en kennismaking
2. Reactie op de voorgestelde aanpak

We vernemen graag de nadere aandachtspunten en suggesties vanuit IenW bij ons voorstel. Daarbij stellen we voor om in ieder geval in te zoomen op:

- De vraag wat er moet liggen als het af is. Het beeld is daarbij dat de opdracht vooral tot doel heeft om de opties en de consequenties van die opties in beeld te brengen (als dit, dan dat...) en geen advies uit te brengen welke scenario's de voorkeur zouden moeten hebben.
- Hoe we relatief snel tot de kern van de analyse kunnen komen, zodat de consequenties en dilemma's vroegtijdig in beeld komen.

3. Bespreken beschikbaarheid en inhoud startdossier

We bespreken hoe de hoog-vertrouwelijke stukken beschikbaar kunnen worden gesteld en hoe om te gaan met input die nog 'in beweging' is. Ook bespreken we wat de focusdocumenten vanuit het perspectief van IenW zijn; ook om vertraging door het later beschikbaar komen van informatie zoveel mogelijk te beperken.

4. Vaststellen eerste definitie van 'de beste invulling voor de toenemende binnenlandse reizigersvraag'

We bespreken de afwegingen in deze definitie / toetscriterium:

- Nader definiëren van 'beste invulling'
- Afwegen van reizigersvraag nationaal vs. internationaal
- Afwegen van vervoersproduct op het HSL-tracé vs. verknoping met rest van het netwerk
- Financiële consequenties van de keuze voor een bepaald segment (HSL-heffing)

5. Vooruitblik op de scenario's

We bespreken welke scenario's we door de oogharen zien. Hierbij stellen we voor om ons te baseren op de mogelijke keuzes qua markt die bediend wordt en qua marktordening. Dan kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de volgende scenario's:

- Huidige situatie (0-scenario)
- Accommoderen ambities / uitgangspunten TBOV
- Optimaal internationaal vervoeraanbod
- Optimaal binnenlands vervoeraanbod
- Maximaal ruimte voor open access

6. Bespreken voorstel samenstelling expertteam

We stellen voor om een expertteam van ca. 4 personen aan te stellen. Concreet zouden we de volgende personen willen benaderen voor het externe expertteam:

- 10.2.e (Inno-V/TU Delft)
- 10.2.e of 10.2.e (KiM)
- Iemand met (internationale) ervaring met operationele en marktordeningsvraagstukken vanuit een 'ander perspectief' (bijv. 10.2.e (Steer))
- 10.2.e (10.2.e Advies)

7. Bespreken wederzijdse verwachtingen en belangrijkste risico's voor de planning

Er zijn twee risico's waar we tijdens het startgesprek graag bij stil willen staan:

- Een belangrijk risico wat we willen bespreken is het proces rondom informatievergaring NS en ProRail: we stellen voor uiterlijk eind volgende week de kerninformatiebehoefte vastgesteld te hebben en via 10.2.e (NS) en 10.2.e (ProRail) de informatie op te vragen.
- Een belangrijk risico is de planning. We starten later dan in de offerteaanvraag als uitgangspunt is opgenomen, terwijl de opleverdata van 31 januari (conceptrapport) en 28 februari (eindrapport) worden aangehouden in de opdrachtbrief. Graag bespreken we hoe we hier mee omgaan en wat voor effect dit kan hebben / heeft op het onderzoek.

8. Vastleggen mijlpalen en contactmomenten

We stellen voor gedurende de looptijd van de opdracht een tweewekelijks voortgangsoverleg met de opdrachtgever / begeleidingscommissie te plannen, waar nodig aangevuld met (telefonische) ad hoc afstemming.

Van: 10.2.e IBI-FenI
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e DGMo
Onderwerp: Opdrachtverlening 10.2.g - Onderzoek ordening H S L Zuid
Datum: maandag 25 november 2019 10:07:45
Bijlagen: [Opdrachtbrief.pdf](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

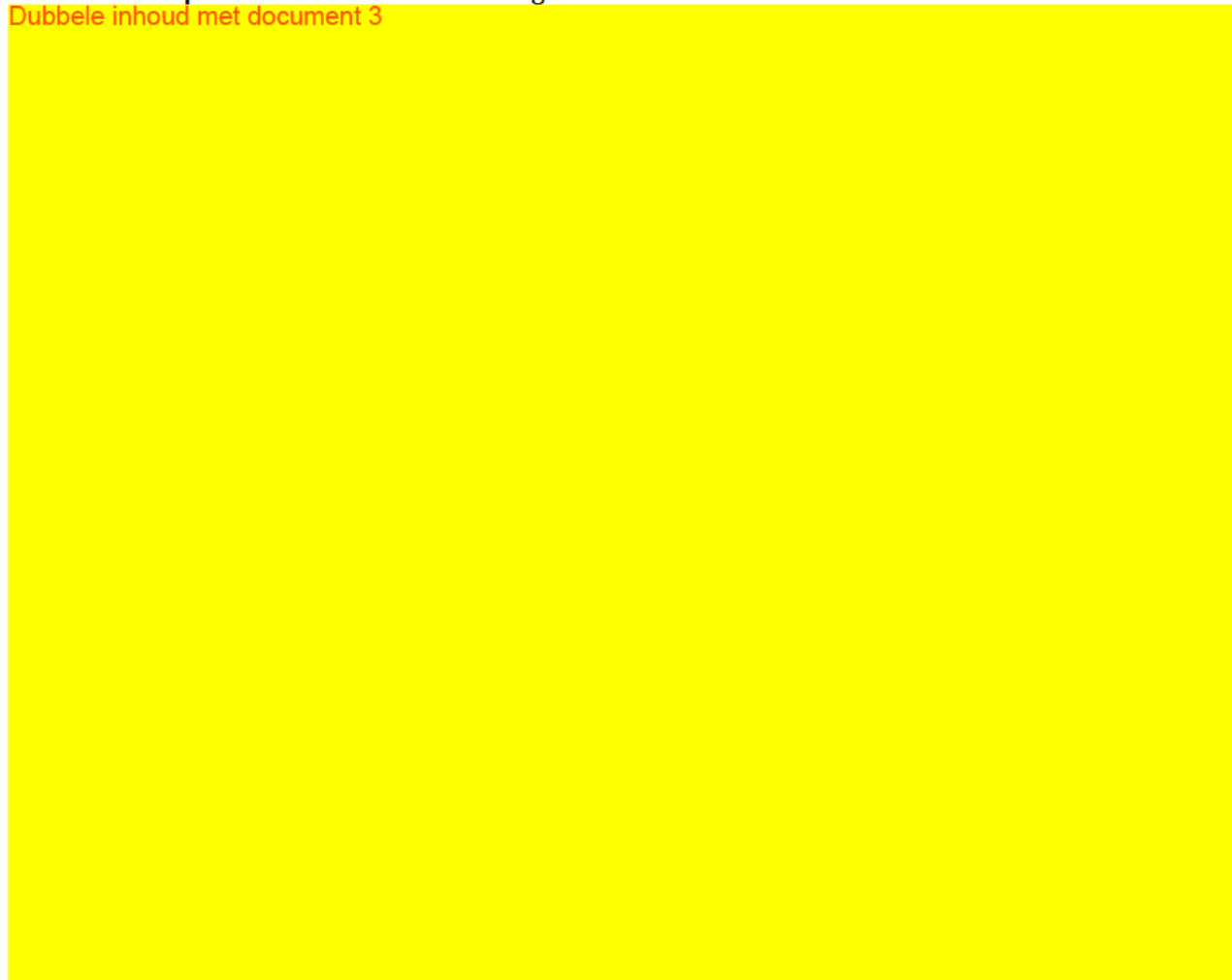
Geachte heer 10.2.e ,
Bijgevoegd treft u de getekende opdracht inzake: 10.2.g - Onderzoek ordening H S L Zuid.
Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.
Met vriendelijke groet,
10.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
IBI-F&I / Inkoop
Rijnstraat 8 | 2597 JG | Den Haag | flexplek
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: +31(0)6 - 10.2.e
10.2.e minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw
.....

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 12 november 2019 11:24
Aan: 10.2.e - IBI-FenI ; Offertes
Onderwerp: Offerte Onderzoek ordening HSL-Zuid

Dubbele inhoud met document 3



Dubbele inhoud met document 3

Parlementair onderzoek namens of in opdracht van Tweede Kamer over HSL-Zuid

Naam	Publicatie-datum	Onderzoeks-periode	Onderzoeksubject
Algemene Rekenkamer	Juni 2003	n.v.t.	Risicoreservering Betuweroute en HSL-Zuid. Betrof de aard en de achtergrond van een risicoreservering van 978 mln in de begroting VenW voor deze projecten. Was de aanleiding voor de commissie Duivesteijn. RAPPORT Risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute Bron
Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (Cie Duivesteijn)	dec 2004	1986-2004	Onderzoek naar de besluitvorming over de Betuweroute en de HSL-Zuid inclusief de rol van de Tweede Kamer hierin. Betrof zowel de onderbouw, de bovenbouw als het vervoer. Zie o.a. deelrapportage HSL. Bron
Algemene Rekenkamer	Maart 2005	n.v.t.	Vervolgonderzoek risicoreservering. Rekenkamer ging na of de aanbevelingen uit 2003 werden nageleefd. Bron
Werkgroep vervoer HSL-Zuid (werkgroep Dijksema)	Februari 2007	1996-2006	Oorzaken en mogelijke meerkosten van dreigende vertraging ingebruikname HSL-Zuid. Omdat de treinen voor de HSL-Zuid niet tijdig klaar dreigden te zijn heeft de werkgroep een (vertrouwelijke) reconstructie gemaakt van de aanbesteding van het vervoer en de gang van zaken daarna, onder meer rondom de materieelbestelling en het ERTMS-dossier.
Algemene Rekenkamer	Juni 2007	2002-2007	Risicobeheersing HSL-Zuid. Aanleiding was dat ERTMS dreigde te zorgen voor vertraagde ingebruikname van de HSL-Zuid. Kamer heeft toen in den brede risico's rond de HSL-Zuid van dat moment in kaart gebracht. Gaat onder meer ook over vervoer.
TU Delft in opdracht van Tweede Kamer	Mei 2007	n.v.t.	HSL-beveiligingssysteem ERTMS. Naar aanleiding van problemen rond ERTMS in relatie tot de HSL-Zuid heeft de TU Delft gemaakte keuzes voor ERTMS geëvalueerd.
Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken)	Februari 2012	2005-2012	Betreft onder meer de (vermeende blokkades voor) landelijke invoering van ERTMS, waarbij wordt teruggekeken op de gang van zaken met ERTMS rond de HSL-Zuid

Beschikbare Documenten

Naam	Publicatiedatum	Onderzoeks- periode	Documentomschrijving
Hogesnelheidslijn-Zuid: een rapportage in beeld	Juli 2014	2013-2014	Beeldrapportage ter ondersteuning van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Bron
22 026, nr .84 Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs	15 januari 1999	n.v.t.	Notitie over publiek-private samenwerking in de HSL-Zuid Bron
28 724, nr 8: Risico-reservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid	2002-2003	n.v.t.	
29 283, nr. 6: Onderzoek naar infrastructuurprojecten	2004-2005	n.v.t.	Hoofdrapport Bron
29 283, nr. 8: Onderzoek naar infrastructuurprojecten	December 2004	n.v.t.	RECONSTRUCTIE HSL-ZUID: DE BESLUITVORMING UITVERGROOT Bron
29 283, nr. 10: Onderzoek naar infrastructuurprojecten	December 2004	n.v.t.	GROTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN: INZICHTEN EN AANDACHTSPUNTEN (ACHTERGRONDSTUDIES) Bron
31 072, nr1: Risicobeheersing HSL-Zuid	Juni 2007	n.v.t.	BRIEF VAN DE ALGEMENE REKENKAMER aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Bron
31 072, nr2: Risicobeheersing HSL-Zuid	Juni 2007	n.v.t.	Rapport 'Risicobeheersing HSL-Zuid' Bron
H7 Risicoreservering HSL- Zuid en Betuweroute (28 724, nr 8)	2002-2003	n.v.t.	
Risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute, Terugblik 2005	24 maart 2005	n.v.t.	In deze terugblik is de Algemene Rekenkamer nagegaan of en zo ja op welke wijze de betrokken ministeries gevolg hebben gegeven aan haar aanbevelingen. Bron
Halfjaarlijkse voortgangs-rapportages HSL-Zuid	1997-heden		Betreft voortgang op het aanlegproject HSL-Zuid. Volgens regeling grote projecten
22 026, nr. 74	24 juli 1997		Projectbeschrijving en eerste VGR
22 026, nr. 76	09 januari 1998		2e voortgangsrapportage HSL-Zuid ¹
22 026, nr. 81	01 juli 1998		3e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 83	12 januari 1999		4e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 90	02 juli 1999		5e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 112	17 januari 2000		6e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 123	13 oktober 2000		7e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 142	25 juli 2001		8e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 143	18 oktober 2001		9e voortgangsrapportage HSL-Zuid ²
22 026, nr. 188	5 januari 2004	1e helft 2003	13e voortgangsrapportage HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 192	14 april 2004	2e helft 2003	14e voortgangsrapportage HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 207	12 oktober 2004	1e helft 2004	15e voortgangsrapportage HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 216	30 maart 2005	2e helft 2004	16e voortgangsrapportage HSL-Zuid Bron ^e
22 026, nr. 235	10 oktober 2005	1e helft 2005	17e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 249	15 mei 2006	2e helft 2005	18e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 255	3 oktober 2006	1e helft 2006	19e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 264	25 april 2007	2e helft 2006	20e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 273	15 oktober 2007	1e helft 2007	21e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 279	3 april 2008	2e helft 2007	22e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 283	21 oktober 2008	1e helft 2008	23e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 293	10 april 2009	2e helft 2008	24e VGR HSL-Zuid ³
22 026, nr. 303	14 september 2009	1e helft 2009	25e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 313	7 april 2010	2e helft 2009	26e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 323	4 oktober 2010	1e helft 2010	27e VGR HSL-Zuid Bron

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie² Te raadplegen op wetten.overheid.nl : <https://wetten.overheid.nl/BWBR0021424/2017-02-23>³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

22 026, nr. 332	5 april 2011	2e helft 2010	28e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 341	19 oktober 2011	1e helft 2011	29e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 358	3 april 2012	2e helft 2011	30e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 366	10 oktober 2012	1e helft 2012	31e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 396	19 april 2013	2e helft 2012	32e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 435	18 oktober 2013	1e helft 2013	33e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 456	16 april 2014	2e helft 2013	34e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 465	17 oktober 2014	1e helft 2014	35e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 477	14 april 2015	2e helft 2014	36e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 481	5 oktober 2015	1e helft 2015	37e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 486	18 april 2016	2e helft 2015	38e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 489	18 oktober 2016	1e helft 2016	39e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 498	13 oktober 2017	2016/2017	40e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 505	1 oktober 2018	2017/2018	41e VGR HSL-Zuid Bron
22 026, nr. 509	10 oktober 2019	2018/2019	42e VGR HSL-Zuid Bron
Jaarlijkse auditrapportages ADR	1997-heden		Betreft financiële voortgang op het aanlegproject HSL-Zuid. Volgens regeling grote projecten, behorende bij voortgangsrapportage najaar.
22 026, nr. 449	20 november 2013	2012	Rapport van feitelijke bevindingen bij VGR 33 Bron
22 026, nr. 465	17 oktober 2014	2013	Rapport van feitelijke bevindingen bij VGR 35 Bron
22 026, nr. 485	28 oktober 2015	2014	Rapport van feitelijke bevindingen bij VGR 37 Bron
22 026, nr. 490	1 november 2016	2015	Accountantsrapport bij VGR 39 Bron
Parlementaire enquêtecommissie Fyra	Oktober 2015	2013-2015	De parlementaire enquêtecommissie Fyra heeft onderzoek gedaan naar de Fyra. Bron
Horvat – Hoofdrapport	Januari 2014	2013-2014	Onderzoek vergunningverlening V250.
Horvat – Bijlage B: Wettelijk kader			Overzicht op hoofdlijnen van de wet- en regelgeving voor nieuwe hogesnelheidsspoorvoertuigen die geldend was ten tijde van het proces inzake de V250.
Horvat – Bijlage c: Feitenrelaas			Onderbouwing van de antwoorden op de onderzoeksvragen, zoals deze samengevat zijn opgenomen in het hoofdrapport Bron
Eindrapport Externe analyse HSL-Zuid	27 maart 2018	Nvt	Eindrapport externe analyse HSL-Zuid. Bron
Beoordeling Business Case HSA (vertrouwelijk, opvraagbaar)	Februari 2011	Nov-dec 2010	The Boston Consulting Group (BCG) heeft in opdracht van IenM een beoordeling gemaakt van de vernieuwde business case van de High Speed Alliance voor het uitvoeren van treindiensten op de HSL-Zuid in de periode juli 2009-juli 2024.
Kiezen voor een goed spoor, Scenario's voor de ordening en sturing op het spoor na 2024	31 maart 2017	Nvt	De parlementaire enquêtecommissie Fyra heeft aanbevolen om tijdig te starten met het voorbereiden van besluitvorming die raakt aan de ordening op het spoor en hiertoe een aantal logische en consistente scenario's uit te werken. Deze aanbeveling is door het kabinet overgenomen en vertaald in een onderzoeksopdracht. Bron
Aanbesteding HSL-Zuid diensten QuickScan (vertrouwelijk)	Oktober 2017	Nvt	Onderzoek naar aanleiding van vragen over de aanbestedingsmogelijkheden van treindiensten over de HSL-Zuid
Marktverkenning vervoer HSL-Zuid	24 november 2017	Nvt	Opdracht van IenW aan Rebel om marktverkenning uit te voeren naar prestaties op en het vervoer over de HSL-Zuid. Bron
Contouren Toekomstbeeld OV 2040	Februari 2019	Nvt	In 2015 is gestart met de samenwerking tussen Rijk, regio's, vervoerders en ProRail om tot een gemeenschappelijke visie op het OV te komen. Eind 2016 heeft dat geleid tot een door alle partijen onderschreven ambitie voor het

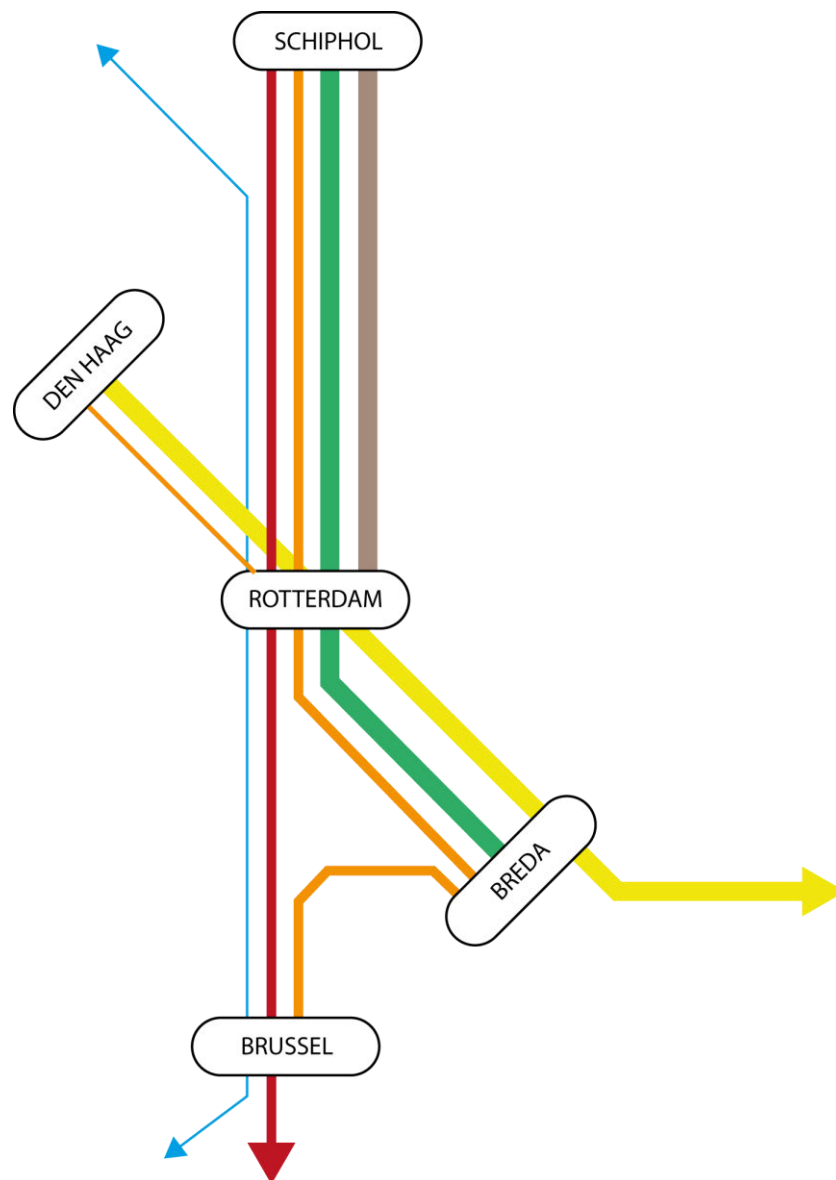
			toekomstige OV (zie: Overstappen naar 2040). Daarna hebben de deelnemers, in een programma met verschillende projecten, gewerkt aan de nadere invulling van deze ambitie. Bron
Onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor (vertrouwelijk)	29 juli 2019	n.v.t.	In het kader van het onderzoek is in kaart gebracht: <ul style="list-style-type: none"> ▪ welke kansen en bedreigingen open toegang biedt voor de reiziger, voor de concessiehoudende vervoerder en (concessieverlenende) overheid, en voor de vervoerder die toegang tot de infrastructuur wil; ▪ welke algemene economische en financiële effecten en prikkels uitgaan van het recht op toegang; ▪ welke (non-discrimatoire) eisen en randvoorwaarden moeten worden gesteld om een gelijk speelveld te borgen en om een gelijkwaardig kwaliteitsniveau te behouden in vergelijking met concessiehouders, en welke ruimte de Europese regelgeving biedt om die eisen en randvoorwaarden aan open toegang vervoerders te stellen.
Quicksan naar de buitenlandse ervaringen met open toegang in het personenvervoer per spoor (vertrouwelijk)	Loopt nog	n.v.t.	Het onderzoek beschrijft hoe verschillende landen (Europese Lidstaten) omgaan met open toegang. Het onderzoek identificeert toetreders, brengt mogelijke knelpunten voor toetreders in kaart en onderzoekt welke eerste lessen er over de effecten van open toegang geleerd kunnen worden.
Onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het regionaal spoorvervoer (vertrouwelijk, op een later moment opvraagbaar)	Loopt nog		
Mid-term review (vertrouwelijk, eerste conclusies kunnen mondeling worden toegelicht)	Loopt nog		

Kamerdossiers (openbaar):

Nummer	Onderwerp (omschrijving dekt niet de volledige lading van de inhoud)
22 026	Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens.
28 724	Risicoreservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid
29 283	Onderzoek naar infrastructuurprojecten
29 984	Spoor: vervoer- en beheerplan
31 072	Risicobeheersing HSL-Zuid
33 678	Parlementaire Enquête Fyra

Aanbesteding HSL-Zuid diensten

QuickScan



Inhoudsopgave

Lijst met tabellen en figuren	4
Begrippenlijst.....	5
Beantwoording vragen opdrachtgever	6
1. Inleiding	7
2. Achtergrond.....	8
Historische context.....	8
Juridische context – NU.....	9
Juridische context – implementatie 4 ^e spoorwegpakket	10
3. Aanbestedingsmogelijkheden	12
Nationaal en Internationaal	12
Het vierde spoorwegpakket	13
Capaciteitsverdeling door ProRail	14
4. Duur van een aanbesteding	16
Aanloopfase.....	16
Vorbereidingsfase	16
Markt- en transitiefase.....	16
Totale tijd	18
5. Intrekken huidige concessie	19
Optie 1: Onmiddellijke ingreep en direct aanbesteden	19
Optie 2: HSL diensten separaat aanbesteden in het kader van het aflopen van de HRN concessie	22
6. Financiële consequenties	24
Jaarlijkse concessieprijs en begroting lenW	24
Wat betekent dit voor een toekomstige aanbesteding?.....	25
HSL-heffing	25
Kosten aanbesteding.....	27
Aandeelhouderswaarde NS.....	28
7. Verbeterpotentieel en ICNG.....	29
Snelheden en reistijdreductie	29
Verbeterpotentieel op andere factoren.....	30
8. Conclusie	32
Nationaal aan te besteden, internationaal vrij	32
Direct aanbesteden of bij einde concessie.....	32
Het verbeterpotentieel vanuit het perspectief van de reiziger	34

Financiële gevolgen	34
Bronnen	35

Lijst met tabellen en figuren

Tabel 1 - Beantwoording vragen opdrachtgever	6
Tabel 2 - Termijnen en stappen aanbesteding.....	16
Tabel 3 - Overzicht termijnen aanbesteding.....	18
Tabel 4 - Stand van zaken prestaties HSL-Zuid.....	20
Tabel 5 - Vergelijking tijdspaden	23
Tabel 6 - Ex ante transactiekosten per gegunde regionale concessie (Mouwen, 2016)	27
Tabel 7 - Reistijd op het HSL-Zuid traject Schiphol - Rotterdam	30
Tabel 8 - Reistijd op het HSL-Zuid traject Amsterdam - Breda.....	30
Tabel 9 - Overzicht aanbestedingsmogelijkheden	33
Figuur 1 - Aanbestedingsmogelijkheden, nationaal versus internationaal	13
Figuur 2- Stappen in capaciteitsverdelingsproces ProRail (AEF, 2013)	14
Figuur 3 - Tijdlijn three strikes out	22
Figuur 4 - Tijdlijn afloop HRN concessie	23
Figuur 5 - Externe kosten van specificatie en aanbesteding per concessie (National audit office, 2008)	27
Figuur 6 - Illustratie afweging prijs, volume en kwaliteit.....	30

Begrippenlijst

- HSL-Zuid: de hogesnelheidsinfrastructuur Hoofddorp - Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens.
- HSL-heffing: vaste heffing die vervoerders over de hsl-zuid dienen te betalen per aangevraagd treinpad. Heffing dient om aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur terug te verdienen. Hoogte is vastgelegd in het Besluit HSL-heffing (2015).
- Gebruiksvergoeding: vergoeding voor gebruik van het spoor op basis van daadwerkelijk gereden treinkilometers.
- Concessie: exclusief recht om treindiensten te mogen exploiteren.
- Samenloop: bediening van 2 of meer stationsparen door 2 of meer vervoerders (markt).
- Samengebruik: gebruik van (deels) dezelfde spoorweginfrastructuur door 2 of meer vervoerders.
- Aanbesteding: openbare procedure voor het vergeven van een recht of plicht waaraan meerdere partijen deel kunnen nemen.
- Onderhandse gunning: onderhandse procedure waarin recht of plicht aan 1 specifieke partij gegund wordt.
- ICNG materieel: besteld materieel (door NS) voor o.a. HSL-Zuid met een maximumsnelheid van 200 km/u.
- Marktconformiteit: marktinvesteerdersbeginsel zoals bedoeld in de mededeling van de Europese Commissie over het begrip staatssteun.
- Staatssteun: overheidsmaatregelen in de zin van artikel 107, eerste lid van het Verdrag betreffende de werking van de EU.

Beantwoording vragen opdrachtgever

Van de opdrachtgever (Ministerie van I&W, DGB, OVS) ontvingen wij de volgende vragen (Tabel 1). In onderstaande tabel is te zien in welk hoofdstuk de beantwoording van deze vragen naar voren komt. Sommige vragen worden niet letterlijk beantwoord, maar de hoofdstukken vormen wel een basis voor de beantwoording van die vragen.

Tabel 1 - Beantwoording vragen opdrachtgever

Vraag	Hoofdstuk
Wat kun je nog aanbesteden?	3
Onmiddellijke ingreep mogelijk?	5
Wanneer starten om in 2025 nieuwe vervoerder na aanbesteding?	4/5
Is er een andere vervoerder die het beter zou kunnen dan NS?	7
Leidt concurrentie tot een beter product?:	7
Wat zijn de effecten vanuit het perspectief van de reiziger?	7
Welke scope dient een eventuele aanbesteding te hebben (alleen vervoersdiensten die exclusief op de HSL-Zuid rijden zoals IC direct of ook binnen- of buitenlandse diensten zoals de IC Den Haag – Eindhoven en IC Brussel)?	-
Hoe lang duurt het om de HSL-Zuid aan te besteden?	4
Hoe lang duurt het voordat een andere vervoerder operationeel kan zijn?	4
Wat zijn de gevolgen in verkeerskundig perspectief (samenloop neemt toe)? (zie ook scenariostudie ordening op het spoor)	7
Wat kost een nieuwe aanbesteding?	6
Wat levert een nieuwe aanbesteding financieel op?	6
Wat doet een aanbesteding voor de aandeelhouderswaarde van NS?	6
Wat zijn de gevolgen van de marktpijler 4 ^e spoorpakket (ook binnenlandse open acces)?	2/3
Leidt een aanbesteding tot een toename aan reizigerskilometers op de HSL-Zuid?	-
Wat betekent het voor de afspraken die NS heeft met de buitenlandse vervoerders die over de HSL-Zuid (gaan) rijden (Thalys, Eurostar)?	5
Wat is er te zeggen over de waarde van een volgende HSL-concessie zónder of mét de verplichting bestaand materieel (ICNG-B) te gebruiken?	-

1. Inleiding

Dit document is tot stand gekomen naar aanleiding van vragen over de aanbestedingsmogelijkheden van treindiensten over de HSL-Zuid. Het HSL-Zuid dossier is er een met een lange geschiedenis. Die geschiedenis biedt een basis waarop keuzes voor de toekomst gebaseerd kunnen worden. Dit rapport beantwoordt de verschillende vragen aan de hand van en op basis van kamerstukken, literatuur en inschattingen.

2. Achtergrond

De HSL-Zuid kent een lange geschiedenis. Dit hoofdstuk geeft de context weer die van belang is voor beantwoording van de vragen.

Historische context

In 1999 besloot het kabinet om de exploitatie van de HSL-Zuid openbaar aan te besteden. High speed Alliance (HSA) bracht het hoogste bod uit, won de aanbesteding en werd daarmee concessiehouder (5 december 2001). HSA was een samenwerking van NS en KLM. Het betrof een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de Staat en HSA met de verplichting deze om te zetten in een publiekrechtelijke concessie met de komst van nieuwe Spoorwegwet en Concessiewet personenvervoer per spoor (WP2000). In juli 2009 is de publiekrechtelijke concessie verleend aan HSA.

De vooraf overeengekomen startdatum vervoer (2006) werd niet gehaald. Dit werd uiteindelijk 1 juli 2009. Vertraging in de aanleg van de infrastructuur en bijbehorende systemen en daarmee het opschuiven van de aanvangsdatum vervoer, alsook vertragingen in de levering van nieuwe treinen lagen daaraan ten grondslag. Gegeven het openbaar aanbestede contract was er weinig ruimte voor tussentijdse aanpassing van de afspraken.

Een dreigend faillissement van HSA leidde in 2010 tot gesprekken tussen de Staat en HSA/NS over de toekomst. Er werd gezocht naar een oplossing in het belang van de reiziger (continuïteit vervoer) en belastingbetaler (zekerstellen (ingeboekte) HSL-inkomsten in de begroting).

In het Onderhandelakkoord (en de latere aanvulling daarop) maakten NS en de Staat afspraken over een geïntegreerde HSL-HRN-concessie vanaf 2015. NS stelde zich garant voor HSA in de periode 2011-2015. Vanaf 2015 geldt de onderhands gegunde, geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid¹.

De vervoerconcessie loopt van januari 2015 tot en met december 2024 en maakt ook treindiensten mogelijk die deels van de HSL-Zuid gebruik maken, zoals de treindienst Eindhoven-Den Haag.

Ook liep in de periode 2013-2015 de parlementaire enquête Fyra. De directe aanleiding voor de enquête was de uitval van de Fyra-treinen in januari 2013 en het besluit van NS en NMBS in juni 2013 om definitief met de Fyra-treinen te stoppen. De enquête had een brede scope en richtte zich ook op de aanbesteding en uitvoering van de concessie, naast de bestelling, bouw en levering van de treinen. De parlementaire enquêtecommissie doet meerdere aanbevelingen, die neerkomen op het tijdig starten van besluitvorming die raakt aan de ordening op het spoor; het daartoe uitwerken van meerdere (ordenings)scenario's, het vooraf zekerstellen dat gewenste treindiensten ook uitgevoerd kunnen worden en het maken van goede afspraken met internationale samenwerkingspartners. Het kabinet heeft deze aanbevelingen overgenomen (kamerstuk 33678-16).

¹ De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) heeft beroep ingesteld tegen de onderhandse gunning van de HSL-diensten. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven heeft in zijn uitspraak van 9 februari 2017 aangegeven dat de Staat voldoende heeft onderbouwd dat het hoofdrailnet, inclusief HSL-Zuid een coherent vervoersysteem is, waardoor deze onderhands gegund mocht worden. Met de uitspraak van het CbB is de hoofdrailnetconcessie onherroepelijk geworden (<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:CBB:2017:21>)

Juridische context – NU

Vooraf

Het Nederlandse uitgangspunt is dat voor het aanbieden van personenvervoer per spoor een concessie nodig is. De concessies worden door de concessieverlenende overheden (Rijk en provincies) gegund. Voor de provincies is een openbare aanbesteding verplicht. Het Rijk mag ook onderhands gunnen, mist aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. In de concessie worden afspraken gemaakt over de kwaliteit (zitplaats, comfort, punctualiteit, etc.) en kwantiteit (dienstregeling/frequentie).

Open toegang

Het internationaal personenvervoer per spoor is geliberaliseerd (richtlijn 2012/34/EU). Vervoerders zijn daarmee vrij om internationale treindiensten aan te bieden. De richtlijn stelt dat het hoofddoel van de treindienst internationaal passagiersvervoer dient te zijn, maar dat de treindienst ook binnenlandse reizigers mag vervoeren (cabotagevervoer) om de economische levensvatbaarheid van de treindienst te vergroten. De beoordeling van het hoofddoel van de dienst moet gebeuren door een onafhankelijke toezichthoudende instantie, op verzoek van een belanghebbende partij. Daarnaast hebben de lidstaten de keuze om het recht op toegang tot de markt te beperken indien het economische evenwicht van bestaande nationale vervoerconcessies, zoals de concessie voor het hoofdrailnet, in gevaar komt. Als dat het geval is, hebben lidstaten de mogelijkheid om het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoersdienst toe te staan, te wijzigen of te weigeren, met inbegrip van het opleggen van een heffing aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoersdienst. Met deze heffing kan de nationale concessiehouder gecompenseerd worden voor het financiële verlies als gevolg van het internationale passagiersvervoer.

De bepalingen uit de richtlijn over toegang tot de infrastructuur zijn geïmplementeerd in de Spoorwegwet (artikel 57) en de Wet Personenvervoer 2000 (artikelen 19, 19a en 19b). Nederland heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit de richtlijn om eisen te stellen aan het cabotagevervoer en het kunnen opleggen van een heffing. Aan de WP2000 is een nieuw artikel 19b toegevoegd². Op grond hiervan kan aan nieuwe diensten voor internationaal personenvervoer per spoor een (compenserende) heffing worden opgelegd aan vervoerders die geen concessie hebben. De heffing dient dan ter compensatie voor de concessieverlener voor de mogelijke (financiële) impact van deze nieuwe internationale spoorvervoersdiensten. In andere woorden: wanneer een andere vervoerder op basis van vrije toegang een internationale passagiersdienst aanbiedt, kan lenW als concessieverlener voor het hoofdrailnet een compenserende heffing aan deze nieuwe toetreders opleggen.

De Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) beoordeelt op basis van een verzoek tot het doen van een economische evenwichtstoets van een belanghebbende betrokken partij (zittende vervoerder, concessieverlener, infrastructuurbeheerder) of de internationale treindienst als hoofddoel internationaal vervoer heeft en/of het economisch evenwicht van een bestaande concessie verstoord wordt door de nieuwe internationale toetreders. De ACM heeft daarbij op grond van de

² bij Wet van 30 september 2015 tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32).

uitvoeringsverordening 869/2014/EU als criterium voor het hoofddoel dat minimaal 50% van de reizigers van de internationale treindienst (ook) een internationale reis maakt. Voor verstoring van het economisch evenwicht hanteert ACM als beleidsregel op grond van art. 19 van de uitvoeringsverordening de drempelwaarde dat het effect op passagiers en omzet van de zittende concessiehouder maximaal 1,7% per jaar mag bedragen (cumulatief over 5 jaar maximaal 8,3%).

Openbare dienstcontracten

De PSO-Verordening (EU 1370/2007) bepaalt in het geval van (o.m.) openbardienstencontracten voor openbaar vervoer per trein de keuze om deze aan te besteden (artikel 5 lid 3) of om onderhands te gunnen op voorwaarde dat het nationale recht dat niet verbiedt (artikel 5 lid 6).

De Europese regelgeving is vormgegeven in de Spoorwegwet en de WP2000 (een Europese verordening is rechtstreeks van toepassing). Op basis van nationale wetgeving wordt na openbare aanbesteding een concessie (exclusief recht) verleend aan de winnende partij. Concessies per spoor gaan uit van concurrentie "OM" het spoor. Er is een uitzondering in de wetgeving die maakt dat de minister de hoofdrailnetconcessie ook onderhands kan gunnen.

Er is sprake van tariefvrijheid, waarbij concessieverleners zelf bepalingen kunnen opnemen over de hoogte van de tarieven. De nationale kaartintegratie is geborgd door de OV-chipkaart die door alle vervoerders geaccepteerd dient te worden.

Juridische context – implementatie 4^e spoorwegpakket

Als onderdeel van het Vierde Spoorwegpakket is richtlijn 2012/34/EU recent gewijzigd. Dit pakket wordt momenteel geïmplementeerd in de nationale wetgeving en geeft het juridische kader voor het verlenen van concessies voor personenvervoer per spoor.

Relevant voor beantwoording van de vragen is dat na implementatie van de marktpijler 4^e spoorpakket (december 2018) niet alleen het internationale personenvervoer vrij toegankelijk is, maar krijgen spoorwegondernemingen vanaf 2020 (dienstregeling 2021) ook het recht krijgen om binnenlandse personenvervoersdiensten per spoor uit te voeren zonder openbaar dienstcontract (wijziging SERA-richtlijn). Er bestaat een mogelijkheid om dit recht op toegang te beperken door een lidstaat wanneer het economisch evenwicht van het bestaande openbare dienstcontract in gevaar komt. Nederland is voornemens hier gebruik van te maken. Net als bij het internationale personenvervoer per spoor zal ACM dan de objectieve economische evenwichtstoets uitvoeren op basis waarvan het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur wordt verleend, gewijzigd, toegekend onder bepaalde voorwaarden of geweigerd (33546, nr. 12, Internetconsultatie wetsvoorstellen). De Europese Commissie stelt, net als gedaan is voor de toegang van het internationale personenvervoer, een uitvoeringsverordening op met de criteria voor de toets.

De gewijzigde richtlijn 2012/34/EU bevat een overgangsmaatregel die lidstaten toestaat het recht op toegang te beperken voor binnenlands personenvervoer per spoor als voor bepaalde trajecten een vervoersconcessie op basis van een exclusief recht is gegund vóór 16 juni 2015. Aanvullende voorwaarde is dat de spooronderneming daarbij niet wordt gecompenseerd voor de exploitatie van de vervoersdiensten. De beperking geldt gedurende de duur van de concessie, en uiterlijk tot en met 25 december 2026. De concessie voor het hoofdrailnet die tot 2025 aan de NS is gegund valt onder deze overgangsmaatregel. Nederland is voornemens van deze overgangsregeling gebruik te maken.

In de onderhandelingen rondom het Vierde Spoorpakket is de inzet van Nederland altijd geweest zelf te kunnen blijven kiezen tussen onderhandse gunning of aanbesteding van het hoofdrailnet. Verplichte openbare aanbesteding brengt volgens het kabinet, vooral tijdens de transitiefase, negatieve effecten

voor reiziger en verlader met zich mee wat betreft kwaliteit, betrouwbaarheid en efficiency van het spoorsysteem. Deze transitienadelen zouden uiteindelijk moeten worden goedge maakt door de efficiency- en kwaliteitswinsten van marktopening die de Europese Commissie voorspelt. Het kabinet was er niet van overtuigd dat de uitkomst per saldo positief zal uitpakken. Daarnaast zag het Kabinet, gelet op de specifieke eigenschappen van het Hoofdrailnet (HRN) en de huidige prestaties van het Nederlandse spoorsysteem in relatie tot andere Europese landen, het Europees verplicht openstellen van de markt niet als enige route om de kwaliteit en efficiency van het spoor te verbeteren³. Ook wogen de mogelijke financiële (verdeel)effecten in de vorm van operationele meerkosten en financiële risico's voor huidige vervoerders en het Rijk alsmede het ontbreken van een *level playing field* in de Europese spoormarkt voor het Kabinet zwaar. De aan aanbesteding toe te schrijven efficiencyvoordelen zouden moeten opwegen tegen de onzekerheden over de operationele meerkosten en financiële risico's in de transitiefase.

Het kabinet⁴ gaat ervan uit dat na 2025 openbare aanbesteding tot de mogelijkheden behoort, maar wil de prestatieverbetering gedurende de aanstaande concessieperiode als maatstaf voor die keuze benutten. De belangrijke meetpunten daarbij zijn de prestaties van NS op de HSL en de afgesproken evaluatie in de mid-term review in 2019 ten aanzien van de gevolgen van de decentralisatie (i.e. review op basis van de reizigerstevredenheid en de ervaringen in de praktijk). Indien de prestaties op die momenten onvoldoende zijn, zal het kabinet de voorbereiding van de aanbesteding van (een deel van) het netwerk in overweging nemen [33546, nr. 12, Internetconsultatie wetsvoorstellen].

³ Dit is Kabinet Rutte II. De concrete invulling van Rutte III is op het moment van schrijven nog ongewis.

⁴ Idem

3. Aanbestedingsmogelijkheden

Bij beantwoording van de vraag of de treindiensten over de HSL-Zuid aanbesteed kunnen worden maken we onderscheid tussen nationaal openbaar personenvervoer en internationaal personenvervoer. Daarnaast maken we onderscheid tussen de huidige situatie en de situatie na implementatie van de marktpijler van het vierde spoorwegpakket.

Nationaal en Internationaal

a. Nationale HSL-treindiensten:

HSL-treindiensten:

- IC Direct Amsterdam-Rotterdam
- IC Direct Amsterdam-Breda

HSL-HRN-treindienst:

- Eindhoven-Den Haag Deze treindienst maakt ook gebruik van andere delen van het HRN

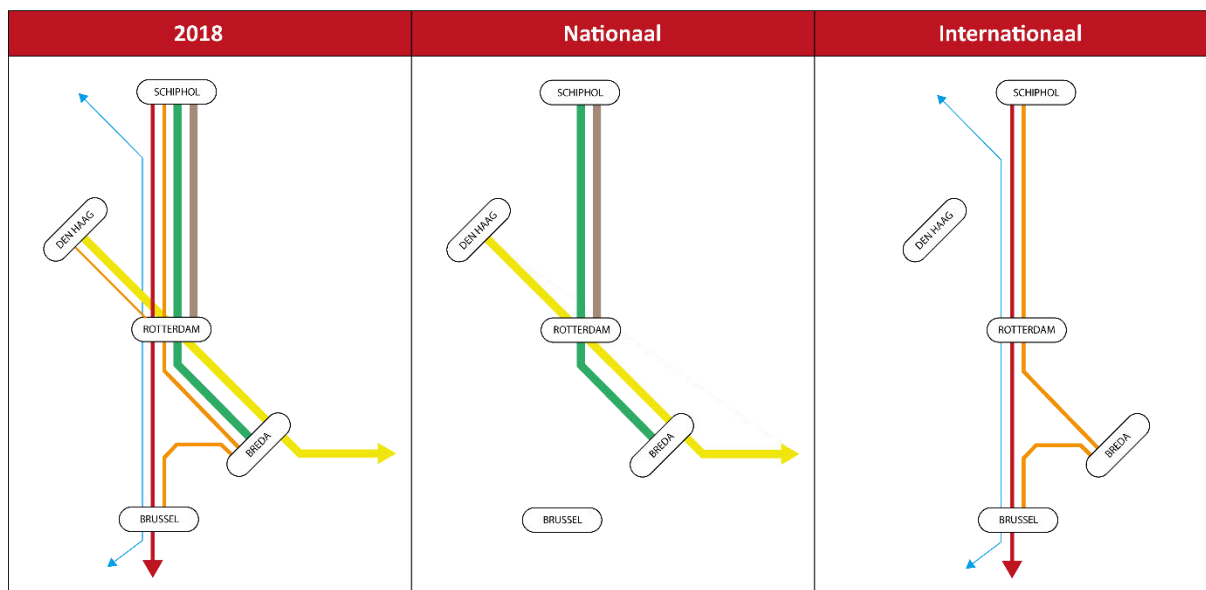
b. Internationale HSL-treindiensten:

- IC Amsterdam/Den Haag – Brussel
- Amsterdam-Brussel/Lille/Parijs
- Amsterdam-London

- a. De nationale treindiensten kunnen aanbesteed worden op basis van Europese regelgeving (PSO) en de nationale vertaling in de Wp2000.
- b. Voor internationale treindiensten geldt dat deze markt geliberaliseerd is. Vervoerders kunnen hun diensten aanbieden – mits voldaan wordt aan vereisten uit Spoorwegwet (bedrijfsvergunning, materieel, personeel, etc.) – zonder concessie. Vervoerders die een internationale treindienst aanbieden mogen onder voorwaarden binnenlandse reizigers meenemen (cabotagevervoer). De internationale treindienst kan op verzoek van belanghebbende getoetst worden door ACM op verstoring economisch evenwicht zittende vervoerder. ACM hanteert binnen een set criteria drempelwaarden van minimaal 50% internationale reizigers en maximaal 1,7% per jaar impact op omzet zittende vervoerder. Daarnaast beoordeelt de ACM of het hoofddoel internationaal personenvervoer is (vervoer tussen stations in verschillende lidstaten). Dit zijn overigens geen vaststaande criteria, de ACM heeft deze criteria in een beleidslijn neergelegd. De uiteindelijke toepassing van deze lijn kan door de rechter worden getoetst.

Het is ook mogelijk internationale treindiensten aan te besteden, de Nederlandse overheid kan immers aan een vervoerder een opdracht/concessie verlenen om een treindienst uit te voeren tussen Amsterdam en Brussel. Daarbij zal moeten worden gedefinieerd welke rechten een

vervoerder zal krijgen met in achtneming van het recht van open toegang tot het internationale personenvervoer per spoor. Daarbij zijn afspraken met de Belgen nodig. Het maken van afspraken is lastig, gegeven de grote vrijheid van de NMBS en diens afstand tot de overheid. In theorie kan voor het Belgische deel gebruik worden gemaakt van de liberaliseringsrichtlijn. Dit is theoretisch, omdat België invloed heeft op de capaciteitsverdelingsregels van haar eigen netwerk. Daarmee kan de Nederlandse overheid zonder afspraak met de Belgische overheid / vervoerder niet borgen dat er voor die verbinding altijd ruimte op het spoor is, waardoor een dergelijke opdracht/concessie een grote onzekerheid is voor de vervoerder.



Figuur 1 - Aanbestedingsmogelijkheden, nationaal versus internationaal

Het vierde spoorwegpakket

Na de implementatietermijn van de marktpijler 4^e spoorpakket (december 2018) is niet alleen het internationale vervoer vrij toegankelijk, maar krijgen spoorwegondernemingen vanaf 2020 ook het recht om binnenlandse personenvervoersdiensten per spoor uit te voeren zonder openbaar dienstcontract. Er bestaat een mogelijkheid om dit recht op toegang te beperken door een lidstaat wanneer het economisch evenwicht van het bestaande openbare dienstcontract in gevaar komt. Nederland gaat hier gebruik van maken. De ACM zal een objectieve economische evenwichtstoets uitvoeren om te bepalen of de verleende concessie voor vervoer op datzelfde traject in het gedrang komt. Op basis van die toets wordt het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur verleend, gewijzigd, toegekend onder bepaalde voorwaarden of geweigerd.

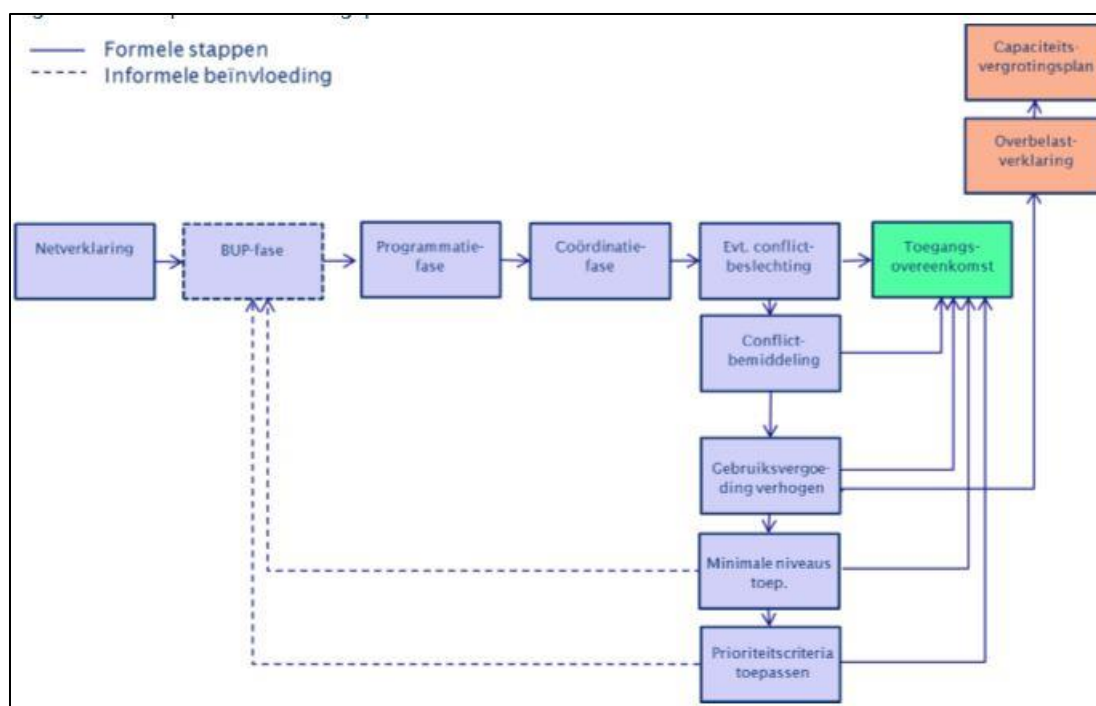
De overgangsmaatregel bepaalt dat het recht op toegang wordt beperkt voor binnenlands personenvervoer als voor bepaalde trajecten een vervoersconcessie op basis van een exclusief recht is gegund vóór 16 juni 2015. Aanvullende voorwaarde is dat de spooronderneming daarbij niet wordt gecompenseerd voor de exploitatie van de vervoersdiensten. De beperking geldt gedurende de duur van de concessie, en uiterlijk tot en met 25 december 2026. De vervoersconcessie voor het hoofdlijnnet die tot 2025 aan de NS is gegund valt onder deze overgangsmaatregel. Nederland maakt daarvan gebruik.

Capaciteitsverdeling door ProRail

Bij meer concurrentie op het spoor gaat de capaciteitsverdeling van ProRail een grotere rol spelen, daarom is het nuttig om deze uiteen te zetten.

ProRail is als beheerder verantwoordelijk voor de non-discriminatoire toedeling van infrastructurele capaciteit aan de spoorvervoerders. De procedure van capaciteitsverdeling is in richtlijn 2012/34/EU vastgelegd en de Amvb Capaciteitsverdeling. Alle vervoerders die toegelaten zijn tot het spoor (beschikken over de benodigde vergunningen voor materieel, personeel, veiligheid, etc.) kunnen infrastructurele capaciteit aanvragen bij de beheerder.

Het Nederlandse proces ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:



Figuur 2- Stappen in capaciteitsverdelingsproces ProRail (AEF, 2013)

Bij conflicterende aanvragen wordt eerst bemiddeld, als dat geen soelaas biedt kan de gebruiksvergoeding worden verhoogd. Indien verhoging van de gebruiksvergoeding geen oplossing biedt, wordt de infrastructuur overbelast verklaard. Op dat moment treden de minimale bedieningsniveaus in werking (Amvb Capaciteitsverdeling, artikel 8). De minimale bedieningsniveaus geven aan hoeveel paden er in ieder geval beschikbaar moeten worden gesteld op een bepaald baanvak voor de verschillende vervoerscategorieën. Wanneer twee aanvragen met elkaar conflicteren en de ene aanvraag past binnen de vastgestelde minimale bedieningsniveaus en de andere aanvraag zit er reeds boven, dan heeft de vervoerder wiens aanvraag binnen de minimumbedieningsniveaus valt voorrang. Het betreft voor de HSL-treindiensten

- b.** voor nationaal hogesnelheidspersonenvervoer een bedieningsfrequentie van 2 paden per richting per uur, met een minimum van 32 paden per richting per dag, op elk van de volgende verbindingen:
 - 1°.** Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal;
 - 2°.** Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Breda;
 - 3°.** Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Breda – Eindhoven.
- c.** voor internationaal openbaar vervoer een bedieningsfrequentie:
 - 1°.** tot en met dienstregelingsjaar 2016, op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Den Haag Hollands Spoor – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Roosendaal – Belgische grens van 16 paden per richting per dag;
 - 2°.** op het baanvak Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar grens van 8 paden per richting per dag;
 - 3°.** Op het baanvak Amsterdam Centraal – Deventer – Oldenzaal grens van 8 paden per richting per dag.
- d.** voor internationaal hogesnelheidspersonenvervoer een bedieningsfrequentie op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Belgische grens:
 - 1°.** met ingang van dienstregelingsjaar 2016 van 14 paden per richting per werkdag gemiddeld over het dienstregelingsjaar;
 - 2°.** met ingang van dienstregelingsjaar 2017 van 16 paden per richting per werkdag gemiddeld over het dienstregelingsjaar;
 - 3°.** met ingang van dienstregelingsjaar 2018 van 18 paden per richting per werkdag gemiddeld over het dienstregelingsjaar.
- e.** voor internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met ingang van dienstregelingsjaar 2017, een bedieningsfrequentie op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Den Haag Hollands Spoor – Rotterdam Centraal – Breda – Belgische grens van 16 paden per richting per dag.

Wanneer aan de minimum bedieningsniveaus is voldaan, treden de prioriteringsregels in werking.

In Nederland geldt de volgende prioritering tussen deelmarkten:

1. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
2. nationaal openbaar vervoer;
3. internationaal openbaar vervoer, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
4. nationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
5. internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
6. streekgewestelijk openbaar vervoer;
7. standaard goederenvervoer;
8. overig personenvervoer;
9. verkeer zonder vervoersfunctie.

4. Duur van een aanbesteding

Het aanbesteden van vervoersdiensten kost tijd. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de verschillende stappen waaruit het aanbestedingsproces bestaat. Een deel van de termijnen is goed in te schatten, met name als het gaat om juridische termijnen, een deel is echter afhankelijk van procesverloop en snelheid (politieke) besluitvormingstraject.

De volgende fasen kunnen onderscheiden worden:

- Aanloophase: beleidsvoorbereiding, publiek debat, marktverkenning
- Voorbereidingsfase: opstellen en vaststellen beleidsvoornemen en programma van eisen
- Marktfase: uitvraag, selectie, gunning
- Transitiefase: overgang vervoerders

Aanloophase

Deze fase behelst de beleidsvoorbereiding en het publieke debat. Voor deze fase is het lastig om een inschatting te geven. De duur heeft onder andere te maken met de ingezette capaciteit en de gevoeligheid van het onderwerp in het publieke debat. Het verleden heeft uitgewezen dat het spoordossier een gevoelig onderwerp is. In aanloop naar het einde van de HRN concessie 2015-2025 loopt hier bovendien het orderingsvraagstuk doorheen.

Geschatte doorlooptijd: 1-2 jaar zijn.

Voorbereidingsfase

Deze fase behelst het vaststellen van een beleidsvoornemen en het op- en vaststellen van het Programma van Eisen. Deze fase laat zich beter inschatten doordat er een aantal duidelijke stappen met termijnen inzitten. Niettemin kan ook hier de gevoeligheid van het dossier invloed hebben op de duur van het traject. De stappen in deze fase vinden hun grond in de WP2000 (artikel 66 en 27). Verderop is een overzicht weergegeven met de stappen.

Geschatte doorlooptijd: 0,5 tot 1 jaar

Markt- en transitiefase

De marktfase bestaat uit de publicatie van het PvE, het beoordelen van de offertes en het selecteren van een vervoerder. Tot slot vindt de gunning plaats. Deze is pas definitief na verloop van de juridische termijnen en nadat beide kamers van de staten generaal de ontwerpconcessie hebben kunnen behandelen (zie tabel met stappen).

Tabel 2 - Termijnen en stappen aanbesteding

Termijnen	Aanbesteding	
X weken	Opstellen conceptbeleidsvoornemen: Betrokken markt, continuïteit, kosten en waarde, procedure (art 66 lid 2)	Opstellen programma van eisen (art 66a in relatie met 44)
4-6 weken adviestermijn	Advies consumentenorganisaties conceptbeleidsvoornemen (art 66 lid 3)	Advies consumentenorganisaties pve
X weken	Vaststellen beleidsvoornemen	Vaststellen pve
30 dagen voorhang, wanneer minimaal 30 leden om nadere info vragen, vervolgstappen 14 dagen na geven nadere info	Bekendmaking voornemen minimaal 1 jaar voor gunning: publicatie beleidsvoornemen	Voorhang vastgestelde beleidsvoornemen en pve Tweede Kamer (art 66 lid 4 en lid 5)
	Publicatie pve en verzoek om offertes	

	Indienen en beoordelen offertes	
4-6 weken adviestermijn	Advies beheerder	
30 dagen voorhang, wanneer minimaal 30 leden om nadere info vragen, vervolgstappen 14 dagen na geven nadere info	Voorhang ontwerpconcessie Eerste en Tweede Kamer (art 64 lid 4) ⁵	
	Verlening concessie	
Dit duurt langer als er nieuw materieel geleverd moet worden	Start voorbereidingen vervoerder	

Nadat een vervoerder geselecteerd is, kan deze beginnen met de voorbereidingen die nodig zijn om het vervoer uit te voeren. De tijd die dit kost is afhankelijk van de mogelijkheid om materieel over te nemen van de vorige vervoerder. In dit kader en om de NS te beschermen tegen hoge afschrijvingen is de Redelijke Regeling opgesteld (zie hieronder).

Geschatte doorlooptijd bij nieuw materieel: Bij het niet overnemen van materieel moet nieuw materieel besteld worden, dit kost ongeveer 4 jaar (ADSE, 2014). Naast de overname van materieel spelen ook zaken rondom ticketing en reisinformatie.

Redelijke regeling

- Artikel 43a van de Wet Personenvervoer 2000 bepaalt dat bij de overgang van een concessie de voormalige concessiehouder zijn productiemiddelen (materieel) over draagt aan de nieuwe concessiehouder, tenzij beide anders overeenkomen.
- In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is artikel 43a buiten werking geplaatst. Dit komt voort uit een discussie met de Tweede Kamer bij de verlening van de vorige concessie (2005-2015). De Tweede Kamer heeft toentertijd de voorkeur uitgesproken voor continuering van de concessie aan NS na 2015 of zo nodig een vorm van managementaanbesteding. De minister heeft daarom in de oude vervoerconcessie (2005-2015) bepaald dat artikel 43a van de wet - waarin de overdracht van productiemiddelen aan de opvolgende concessiehouder is geregeld – niet van toepassing is, maar in plaats daarvan de Redelijke Regeling opgesteld;
- De Redelijke Regeling ziet op de situatie dat na afloop van de vervoerconcessie de minister besluit (delen van) het HRN te gunnen aan een andere partij. In dat geval borgt de Redelijke Regeling de overdracht van productiemiddelen en gebruiksrechten aan de opvolgende concessiehouder. De regeling beschermt de NS aldus tegen hoge afschrijvingskosten, voorkomt kapitaalvernietiging en borgt de continuïteit van het vervoer;
- De Redelijke Regeling is door de minister bij brief van 13 februari 2007 vastgesteld;
- 10.2.g [redacted]
 - 10.2.g [redacted]

⁵ Het is de vraag of 64, 4^e lid, wel geldt in geval van aanbesteding. Het gaat gezien het 1^e lid om onderhandse gunning, maar het goed denkbaar dat Eerste en Tweede Kamer het ontwerp toch willen zien. De ontwerpconcessie al in lijn zijn met uitgevraagde programma van eisen. De mogelijkheid om in die fase nog andere zaken op te nemen, is zeer klein, tenzij in de aanbestedingsdocumenten aangegeven is dat wijzigingen mogelijk zijn als het parlement dat wil. Maar dat zal (grote) invloed hebben op de prijs/belangstelling.

- Deze afspraken zijn vervolgens vastgelegd in de vervoerconcessie 2015-2025: 'De concessieverlener en NS hebben een regeling getroffen voor de aan deze concessie gerelateerde productiemiddelen, met uitzondering van Thalys- en Eurostar-materieel en het Traxx/Prio-materieel voor internationale verbindingen. Deze regeling is vastgelegd in de brieven van de concessieverlener aan NS van februari 2007 (Ministerie van V&W: DGP/SPO/U.06.01721) en van december 2014 (Ministerie van I&M IENW/BSK-2014/257014).

Totale tijd

Op basis van inschattingen en termijnen van ander concessies lijkt een doorlooptijd van 5 tot 6 jaar een veilig uitgangspunt.

Tabel 3 - Overzicht termijnen aanbesteding

Bron	Termijn	Opmerkingen
Kamerstuk 31987-6	3 tot 4 jaar	Excl. aanloophase
Arriva	15 tot 25 maanden	Markt- en transitiefase regionale concessie
East Anglia concessie VK	20 maanden	Markt- en transitiefase (veel ervaring aanbestedingen)
Inschatting	1 tot 2 jaar	Aanloophase

5. Intrekken huidige concessie

De NS heeft tot en met 2024 de concessie voor het hoofdrailnet, de HSL diensten zijn daar onderdeel van. In het licht van aanbesteding van de HSL diensten is de datum van het einde van de concessie (1 januari 2025) een belangrijke. Om de HSL diensten voor die datum opnieuw aanbesteed te hebben is (gedeeltelijke) intrekking van de concessie nodig. Omdat de HSL-Zuid per 2025 niet meer 'belast' is met bestaande concessieafspraken, kan aanbesteding van deze diensten per 2025 vrijelijk gebeuren.

Optie 1: Onmiddellijke ingreep en direct aanbesteden

Voor een onmiddellijke ingreep is een gedeeltelijke intrekking van de hoofdrailnetconcessie nodig. De wet (WP2000 art. 43) geeft mogelijkheden voor een dergelijke intrekking in het geval van wanprestatie. Daarbij is de concessieverlener gehouden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dit betekent dat een intrekking proportioneel en evenredig moet zijn en niet 'zomaar' kan. De volgende redeneerlijn wordt tot dusverre aangehouden:

- 1) De geïntegreerde vervoerconcessie, inclusief de HSL-Zuid, is tot 2025 aan NS verleend
- 2) Een besluit om de HSL-Zuid binnen de lopende concessieperiode aan te besteden, impliceert de gedeeltelijke intrekking van die hoofdrailnetconcessie
- 3) Ik ben daarbij gehouden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en moet dus zorgvuldig handelen.
- 4) Dat betekent dat een intrekking proportioneel en evenredig moet zijn en ook niet 'zomaar' kan
- 5) Er moet dus iets substantieel mis zijn in het nakomen van de concessieverplichtingen, om tot gehele of gedeeltelijke intrekking te besluiten
- 6) Het is een heel zwaar middel en daarom ook een uiterst middel als de inzet van andere handhavinginstrumenten uit de concessie en de wet niet afdoende blijken te zijn > zoals een boete of een verbeterprogramma
- 7) Tegen een besluit tot gedeeltelijke intrekking van de concessie kan NS (en derde belanghebbenden) bezwaar en beroep instellen
- 8) Als er onvoldoende gronden zijn om de concessie in te trekken zal de rechter NS in het gelijk stellen
- 9) NS zal dan vervolgens een schadevergoeding en nakoming van de afspraken van de Staat eisen.

Als invulling van de mogelijkheid tot intrekken van (delen van de) concessie is in 2015 het *three strikes out* systeem geïntroduceerd (kamerstuk 29984-585). Dit houdt in dat wanneer NS driemaal opeenvolgend onderpresteert op eenzelfde indicator uit de concessie dit een indicatie kan zijn voor het intrekken van (een deel van) de concessie. De indicatoren, bijbehorende meetmethoden, bijbehorende bodemwaarden en behaalde *strikes* zijn in Tabel 4 weergegeven. In 2016 is *three strikes out* verder ingevuld door een koppeling te maken met de marktverkenning (kst 33678-16). *Three strikes out* geldt niet voor Thalys en Eurostar.

Tabel 4 - Stand van zaken prestaties HSL-Zuid

Prestatie-indicator HSL-Zuid diensten	Meetmethode tot 2017	Meetmethode vanaf 2017	Bodemwaarde	Strike			
				2015	2016	2017	Totaal
Klantoordeel	Klantbarometer NS	Klantbarometer NS	68%			lopend	0
Vervoerscapaciteit: zitplaatskans	Puntmeting drukste trein	Op basis van in- en uitcheckdata op 6 trajecten** in de spits (werkdag tussen 6:35:00 en 8:55:00 of tussen 16:05:00 en 18:25:00)	91,2%	X*	X*	lopend	2
Reizigerspunctualiteit 5 min. (vanaf 2017 gezaamenlijk met ProRail)	Schatting door conducteurs voor IC direct (normtijd: 5 min) Reserveringssysteem Thalys binnenlands (normtijd: 6 min)	Op basis van in- en uitcheckdata op 6 trajecten**	82,5%		X*	lopend	1
Reizigerspunctualiteit 15 min. (gezaamenlijk met ProRail)	Niet bestaand	Op basis van in- en uitcheckdata op 6 trajecten**	PM	Telt niet mee voor <i>three strikes out</i>			

* gebaseerd op oude indicatoren

** Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal, Amsterdam Centraal-Breda, Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal, Schiphol Airport-Rotterdam Centraal, Schiphol Airport-Breda, Rotterdam Centraal- Breda

NB: Tegen de boetes over het jaar 2016 heeft NS bezwaar gemaakt. deze zijn daarmee nog niet definitief.

De marktverkenning heeft als doel om inzichtelijk te maken wat andere vervoerders bij zouden kunnen dragen op de HSL-Zuid (kamerstuk 33678-17), waarbij het uitgangspunt is dat NS hoofdaannemer blijft. De verkenning moet antwoord geven op de volgende hoofdvragen:

- Is het plausibel dat andere vervoerders in staat zijn om het afgesproken prestatieniveau op de HSL-Zuid te realiseren en is het plausibel dat zij betere prestaties zouden kunnen leveren?
- Kan samenwerking tussen NS en andere vervoerders een haalbare oplossing zijn om de prestaties van NS te verbeteren, op het moment dat NS het afgesproken prestatieniveau niet haalt?
- Zijn er vervoersdiensten van andere vervoerders mogelijk op de HSL-Zuid die voorzien in een marktvraag vanuit de reiziger, die een aanvulling zijn op de HSL-diensten van NS en rendabel in te passen zijn binnen het huidige vervoersaanbod op de HSL-Zuid.

De koppeling tussen *three strikes out* en de marktverkenning is te vatten in het volgende schema:

Niet behalen bodemwaarde indicator a in jaar n → Eerste strike

Niet behalen bodemwaarde indicator a in jaar n+1 → Tweede strike → Voorbereiding verbeteringen marktverkenning

Als uit de uitkomsten van de marktverkenning blijkt dat verbeteringen mogelijk zijn door samen te werken met een derde partij vraagt de staatssecretaris aan NS om dit voor te bereiden.

Niet behalen bodemwaarde indicator a in jaar n+2 → Derde strike → Implementatie verbeteringen marktverkenning

Bij de derde strike wordt de NS gevraagd samen te werken met derde partij die uit de marktverkenning komt om prestaties te verbeteren. Als NS niet wenst samen te werken kan de staatssecretaris stappen zetten tot intrekking van (delen van) de concessie.

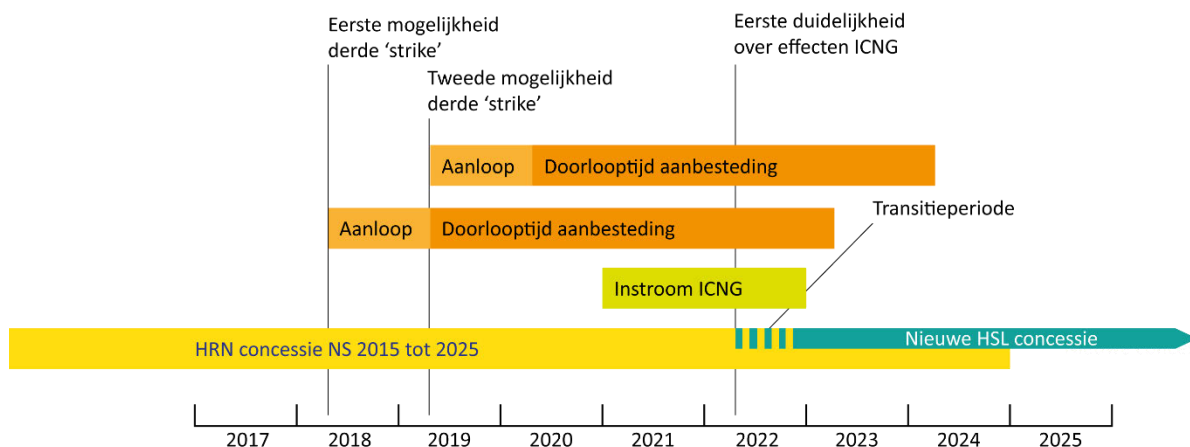
NB: Als uit de marktverkenning blijkt dat aanvullend vervoersaanbod voorziet in een marktvraag vanuit de reiziger, logistiek maakbaar en rendabel in te passen is, dan vraagt het kabinet aan NS het aanvullende vervoersaanbod te realiseren.

Een derde strike zal daarmee niet direct leiden tot het intrekken van (een gedeelte van) de hoofdrailnetconcessie. Het leidt tot het verzoek van het ministerie van I&M aan NS om samen te werken met andere vervoerders. Pas als NS weigert samen te werken zullen stappen worden gezet om de concessie in te trekken.

Het eerstvolgende moment dat een derde strike wordt gehaald is over het jaar 2017. In het voorjaar van 2018 wordt duidelijk wat de prestaties waren en of er een derde strike ‘behaald’ is. Bij de derde strike, en wanneer NS niets doet met de uitkomsten van de marktverkenning kan de concessieverlener er voor kiezen om (een gedeelte van) de hoofdrailnetconcessie in te trekken. Over deze (gedeeltelijke) intrekking kan daarmee op zijn vroegst in het voorjaar van 2018 besloten worden. De intrekking is pas definitief nadat alle administratieve en juridische termijnen verlopen zijn. De juridische afwikkeling kan parallel lopen met de voorbereiding van een aanbesteding, maar zorgt daarmee wel voor onzekerheid. Wanneer voor deze aanlooperperiode een jaar aangehouden wordt zou het beleidsvoornemen tot aanbesteden in het voorjaar van 2019 genomen kunnen worden. Op basis van eerdere inschattingen zou zo’n aanbesteding 3 tot 4 jaar duren (kamerstuk 31987-6).

Op het moment van schrijven (oktober 2017) lijkt de kans klein dat NS over het jaar 2017 de derde strike op zitplaatskans/vervoerscapaciteit toegerekend krijgt. De halfjaarcijfers laten zien dat NS ruim 5 procentpunt boven de bodemwaarde scoort over de eerste helft van 2017 (NS, 2017). Als dit het geval is begint de teller voor deze indicator weer op nul.

De tweede mogelijkheid voor een derde strike is over het jaar 2018, de resultaten daarvan worden duidelijk in het voorjaar van 2019. Deze mogelijkheid speelt als NS over het jaar 2017 een strike toegerekend krijgt op reizigerspunctualiteit. De tijdlijnen zijn gevisualiseerd in Figuur 3.



Figuur 3 - Tijdslijn three strikes out

Een groot deel van de huidige problemen is toe te schrijven aan de complexiteit van de HSL corridor. De corridor bestaat zowel uit HSL-spoor als conventioneel spoor. HSL-diensten hebben daardoor te maken met veel systeemovergangen voor de stroomvoorziening en beveiligingssystemen (kst 22026 – 495). Een deel van de problemen is daarmee te wijten aan het samenspel tussen de infrastructuur en het huidige materieel. Vanaf dienstregeling 2021 stroomt het nieuwe ICNG materieel in. Dit materieel moet de huidige problemen (deels) oplossen.

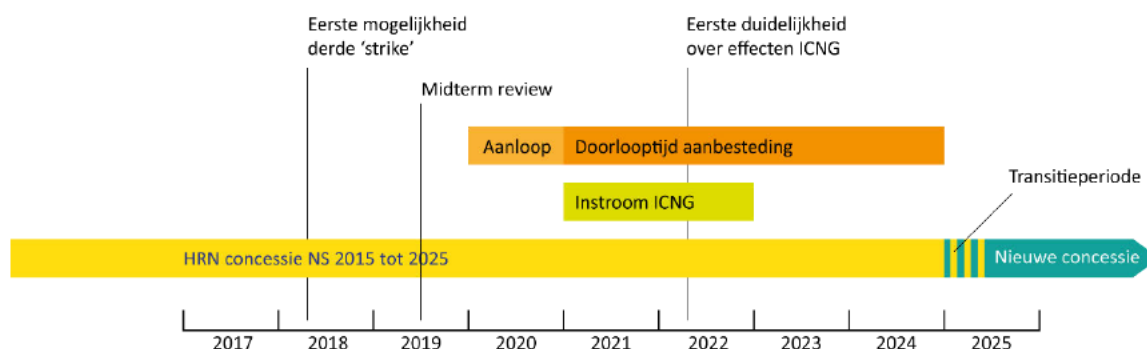
Door de concessie bij de eerste mogelijkheid in te trekken krijgt dit materieel en daarmee NS niet de kans om de verbeteringen te laten zien. De verwachting is dat NS met dit argument een gerede grond heeft om tegen de (gedeeltelijke) intrekking van de concessie in te gaan.

Theoretisch is het ook denkbaar dat NS op basis van artikel 70 vervoerconcessie een deel van concessie teruggeeft / zelf initiatief neemt om er mee te stoppen. De kans dat dit in de praktijk gebeurt is klein.

Optie 2: HSL diensten separaat aanbesteden in het kader van het aflopen van de HRN concessie

Bij het aanbesteden van de HSL diensten met het oog op 2025 ontstaat een hele nieuwe situatie. In aanloop naar 2025 moet worden nagegaan wat een goede ordening op het spoor is, in lijn met de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie en het opgeleverde rapport 'Kiezen voor goed spoor'. Omdat er dan geen lopende afspraken zijn, staat het de staat – binnen de juridische kaders – vrij opnieuw afspraken met partijen te maken. Een aanbesteding van de (nationale) HSL-diensten is daarmee mogelijk. Op dit moment is het HRN onderhands gegund, waarbij ook de HSL-Zuid diensten onder het HRN vallen. Wanneer gekozen wordt voor het aanbesteden van de HSL-Zuid diensten zal dit direct impact hebben op de omvang van het HRN na 2025⁶. Hiermee gaat de discussie dus niet enkel over de HSL diensten, maar ook over het HRN. Bovendien zijn de effecten van de instroom van het ICNG materieel nog niet duidelijk op het moment dat een besluit over aanbesteding moet worden genomen. De tijdslijn is te zien in Figuur 4.

⁶ Daarnaast goede argumenten nodig waarom de voordelen van integratie – onderhandelakkoord 2011 - geen rol meer spelen



Figuur 4 - Tijdslijn afloop HRN concessie

Overzicht

Tabel 5 - Vergelijking tijdspaden

Stap	Onmiddellijke ingreep	Bij einde concessie
Concessie intrekken	Ja	Nee
Start aanloop aanbesteding	Op zijn vroegst april 2018*	Na midterm review 2020
Start dienst	Op zijn vroegst voorjaar 2023*	Januari 2025
Effect ICNG zichtbaar vóór beleidsvoornemen	Nee	Nee
* wanneer NS weigert samen te werken met een andere vervoerder en de intrekking van een deel van de NS concessie accepteert.		

6. Financiële consequenties

Jaarlijkse concessieprijs en begroting IenW

De jaarlijkse concessieprijs die HSA moest betalen op grond van het contract uit 2001 was € 166,5 mln (prijsspeil 2010) voor de 15 jarige concessie van 2009 tot medio 2024. Dit is vastgelegd in de Regeling HSL-heffing (1 juli 2009).

HSA heeft eind 2010 in het kader van het Onderhandelakkoord een herziene business case opgesteld. BCG heeft hier een review op uitgevoerd. Op basis van de herziene HSA business case en de review is begin 2011 geconcludeerd dat de jaarlijkse concessieprijs die (maximaal) te verwachten zou zijn bij heraanbesteding ca. € 60 mln per jaar (pp 2010) was bij een concessieperiode van 10 jaar (2015-2025).

1. In de onderhandelingen ter voorkoming van een faillissement bleek NS bereid om voor een geïntegreerde HSL-Zuid / HRN concessie additioneel (€ 10.2.g .) te betalen. Naast de strategische waarde zouden namelijk ook synergievoordelen benut kunnen worden. Daarnaast was de NS bereid om voor de 'strategische waarde bundeling HSL en HRN' een totaalbedrag van € 10.2.g te betalen.
2. Als resultaat van de onderhandelingen in november 2011 met NS/HSA over een geïntegreerde concessie wil NS voor het HSL-Zuid deel in totaal ca. € 10.2.g (pp 2010) betalen t/m 2024. Dit is dus ca. € 10.2.g dan de waarde bij een heraanbesteding volgens de inschatting van BCG .
3. Indien dit teruggerekend (dus incl. de strategische waarde, de rente en de extra bijdrage voor concessie HRN) leidde dit tot een gemiddeld jaarbedrag (met ingroei) van ca. € 10.2.g per jaar (pp 2010).
4. De concessieprijs voor het HRN deel was gesteld op € 10.2.g per jaar (nominaal), i.e. de € 10.2.g zoals vastlag voor 2014 met daarbij opgeteld het NS-deel van de efficiencytaakstelling Rutte I.

Ten tijde van het Onderhandelakkoord besloten in het MIRT een meerjarenreeks op te nemen van 2025 tot 2028. Daarbij zijn jaarlijkse gemiddelde inkomsten ingeboekt van € 10.2.g per jaar (pp 2010). Deze methodiek was akkoord door het ministerie van Financiën. De jaarlijkse gemiddelde HSL-heffing van € 10.2.g bestaat uit een heffing voor gebruik van de HSL-infrastructuur en de reguliere gebruiksvergoeding die voor alle spoorvervoerders geldt (zie verderop).

Inmiddels is deze reeks structureel opgenomen, ook na 2028. Door prijsaanpassing is het jaarlijkse bedrag aan inkomsten gegroeid tot € 10.2.g (pp 2017), bestaande uit € 10.2.g HSL-gebruik en € 10.2.g gebruiksvergoeding. 10.2.g

Uitgangspunt voor het opnemen van een inkomstenreeks na 2025 daarbij was dat er ook na 2024 vervoer op HSL zou gaan plaatsvinden dat een waarde vertegenwoordigd. De inkomsten werden destijds gepresenteerd als 'behoudend' ten opzichte van de oorspronkelijke reeks uit 2001 (€ 10.2.g i.p.v. € 10.2.g mln. per jaar).

Een lagere inkomstenreeks had tot inpassingsproblemen in het Infrastructuurfonds geleid en leek op dat moment politiek ongewenst.

10.2.g

10.2.g Tevens werd bij de BuCa uitgegaan van marktomstandigheden (Dutch waiver: geen concurrentie op de HSL-Zuid) die na afloop van de vigerende concessieovereenkomst uit 2009 niet meer van toepassing zouden zijn.

Wat betekent dit voor een toekomstige aanbesteding?

Als het uitgangspunt is dat er geen financieel nadeel voor de belastingbetaler mag ontstaan, zal een aanbesteding vanaf 2025 jaarlijks een opbrengst van € 10.2.g moeten genereren.

Zoals aangegeven is een dergelijk bedrag alleen aan de orde als de integratie tussen HSL en HRN ongewijzigd blijft en daarmee in handen van de NS. Of wanneer een concessie aan een andere partij dan de NS wordt verleend waarbij tevens een deel van het huidige HRN in het contract wordt inbegrepen.

Bij een onderhandse gunning aan de NS zal het de vraag zijn of de NS dan wederom bereid is een hoger bedrag van de BuCa te gaan betalen. :

- sinds de BuCa uit 2012 is er een ander vervoersconcept met langere reistijden en lagere snelheden;
- de spoormarkt is met marktpijler 4^e spoorpakket verder geliberaliseerd;
- onderhandse gunning alleen nog onder voorwaarde van 'voortdurende verbetering';
- de huidige resultaten op de HSL-Zuid vallen 10.2.g uit voor de NS.

Uit de vertrouwelijke jaarcijfers NS over 2016 en de prognoses voor de komende jaren kan afgeleid worden dat de HSL-diensten zowel in 2015 als 2016 tot 10.2.g resultaten hebben geleid. 10.2.g

HSL-heffing

Spoorvervoerders dienen een gebruiksvergoeding te betalen voor gebruik van de spoorweginfrastructuur. De Europese richtlijn 2001/14/EG (geactualiseerd 2007/58/EG) maakt het mogelijk om voor specifieke investeringsprojecten een hogere heffing dan de gebruikelijke gebruiksvergoeding vast te stellen om gemaakte kosten voor de aanleg terug te verdienen. De artikelen van de richtlijn zijn geïmplementeerd in de Spoorwegwet artikelen 62 en 63.

Op 22 augustus 2008 is het Besluit HSL-heffing vastgesteld. (Staatsblad Koninkrijk der Nederlanden, 104, Besluit van 3 maart 2015) Daarin was het hogesnelheidsnet van de HSL-Zuid aangewezen als hoofdspoorweginfrastructuur waarvoor een gebruiksvergoeding wordt overeengekomen die mede strekt tot dekking van uitgaven voor de aanleg. Tevens waren daarin de maatstaven en de hoogte vastgesteld van het deel van de gebruiksvergoeding dat strekt tot dekking van uitgaven voor de aanleg van het hogesnelheidsnet, zijnde de HSL-heffing. De verlening per 1 januari 2015 van een nieuwe concessie voor het hoofdrailnet aan NS, waarvan ook de diensten over de HSL-Zuid onderdeel

⁷ De reeks loopt op van € 10.2.g in 2015 naar € 10.2.g in 2024, dit heeft te maken met afspraken uit het oorspronkelijke contract uit 2001 over ingroei van de financiële bijdrage in de eerste 4 jaar en met afspraken uit het Onderhandelakkoord uit 2011 die uitgingen van ontwikkeling van het treinproduct en bijbehorende reizigersgroei gedurende de uitvoering van de concessie.

uitmaken, gaven aanleiding om het Besluit HSL-heffing in te trekken en een nieuw besluit vast te stellen in 2015.

Op basis van het vigerende Besluit dienen vervoerders die gebruik maken van de hogesnelheidslijnen gelegen tussen Hoofddorp - Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens HSL-heffing te betalen naast de reguliere gebruiksvergoeding.

De concessievergoeding die NS betaalt bestaat dus uit een vergoeding voor het gebruik van het spoor en een heffing om de kosten voor de aanleg van het spoor te dekken. Deze betaling loopt via de beheerder ProRail. Beheerder ProRail draagt het HSL-heffingsdeel af aan de Staat.

De HSL-heffing is 'vast' en de gebruiksvergoeding is flexibel. De verhouding tussen de HSL-heffing en de gebruiksvergoeding is ongeveer 90 staat tot 10. De heffing op basis van het Besluit HSL-heffing is vast op basis van het aantal aangevraagde treinpaden, ook als de aangevraagde treinpaden uiteindelijk niet gebruikt worden door de vervoerder. Er wordt geen heffing geheven over de treinpaden die in verband met infrastructurele defecten niet gebruikt konden worden.

In het Besluit HSL-heffing is per jaar een vast bedrag opgenomen dat door de vervoerders over de HSL-Zuid moet worden opgebracht. Het totaalbedrag per jaar wordt gedeeld door het aantal aangevraagde treinpaden/treinkilometers per vervoerder.

De HSL-heffing wordt betaald door alle vervoerders over de HSL-Zuid, ongeacht of deze vervoerder op basis van een concessie rijdt (hetgeen nu voor alle vervoerders geldt: NS met als onderaannemers Thalys/Eurostar en samenwerkingspartner NMBS) of onder open acces / vrije toegang (nu nog niet het geval, in de toekomst wellicht wel). Wanneer een nieuwe vervoerder toetreedt, wordt het totale jaarbedrag door meer vervoerders gedeeld en gaat de prijs per treinpad/treinkilometer omlaag.

Artikel 4:

1. Het tarief per HSL-kilometer is in elk kalenderjaar gelijk aan de bedragen, bedoeld in het tweede lid, gedeeld door het totaal aantal HSL-kilometers van alle gerechtigden in dat kalenderjaar.

2. De bedragen zijn:

*€ 62,2 miljoen in het kalenderjaar 2015;
 € 63,8 miljoen in het kalenderjaar 2016;
 € 72,6 miljoen in het kalenderjaar 2017;
 € 80,3 miljoen in het kalenderjaar 2018;
 € 86,1 miljoen in het kalenderjaar 2019;
 € 91,7 miljoen in het kalenderjaar 2020;
 € 97,2 miljoen in het kalenderjaar 2021;
 € 100,8 miljoen in het kalenderjaar 2022;
 € 104,4 miljoen in het kalenderjaar 2023;
 € 123,7 miljoen per kalenderjaar vanaf 2024.*

3. De in het tweede lid genoemde bedragen zijn uitgedrukt in het prijspeil van 2010 en worden ieder opvolgend kalenderjaar gewijzigd volgens de prijsindex voor de gezinsconsumptie van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Kosten aanbesteding

In termen van transactiekosten (Rebel, 2013)

- 6 mln. per aanbesteding en 0,5 mln. jaarlijks voor beheersing en monitoring.
- Transactiekosten voor een hoogwaardig contract liggen tussen de € 4 en 8 mln.
- De transactiekosten zullen in de tijd afnemen vanwege een leereffect en standaardisatie.
- Op dit moment worden ook al kosten gemaakt voor de onderhandse gunning.

Naast de inschatting van Rebel is het nuttig om naar andere onderzoeken te kijken:

In Figuur 5 zijn de externe kosten van aanbestedingen in het Verenigd Koninkrijk opgenomen, dit zijn gefactureerde kosten en daarmee goed aan een concessie te verbinden. De kosten die hieruit komen zijn redelijk stabiel, enkele uitschieters daargelaten.

7 External specification and procurement costs by franchise (£000)			
Summary Project Costs	Specification	Procurement	Total
Inter City East Coast (let by the SRA to GNER)	N/A	2,362	2,362
Integrated Kent Franchise (incl. Depots and Rolling Stock) ¹	261 ²	10,699	10,960
Thameslink/Great Northern	826 ²	2,122	2,948
Greater Western	593 ²	2,181	2,774
South Western	999	1,278	2,277
Central Trains Remapping Project (for 3 Midlands franchises)	2,093	N/A	2,093
West Midlands	656	1,886	2,542
East Midlands	541	1,610	2,151
New Cross Country	689	1,991	2,680
Inter City East Coast (let to National Express)	212	1,047	1,259

Source: Department for Transport

NOTES

1. The figures for the Integrated Kent Franchise are large because expenditure on infrastructure and rolling stock projects in the Kent area, which includes a new high speed domestic service, were included in the relevant cost centre in the SRA accounts, but are non-standard costs in franchise procurement.

2. Specification costs incurred by the SRA.

Figuur 5 - Externe kosten van specificatie en aanbesteding per concessie (National audit office, 2008)

Naast de vergelijking met het VK is een vergelijking te maken met regionale aanbestedingen in Nederland. Mouwen (2016) heeft onderzoek gedaan naar deze kosten. Daarbij is hij op de volgende waarden gekomen:

Tabel 6 - Ex ante transactiekosten per gegunde regionale concessie (Mouwen, 2016)

Jaaromzet concessie	Ondergrens (miljoen €)	Bovengrens (miljoen €)
minder dan €30 mln.	1,5	3,5
€30 mln. - €70 mln.	2,1	5,6
groter dan €70 mln.	3,3	8,0

Aangezien het om een landelijke treindienst(en) gaat, waarbij de concessieverlener nog weinig ervaring met aanbesteden heeft lijkt het wijs om uit te gaan van de bovenkant van de bandbreedte van een grote concessie (richting €8 mln.). Dit is ook in lijn met de inschatting van Rebel die uitgaat van €6 mln. met een bandbreedte tussen de €4 mln. en €8 mln. (2013)

Aandeelhouderswaarde NS

Op dit moment schrijft NS zwarte cijfers. Echter, tot 2020 bedraagt het ROI <4% conform prognoses.

10.2.g Zoals eerder aangegeven presteren de HSL-Zuiddiensten binnen de totale concessie niet goed. Onduidelijk is of de verwachte synergievoordelen door de integratie met het HRN zich voordoen. Strikt gezien vormt de HSL-Zuid op dit moment een verlieslatende deelactiviteit. Afstoten van deze deelactiviteit kan het bedrijfsrendement ten goede komen, mits hier geen synergieverliezen tegenover staan.

7. Verbeterpotentieel en ICNG

De marktverkenning zou antwoord moeten geven of er verbeterpotentieel op de HSL-Zuid is. De uitkomsten van de marktverkenning zijn op het moment van schrijven nog niet bekend.

Naast de marktverkenning is een redenering te maken over het verbeterpotentieel, deze richt zich vooral op het materieel. De problemen die op dit moment spelen hangen namelijk vooral samen met materieel. Dit is te zien aan de scores op de prestatie-indicatoren.

De prestatie-indicator vervoercapaciteit (strike 2015 en 2016) hangt samen met de kwantitatieve beschikbaarheid van materieel. De prestatie-indicator punctualiteit (strike 2016) hangt samen met de kwalitatieve beschikbaarheid van materieel, en de wisselwerking van het materieel met de infrastructuur. Over de infrastructuur heeft NS geen verantwoordelijkheid. Een andere vervoerder met meer materieel dat geschikter is voor de infrastructuur zou mogelijk een beter product leveren in termen van capaciteit, betrouwbaarheid. Met betrekking tot snelheid is weinig winst te behalen (met het huidige bedieningspatroon). Het verschil tussen 200 en 250 km/u is tussen Amsterdam en Rotterdam 2 minuten, terwijl een trein met een snelheid van 250 km/u forst duurder is in aanschaf. Bovendien zou een groot deel van de winst teniet worden gedaan door de langere haltering die HSL materieel nodig heeft (ADSE, 2014). Op de beneluxverbinding speelt naast de snelheid van het materieel het bedieningspatroon een grote rol in de snelheid van de dienst. In de samenwerkingsovereenkomst tussen NS en NMBS is namelijk afgesproken dat de trein op Noorderkempem en in Breda gaat stoppen. De snelheidswinst van snellere treinen is daarmee beperkt omdat de afstanden tekort zijn om op snelheid te komen. Verderop in dit hoofdstuk is een verdieping te vinden over de snelheid en de bijbehorende reistijdreductie.

NS heeft in het voorjaar van 2016 is Alstom aangewezen als *preferred bidder* om nieuwe treinen (ICNG) voor de HSL-Zuid te gaan leveren. In juli is de opdracht definitief gegund. De 79 treinstellen hebben samen 25.000 zitplaatsen en een maximumsnelheid van 200 km/u. De treinen zullen tussen 2021 en 2023 instromen in de dienstregeling. 10.2.g . Dit komt neer op ruim €10 mln. per treinstel. Hiermee wordt de kwantitatieve beschikbaarheid van de treinen op peil gebracht. Bovendien heeft Alstom als ontwikkelaar van de TGV veel ervaring met hogesnelheidstreinen. Daarmee zal ook de kwalitatieve beschikbaarheid van het materieel na instroom op niveau zijn. Waarschijnlijk zal de instroom van nieuw materieel leiden tot kostenreductie.

Met het ICNG materieel heeft de NS de middelen om het niveau van de HSL dienst te verbeteren. Het verbeterpotentieel na de ingebruikname van dit materieel is beperkt. Ten opzichte van het huidige materieel (beperkte vloot met maximum snelheid van 160 km/u) is wel winst te behalen, maar zelfs als het mogelijk zou zijn om de concessie per direct in te trekken zijn er waarschijnlijk geen aanbieders die op korte termijn geschikt materieel kunnen inzetten. Na het besluit om de V250 van het spoor te halen is namelijk onderzoek gedaan naar de beschikbaarheid van dergelijk materieel. Dit bleek er niet te zijn volgens NS (kamerstuk 22026-408). Daarmee is het onwaarschijnlijk dat een andere vervoerder op korte termijn beter kan presteren dan NS.

Snelheden en reistijdreductie

Vóór de aanleg van de HSL-Zuid heeft Moret Ernst & Young (1996) onderzoek gedaan: Een reductie van de ontwerpssnelheid tot 250 km/u leidt tussen Rotterdam en Schiphol tot maximaal 1 minuut meer rijtijd. ... Een reductie tot 200 km/u leidt tot een langere rijtijd op dit deel van het traject van 3 minuten.” In de dienstregeling (NS.nl, 2017) doet de IC Direct (160 km/u) 24 minuten over het traject Rotterdam – Schiphol, de Thalys (300 km/u) legt dat traject af in 19 minuten. ADSE (2014) heeft bij de audit voor de ICNG ook een inschatting gemaakt van de reistijden. Door de bronnen te combineren zijn de volgende tabellen te maken:

Tabel 7 - Reistijd op het HSL-Zuid traject Schiphol - Rotterdam

V max	Tijd	Reductie t.o.v. 160 km/u	Relatieve reductie t.o.v. 160 km/u
160 km/u	24 minuten	0 minuten	0%
200 km/u	22 minuten	2 minuten	8%
250 km/u	20 minuten	4 minuten	17%
300 km/u	19 minuten	5 minuten	21%

Tabel 8 - Reistijd op het HSL-Zuid traject Amsterdam - Breda

V max	Tijd	Reductie t.o.v. 160 km/u	Relatieve reductie t.o.v. 160 km/u
160 km/u	68 minuten	0 minuten	0%
200 km/u	63 minuten	5 minuten	7%
250 km/u	62 minuten	6 minuten	9%

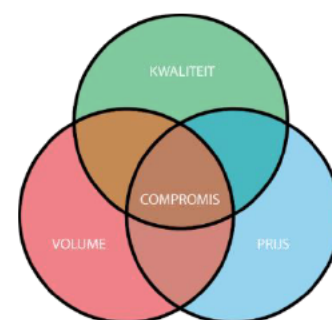
De snelheidswinst is beperkt bij een hogere snelheid terwijl snellere treinen relatief veel duurder zijn (ADSE, 2014). Ter vergelijking: 10.2.g

In het geval van NS speelt mee dat het ICNG materieel relatief gunstig ingekocht kan worden omdat er bij een snelheid van 200 km/u synergievoordelen te behalen zijn. Het ICNG materieel kan dan namelijk ook gebruikt worden ter vervanging van het ICM materieel. Materieel met een maximumsnelheid van 200 km/u is namelijk een uitbreiding van IC materieel. Bij hogere maximumsnelheden is sprake van een compleet ander treintype, namelijk hogesnelheidsmaterieel. Het omklappunt voor deze voordelen zit dan ook bij 200 km/u. De voordelen zitten hem niet alleen in een grotere orderwaarde, maar ook in lagere onderhoudskosten door uniformiteit van het materieelpark (ADSE, 2014).

Verbeterpotentieel op andere factoren

Naast het materieel zijn er mogelijk andere gebieden waar een verbetering op mogelijk is. Zoals eerder aangegeven komt de kwaliteit van het materieel nu vooral terug in de indicatoren zitplaatskans/vervoerscapaciteit en punctualiteit. De derde indicator is het algemeen klantoordeel.

Het algemeen klantoordeel meet hoe reizigers de service in het algemeen ervaren. Daarop presteert de NS goed. Dat neemt niet weg dat verbeteringen mogelijk zijn. Rebel (2013) heeft onderzoek gedaan naar de invloed van marktwerking op kwaliteitsverbetering. Daar is uitgekomen dat concurrentie volgens de economische theorie leidt tot kwaliteitsverbetering. Daarop moet aangemerkt worden dat deze verbetering niet blijkt uit de Nederlandse praktijk. Deze kwaliteitsverbetering is ook afhankelijk van de vrijheid die aanbieder krijgt in een aanbesteding. Er is altijd een uitwisseling tussen prijs, volume en kwaliteit.



Figuur 6 - Illustratie afweging prijs, volume en kwaliteit

Op sommige vlakken kan concurrentie een negatief effect hebben. Bij een aanbesteding van de HSL-Zuid diensten ontstaat mogelijk een knip met het hoofdrailnet. Deze knip in het netwerk kan tot extra overstappen leiden. Hierbij speelt ook de tariefvoering een rol. Abonnementen van verschillende vervoerders zijn niet altijd uitwisselbaar. Deze situatie is vergelijkbaar met de overstap tussen NS en regionaal spoorvervoer. Daar staat tegenover dat een knip

zorgt voor minder samengebruik van de infrastructuur, dit kan leiden tot een vermindering van verstoringen en daarmee een verbetering van de punctualiteit.

8. Conclusie

Nationaal aan te besteden, internationaal vrij

De binnenlandse treindiensten over de HSL-Zuid zijn aan te besteden. Bij een separate aanbesteding van de treindiensten over de HSL-Zuid bestaat daarbij wel een risico voor de voordelen van integratie in het hoofdrailnet. Zowel vanuit het perspectief van de reiziger (meer overstappen, tariefbarrières) als vanuit het perspectief van de belastingbetaler (mogelijk lagere concessieopbrengst dan begroot).

Internationale treindiensten (zoals de Beneluxtrein) zijn aan te besteden, maar in de praktijk kan dit alleen door samenwerking met de andere overheid. Vooral om zeker te stellen dat er voldoende infrastructuurcapaciteit is. In het geval van België is deze samenwerking lastig door de grote afstand tussen NMBS en de Belgische overheid. Daarnaast geldt dat internationaal vervoer vrij uit te voeren is op basis van de liberaliseringsrichtlijn. Waarbij het meenemen van binnenlandse reizigers (cabotage) door regels (economisch evenwicht) beperkt wordt.

Wanneer de marktpijler van het 4^e spoorwegpakket geïmplementeerd is, geldt dat ook binnenlands vervoer vrij aangeboden kan worden, mits dit het economisch evenwicht van een concessie niet verstoort. De ACM is verantwoordelijk voor deze toetsing.

Direct aanbesteden of bij einde concessie

De HRN concessie, waar de treindiensten over de HSL-Zuid onder vallen, loopt tot en met 2024. Om de HSL-Zuid treindiensten aan te besteden moet dus gewacht worden tot de concessie is afgelopen, of de concessie moet worden ingetrokken. De concessieverlener heeft de mogelijkheid om (delen van) de concessie in te trekken bij wanpresteren. Bij zo'n intrekking zijn wel de beginselen van behoorlijk bestuur van toepassing. Er moet dus gerede grond zijn om een concessie in te trekken. De staatssecretaris heeft de mogelijkheid van intrekken geoperationaliseerd in de *three strikes out* systematiek. Deze systematiek gaat er vanuit dat de concessieverlener de mogelijkheid heeft om over te gaan tot intrekken van (delen van) de concessie bij driemaal achtereenvolgens onderpresteren op dezelfde prestatie-indicator. Inmiddels is deze systematiek aangevuld met een marktverkenning, waarbij NS bij een derde strike de kans krijgt de prestaties te verbeteren met de hulp van derden.

De eerstvolgende mogelijkheid voor NS om een derde strike te krijgen is in het voorjaar van 2018⁸. Als NS geen gebruik wenst te maken van de verbetermogelijkheden van andere partijen kan de concessieverlener overgaan tot het voorbereiden van een aanbesteding. Het intrekken van de concessie kan niet direct omdat NS nog de mogelijkheid heeft om bezwaar te maken en in beroep te gaan tegen de boete waarop de strike gebaseerd is. Zodra de derde strike definitief is kan de concessieverlener overgaan tot intrekking van de concessie. Ook hier kan de NS weer tegenin gaan. De inschatting is dat bij vervroegde intrekking niet voor 2023 een nieuwe vervoerder operationeel kan zijn.

Een ander ijkpunt is de afloop van de HRN concessie (december 2024). De concessieverlener is dan niet meer gebonden aan de concessie met NS. De keuze om dan aan te besteden hangt sterk samen met de keuzes die gemaakt worden voor de ordening op het spoor. De *midterm review* van de huidige concessie in 2019 kan hier richting aan geven.

⁸ Mits de boetes over 2016 onherroepelijk zijn, op dit moment loopt nog een bezwaarprocedure.

Overzicht

Tabel 9 - Overzicht aanbestedingsmogelijkheden

Verbinding	Hoe nu geregeld?	Intrekken mogelijk?	Aan te besteden?
Amsterdam-Brussel/ Parijs (Thalys)	In HRN concessie, samenwerkingsafspraken NS met NMBS/SNCF/DB	Ja, maar niet op basis van three strikes. Valt nu onder samenwerkingsafspraken Kan mogelijk ook rijden zonder concessie op basis van internationaal vervoer, mits vervoerder HSL heffing betaalt.	Lastig, alleen aan te bevelen in overleg met concessieverleners België en Frankrijk
Amsterdam-London (Eurostar)	In concessie, afspraken NS met Eurostar	Ja, maar niet op basis van three strikes. Kan mogelijk ook rijden zonder concessie op basis van internationaal vervoer, mits vervoerder HSL heffing betaalt.	Lastig, alleen aan te bevelen in overleg met concessieverleners België, Frankrijk en UK
Amsterdam-Brussel (Benelux+)	In concessie, samenwerkingsovereenkomst NS, NMBS en IenW	Ja, op basis ontbindende afspraken samenwerkings-overeenkomst Overeenkomst wordt aangepast gegeven omklap naar 12/4 Amsterdam/Den Haag – Brussel. Onbekend wat afspraak over intrekken wordt	Lastig, alleen aan te bevelen in overleg met concessieverleners België en Frankrijk
Amsterdam-Rotterdam (IC-direct)	In concessie, resultaatsverplichting	Aanpassen HRN concessie of three strikes out	Ja
Amsterdam-Breda (IC-direct)	In concessie, resultaatsverplichting	Aanpassen HRN concessie of three strikes out	Ja
Eindhoven-Den Haag	In concessie, resultaatsverplichting	Aanpassen HRN concessie of Three strikes op basis van indicatoren HRN concessie	Ja

Het verbeterpotentieel vanuit het perspectief van de reiziger

Een groot deel van de huidige problemen op de HSL-Zuid komt door de wisselwerking tussen de infrastructuur en het materieel. De HSL-Zuid kent veel systeemovergangen en is daarmee een gevoelig stuk infrastructuur waar niet alle treinen vlekkeloos op werken. Bovendien geldt dat het huidige Traxx Prio materieel een beperkte vloot is.

NS heeft nieuwe intercity's besteld die aansluiten op de infrastructuur. Dat zou moeten bijdragen een verdere verbetering van de betrouwbaarheid / punctualiteit. Het verbeterpotentieel ten aanzien van reistijd is na instroom van deze nieuwe intercity's (ICNG) beperkt. Op snelheid is nauwelijks winst te behalen, treinen met een maximumsnelheid van 250 km/u zijn over de hele lijn maar enkele minuten sneller. Bovendien wordt deze winst weer teniet gedaan door de langere halteertijd op stations (smallere en minder deuren vanwege de hogere snelheden).

Daarmee is het verbeterpotentieel door aan te besteden beperkt. Zelfs al zou een andere vervoerder vóór de instroom van ICNG beter materieel beschikbaar hebben dan wordt hiermee geen winst behaald omdat NS zelfs met vervroegde intrekking van de concessie tot de instroom van ICNG op de HSL-Zuid mag rijden. Het separaat aanbesteden van de HSL-Zuid kan zelfs negatieve consequenties hebben vanuit het perspectief van de reiziger doordat de reiziger vaker moet overstappen of tegen tariefbarrières oploopt.

Financiële gevolgen

Uit de vertrouwelijke jaarcijfers NS over 2016 en de prognoses voor de komende jaren kan afgeleid worden dat de HSL-diensten zowel in 2015 als 2016 tot negatieve resultaten hebben geleid. De verliezen zijn substantieel. De prognoses laten een dalend verlies zien tot 2020 onder andere door een groei van de reizigerskilometers vanaf 2016. Daar tegenover staat echter een oplopende HSL-heffing tot en met 2024. Het is de verwachting dat het gat tussen uitgaven en opbrengsten niet gedicht zal worden gedurende de looptijd van de concessie. De resultaten zullen hoogstwaarschijnlijk negatief blijven.

Als het uitgangspunt is dat er geen financieel nadeel voor de belastingbetaler mag ontstaan, zal een aanbesteding vanaf 2025 jaarlijks een opbrengst van 10.2.g moeten genereren.

Zoals aangegeven is een dergelijk bedrag alleen aan de orde als de integratie tussen HSL en HRN ongewijzigd blijft en daarmee in handen van de NS. Of wanneer een concessie aan een andere partij dan de NS wordt verleend waarbij tevens een deel van het huidige HRN in het contract wordt inbegrepen.

De kosten van een aanbesteding van een grote concessie liggen volgens Rebel (2013) tussen de 4 en 8 miljoen. Dit komt neer op een gemiddelde schatting van 6 mln. plus een half miljoen jaarlijkse beheerskosten.

Bij een onderhandse gunning aan de NS zal het de vraag zijn of de NS dan wederom bereid is een hoger bedrag dan de geprognostiseerde business case te gaan betalen.

Bronnen

- ACM (2016) *Beleidsregel internationale passagiersvervoerdienst*
- ADSE (2014) *Audit ICNG*
- AEF (2013) *Rapport 'Capaciteitsverdeling op het spoor'* Utrecht: AEF
- Algemene maatregel van bestuur: Capaciteitsverdeling.
- Arriva (2013) *Liberalisation and competition in the European regional rail market*
- Besluit HSL heffing (2015)
- Concessiewet personenvervoer per trein
- Department for Transport (2016) *Rail Franchise Schedule*
- EU liberaliseringsrichtlijn 2012/34/EU / SERA (Single European Railway Area)
- IRJ (2016) *First TGV Océane trains enter service* (geraadpleegd op 09-10-2017)
<http://www.railjournal.com/index.php/high-speed/first-tgv-oceane-trains-enter-service.html>
- kamerstuk 22026-488 - *Bijlage 2: Opzet marktverkenning HSL-Zuid*
- Kamerstuk 22026-488 - *Brief regering: Intercity Brussel en marktverkenning HSL-Zuid*
- Kamerstuk 22026-495 (2016) *Brief van staatssecretaris over nadere afspraken met NS en ProRail over vervoersaanbod en prestaties op de HSL-Zuid*
- Kamerstuk 22026-496 (2017) *Brief van minister van financiën over aanschaf Belgische variant ICNG*
- Kamerstuk 29984-541 (2014) *Motie lid De Boer prestaties / intrekken concessie*
- Kamerstuk 29984-585 (2015) *Brief staatssecretaris invulling van intrekken concessie bij wanpresteren*
- Kamerstuk 29984-714 (2017) *Brief van staatssecretaris over prestaties NS en ProRail*
- Kamerstuk 29984-717 (2017) *Brief van staatssecretaris over wetgevingsagenda spoorwetgeving*
- Kamerstuk 29984-720 (2017) *Antwoord op vragen prestaties NS en ProRail*
- Kamerstuk 29984-721 (2017) *Lijst van vragen en antwoorden over prestaties NS en ProRail 2016*
- Kamerstuk 29984-730 (2017) *Brief regering: Halfjaarverantwoording NS en ProRail*
- Kamerstuk 31987-5 (2010) *Beleidsvoornemen onderhandse gunning vervoerconcessie 2015*
- Kamerstuk 33678-16 (2016) *Kabinetsreactie parlementaire enquête Fyra*
- Kamerstuk 33678-17 (2016) *Lijst vragen en antwoorden kabinetsreactie Parlementaire Enquête Fyra*
- Kamerstuk 33678-99 (2016) *Handelingen debat Tweede Kamer over Kabinetsreactie Parlementaire Enquête Fyra*
- Kamerstuk 33546-12 (2016) *Internetconsultatie wetsvoorstellen implementatie 4^e spoorpakket*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010) *Besluit tot wijziging van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in verband met de evaluatie van de spoorwetgeving in het algemeen en van deze concessie in het bijzonder* kenmerk: DGP/SPO/U.06.01721

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010) *Brief aan tweede kamer: Beleidsvoornemen tot onderhandse gunning vervoerconcessie hoofdrailnet*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013) *Waarde voor de Reiziger, HSL-Zuid* Den Haag: Ministerie I&M

Ministerie van Infrastructuur en Milieu & NS (2014) *Aanvulling onderhandelakkoord IenW-NS van 17 november 2011*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014) *Brief redelijke regeling*, kenmerk: IENW/BSK-2014/257014

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014) *Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016) *Voorgenomen besluit IenW voor wijzigingen ten aanzien van prestatie indicatoren HSL*

Moret, Ernst & Young (29 augustus 1996) *Op het spoor, onderzoek PKB HSL-Zuid, 's Gravenhage, Moret, Ernst & Young Management Consultants*

Mouwens A. (2016) *Transactiekosten in het OV, een vergeten fenomeen*. Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk Zwolle 2016

National Audit Office (2008) *The Department for Transport: Letting Rail Franchises, 2005-2007* London: The Stationary Office

NS (2015) *Definities van de prestatie-indicatoren 2015 van de Vervoersconcessie 2015-2025*

NS (2017) *Infographic: een nieuwe generatie snelle intercity's*

NS (2017) *Reisplanner* (geraadpleegd op 09-10-2017) ns.nl

Parlementaire enquetecommissie Fyra (2016) *Eindrapport Parlementaire Enquête Fyra: De reiziger in de kou*.

Rail Executive (2015) *East Anglia Prospectus: Delivering Transformation and Growth for Passengers*, London: Rail Executive

Railway Gazette (2016) *Stadler and Bombardier to supply trains for Abellio East Anglia franchise*, (geraadpleegd op 10-10-2017) <http://www.railwaygazette.com/news/passenger/single-view/view/stadler-and-bombardier-to-supply-trains-for-ABELLIO-east-anglia-franchise.html>

Rebel, Goudappel Coffeng en Movares (2013) *Quick scan impactanalyse van het Vierde Spoorwegpakket*

Spoorwegwet

Uitvoeringsverordening 869/2014/EU

Vierde Spoorpakket (EU 2016/2338 en EU 2016/797)

Wet personenvervoer 2000

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Startdossier + relevante stukken
Datum: maandag 25 november 2019 18:33:53
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda kick-off begeleidingsgroep HSL-Zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,
 Hartelijk bedankt voor het toesturen van de stukken. Ik zie zojuist dat onze mailtjes ons net hebben gekruist.
 10.2.e en 10.2.e, bijgaand een (geannoteerde) agenda met een aantal gespreksonderwerpen die we morgen
 tijdens het startgesprek graag willen bespreken.
 Tot morgen! En met hartelijke groet,

10.2.e
 10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
 Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
 Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 25 november 2019 18:21
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Startdossier + relevante stukken

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,
 Morgen spreken we elkaar voor het eerst over het HSL-onderzoek. We zien er naar uit om in goede samenwerking tot een mooi product te komen!
 Een toezegging van ons was om zo snel mogelijk na definitieve gunning met een startdossier te komen. Die vinden jullie bijgevoegd aan deze mail. Het spreekt voor zich dat deze stukken vertrouwelijk zijn.
 Het zal jullie opvallen dat een aantal stukken nog ontbreken. Dat komt omdat deze stukken nog zo voorlopig zijn dat er geen conceptversie beschikbaar is, of omdat de stukken zo vertrouwelijk zijn dat we een andere vorm moeten bedenken om de resultaten te delen.
 Morgen kunnen we in ieder geval bespreken of jullie bepaalde stukken missen of nog andere wensen hebben.
 Tot morgen negen uur!
 Met vriendelijke groet,

10.2.e
 Sr. beleidsmedewerker marktordening

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

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

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.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

14:56

Ha 10.2.e wanneer komt je uit om even te bellen over het startgesprek morgen? Groet, 10.2.e (lenW)

10.2.e

Ha 10.2.e, kan ik je over ca. '15 bellen?

15:14

maandag 2 maart 2020

14:42

Dag 10.2.e wellicht ten overvloede na ons gesprek. Maar ik zou in het voorstel ook expliciet ingaan op het product dat je kan leveren zonder opdrachtverhoging. Heb namelijk echt het vermoeden dat 10.2.e en 10.2.e weinig buigzaam zullen zijn, ook gelet op moeilijke budgetdiscussies eerder dit jaar.

10.2.e

Helder; neem ik mee!

14:45

Aan: Ministerie van IenW
Cc:
Onderwerp: Afspraken en acties startbijeenkomst onderzoek ordening HSL-Zuid

Datum: 26 november 2019
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk

Afspraken en acties

1. Opening en kennismaking

2. Reactie op de voorgestelde aanpak

- Wens om eind december een eerste beeld te hebben van de effecten van scenario's
- Dit vraagt om beschikbaarheid van Berenschot en ministerie van IenW tijdens de kerstperiode
- Om dit eerste beeld van de scenario's en hun effecten te bespreken, wordt eind december (voor de Kerst) een moment ingepland om langer bij elkaar te komen. Dit kan in twee vormen:
 - Langere sessie, met IenW en externe experts
 - Twee kortere sessies, één met IenW en één met externe experts (voorkeur)
- Er wordt tweewekelijks een voortgangsoverleg ingepland
- **Actie:** IenW inventariseert wie / wanneer tijdens de Kerstperiode beschikbaar zijn
- **Actie:** IenW (10.2.e) en Berenschot (10.2.e) leggen deze (contact)momenten vast
- **Actie:** IenW laat weten wie zij (intern) bij deze overleggen willen betrekken

3. Bespreken beschikbaarheid en inhoud startdossier

- De meeste onderzoeken uit het startdossier zijn reeds beschikbaar. De meest recente documenten zijn het meest relevant voor het onderzoek.
- **Actie:** IenW vraagt het team van de MTR om een presentatie te geven over de status
- **Actie:** IenW (10.2.e) benadert (10.2.e) om wens tot uitwisseling tussen onderzoeken expliciet te maken
- **Actie:** Vervolgens benadert Berenschot (10.2.e) (10.2.e) om hem te vragen voor het expert team en voor afspraken over hoe beide onderzoeken op elkaar aan te laten sluiten.

4. Vaststellen eerste definitie van 'de beste invulling voor de toenemende binnenlandse reizigersvraag'

- Het TBOV wordt gebruikt als primair referentie / ambitie
- In de scenario's wordt een afweging gemaakt tussen de verschillende vervoersdiensten binnenlands en internationaal
- De (theoretische) scenario's worden getoetst op het voldoen aan een aantal uitgangspunten zoals voorzien in toekomstige reizigersvraag en aansluiting op infraontwikkelingen

- Netwerkontwikkelingen en marktordening hangen samen. Daarbij zou de ordening op het spoor volgend / faciliterend moeten zijn op de gewenste netwerk-/vervoersontwikkelingen.

5. Vooruitblik op de scenario's

- Binnen de beperkte tijd is het realistisch om 3-5 scenario's te onderzoeken
- Scenario's vallen (vroegtijdig – eind december) af indien ze niet realistisch zijn
- **Actie:** Berenschot maakt een eerste uitwerking waarom we een aantal verschillende vervoersdiensten onderscheiden (dit is meteen een manier om de ambities nationaal en internationaal te operationaliseren) én formuleert een groot aantal theoretische scenario's die vervolgens door trechtering op wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid terug worden gebracht tot max. 5. In de trechtering wordt ook duidelijk op welke aspecten scenario's afvallen en in welke mate deze meer onderbouwing vragen.

6. Bespreken voorstel samenstelling expertteam

- Voor het externe expertteam worden vier personen uitgenodigd.
- **Actie:** Berenschot (10.2.e) benadert (10.2.e) (Inno-V/TU Delft), zie agendapunt 3.
- **Actie:** lenW benadert (10.2.e) of (10.2.e) (KiM)
- **Actie:** Berenschot (10.2.e) benadert (10.2.e) (Steer), vanwege haar (internationale) ervaring met operationele en marktordeningsvraagstukken
- **Actie:** Berenschot benadert (10.2.e) (10.2.e) Advies)

7. Bespreken wederzijdse verwachtingen en belangrijkste risico's voor de planning

- De informatievoorziening door NS en in mindere mate ProRail moet zo snel mogelijk in gang gezet worden. Dit begint met een NDA en daartoe moet duidelijk zijn welk type informatie nodig is en hoe deze gebruikt gaat worden.
- **Actie:** Berenschot levert een lijstje aan met benodigde van NS en geeft aan op welk detailniveau de data zal worden gebruikt / gepubliceerd
- **Actie:** lenW benadert NS over het verstrekken van informatie
- Commitment van andere partijen maakt beperkt onderdeel uit van het onderzoek, maar is van belang voor gedragen resultaten van het onderzoek
- **Actie:** Berenschot (10.2.e) benadert Thalys en Eurostar, als alternatieve bronnen van informatie, voor een verkennend gesprek

8. Vastleggen mijlpalen en contactmomenten

- Zie agendapunt 1

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Tijdstippen voor begeleidingssessie + actielijst startgesprek
Datum: donderdag 28 november 2019 18:50:36
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Afspraken en acties kick-off begeleidingsgroep HSL-Zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e ,

Bijgaand onze beschikbaarheid voor de sessies voor de begeleidingsgroepen. Onze aanwezigheid is o.b.v. de agenda's van 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en mijzelf geïnventariseerd. Hopelijk zit er een moment tussen! Ik zal deze momenten in ieder geval in onze agenda's reserveren.

Daarnaast heb ik een actie- en afsprakenlijst gemaakt van ons startgesprek. Deze afspraken zijn in de bijlage opgenomen en geven wellicht houvast voor de aankomende week of weken.

Voor de verdere begeleidingssessies komt dinsdag ons niet zo goed uit. Maandag zou onze voorkeur hebben, maar andere dagen van de week (m.u.v. dinsdag) zouden ons ook passen.

Met hartelijke groet,

10.2.e

Begeleidingssessie 1 (uitgangspunten + beleidsdoelen):

- donderdagochtend 5 december: na 10:00 uur
- donderdagmiddag 5 december: tot 16:00 uur (bij voorkeur tussen 10:00 en 12:30 uur)
- dinsdagochtend 10 december: niet
- donderdagochtend 12 december: niet

Begeleidingssessie 2 (scenariokeuze)

- donderdagmiddag 19 december: niet
- vrijdagochtend 20 december: niet
- vrijdagmiddag 20 december: vanaf 14:00 uur

Begeleidingssessie 3 :

- maandagmiddag 6 januari: kan (liever niet)
- dinsdagochtend 7 januari: kan
- dinsdagmiddag 7 januari: liever niet

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Van NS te verkrijgen informatie
Datum: donderdag 28 november 2019 20:34:11
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)

Beste 10.2.e,

Iets later dan mijn bedoeling was hierbij het overzicht met de informatie die we van NS zouden willen ontvangen en hoe we deze gaan gebruiken. Daarbij ook een toelichting voor jou waarom we de vragen stellen zoals we ze stellen en welke terugvalopties we zien.

Gewenste informatie van NS

- Financieel: business case (inclusief prognoses voor de 2^e helft van de concessie) op treindienstniveau van de treindiensten over de HSL. Concreet betekent dit de financiële informatie van de series 900, 1000 en 1100, alsmede de 9200 (IC Brussel), Eurostar en Thalys. Voor de internationale series ontvangen we daarbij graag ook de business case op Nederlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: voor genoemde treinseries de ontwikkeling in reizigersaantallen (gemiddeld en piekbelasting) in de periode 2015-heden en voor de internationale producten ook de verkopen door NS International in aantallen en omzet voor de betreffende treindiensten in dezelfde periode.
- Alternatieven: de business cases bij eerdere / historische plannen voor een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder het alternatieve HSL-aanbod uit 2013 (brief 23 september 2013).
- Logistiek: beschikbare actuele analyses over de restcapaciteit (treinpaden in BUP) op het gehele HSL-Zuid tracé (Amsterdam Centraal (/Zuid) – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens) en stations (nu en na gereedkomen geplande infra-aanpassingen).

Alle door NS geleverde vertrouwelijke informatie zal als dusdanig worden behandeld en dus ook niet direct herleidbaar in ons eindrapport worden opgenomen. In principe zullen geen absolute aantallen gecommuniceerd worden en vooral relatieve vergelijkingen gemaakt worden. Uiteraard krijgt NS vooraf de gelegenheid te checken of de verstrekte informatie op een correcte wijze verwerkt is.

Toelichting bij de scope en formulering van het verzoek

- Financiële informatie: voor de binnenlandse HSL-diensten / ICdirect is er geen externe reden waarom NS deze informatie niet zou kunnen geven en voor zover wij weten zou deze informatie op treindienstniveau beschikbaar moeten zijn (N.B.: wellicht geen prognose voor de komende 5 jaar). Voor de 9200 / IC Brussel, Eurostar en Thalys vragen we in ieder geval inzicht in de NS business case, oftewel de business case op Nederlands grondgebied. T.a.v. die informatie kan NS zich niet(/moeilijker) achter de geheimhoudingsverklaringen met buitenlandse partners verschuilen en NS heeft zelf ook maar beperkt inzicht in de business case op buitenlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: in het kader van de voortgangsrapportages HSL-Zuid zijn de binnenlandse reizigersaantallen al grotendeels beschikbaar en dat geldt deels ook voor de internationale cijfers. Het delen van de internationale cijfers op treindienstniveau is contractueel lastig voor NS, maar dat geldt in principe niet voor de verkopen van NS International als distributeur. Voorgaande maakt dat ook als NS slechts delen van de gevraagde info levert, we hieruit vervolgens goed tot een (indicatief) totaalbeeld kunnen komen door bronnen te combineren. Verder zullen we ook nog even goed kijken wat we – bijvoorbeeld t.a.v. Thalys en Eurostar en groeicijfers – gewoon uit persberichten kunnen halen en hebben we de gesprekken met Thalys en Eurostar nog.
- Qua financiële informatie en reizigersaantallen vragen we NS zowel om een volledige als subset met informatie. Ondanks dat het als een én-én geformuleerd is, geven we NS met onze vraagstelling wel de ruimte om meteen voor de terugvaloptie van de subset te gaan. Echter als we alleen de maximale variant vragen, dan is het weer erg makkelijk om gewoon nee te zeggen. Vandaar dat we toch voor deze

formulering gekozen hebben.

- Een aantal zaken vragen we niet, omdat deze vanuit concessiesturing al binnen lenW beschikbaar zijn:
 - Operationele prestaties ICdirect op de HSL zuid (punctualiteit, uitval en klanttevredenheid)
 - Operationele prestaties van IC Brussel, Thalys en Eurostar op corridor-niveau
 - IC Brussel contract (SWA) tussen NMBS, NS en de Staat. lenW is partij in de contractafspraken rondom de IC Brussel, alsmede in het recente geschil met NMBS in dat kader. Tegen die achtergrond beschikt lenW over veel IC Brussel info en/of heeft ze er als contractpartij recht op.
 - Materieel: alles rondom ICNG en de redelijke regeling is door NS met lenW en MinFin gedeeld en daarmee al beschikbaar.

Ik ga er vanuit dat bovenstaande voldoende is voor een eerste informatieverzoek aan NS. Laat het me weten als je toch nog zaken mist of als er dingen onduidelijk zijn.

Hartelijke groeten,

10.2.e | senior managing consultant

T +31 (0) 30 **10.2.e** | **M** +31 (0) 6 **10.2.e** | ☐ <https://nl.linkedin.com/in/10.2.e>

10.2.e

10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e@berenschot.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL
Datum: maandag 2 december 2019 16:33:19
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Zie bijgaand de mailwisseling van ons met NS.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 2 december 2019 14:19

Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e; 10.2.e - BSK

CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e; 10.2.e - DGMo

Onderwerp: RE: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL

Beste 10.2.e,

Dank voor je mail. Fijn om te horen dat er een bureau is aangesteld voor het marktordeningsonderzoek HSL-Zuid. Zoals al eerder aangegeven zien wij ook het belang in om voortvarend te werken.

Wij gaan er ook vanuit dat er een NDA moet worden afgesloten tussen NS en Berenschot. We gaan daarom binnenkort graag met Berenschot om tafel om door de lijst met gewenste informatie heen te lopen en aanvullende vragen te kunnen beantwoorden, om zo tot het definitieve dataverzoek te kunnen komen. Onze ervaring uit eerdere bouwblokonderzoeken is dat deze aanpak waardevolle inzichten oplevert en tijd bespaart doordat de behoeften en mogelijkheden duidelijk zijn. Kan je mij de contactgegevens sturen van 10.2.e of één van de teamleden om dit in te plannen? We zullen dan ook met Berenschot bespreken wanneer wij verwachten de concept NDA en de data die we kunnen verstrekken vervolgens aan te leveren bij Berenschot.

Daarnaast plan ik graag nog een kennismakingsgesprek tussen jou, 10.2.e, 10.2.e en mij in, om het in z'n algemeenheid over het marktordeningsonderzoek HSL te hebben. Schikt hiervoor donderdag 12 december in de ochtend (een moment tussen 10-12:30) te Utrecht?

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

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

NS

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e@minienw.nl

Verzonden: maandag 2 december 2019 12:58

Aan: 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e
 <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e
 - DGMo <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL

Beste 10.2.e en 10.2.e,

In aansluiting op de mail van 10.2.e vanochtend verzoeken wij jullie vriendelijk te bewerkstelligen dat aan Berenschot de voor het onderzoek noodzakelijke en hieronder beschreven informatie wordt verschaft. Wij gaan er vanuit dat daarvoor een NDA moet worden afgesloten tussen NS en

Berenschot die vanzelfsprekend voor alle drie de betrokken partijen acceptabel moet zijn. Wij denken daarbij aan het model zoals dat voor de MTR is gebruikt.

Zoals ik reeds besprak is de timing krap omdat het rapport gereed moet zijn in februari. We zouden het daarom zeer op prijs stellen als een en ander voortvarend wordt opgepakt. We bespraken dit ca 2 weken geleden: toen vond NS het niet handig om met de NDA aan de slag te gaan omdat nog niet duidelijk was welke informatie nodig was. Het voordeel is dat dat nu wel duidelijk is. Het betekent ook dat we nu iets krappier in de tijd zitten. Het zou daarom fijn zijn als alvast een start kan worden gemaakt met het verzamelen van de benodigde informatie. Wij zouden het zeer op prijs stellen om naast het concept voor de NDA, een planning te ontvangen wanneer de concept NDA kan worden aangeleverd aan ons en Berenschot en wanneer welke informatie kan worden aangeleverd zodat daarmee rekening kan worden gehouden in het onderzoek.

Alvast onze dank. Met vriendelijke groet,

10.2.e

Bijlage met informatie verzoek, zie onder.

10.2.e

Directie OVS | Afdeling Aansturing NS en Pro Rail

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit

M +31(0)6 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

<http://www.minienw.nl>

Bijlage: Gewenste informatie van NS

- Financieel: business case (inclusief prognoses voor de 2^e helft van de concessie) op treindienstr niveau van de treindiensten over de HSL. Concreet betekent dit de financiële informatie van de series 900, 1000 en 1100, alsmede de 9200 (IC Brussel), Eurostar en Thalys. Voor de internationale series ontvangen we daarbij graag ook de business case op Nederlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: voor voornoemde treinseries de ontwikkeling in reizigersaantallen (gemiddeld en piekbelasting) in de periode 2015-heden en voor de internationale producten ook de verkopen door NS International in aantallen en omzet voor de betreffende treindiensten in dezelfde periode.
- Alternatieven: de business cases bij eerdere / historische plannen voor een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder het alternatieve HSL-aanbod uit 2013 (brief 23 september 2013).
- Logistiek: beschikbare actuele analyses over de restcapaciteit (treinpaden in BUP) op het gehele HSL-Zuid tracé (Amsterdam Centraal (/Zuid) – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens) en stations (nu en na gereedkomen geplande infra-aanpassingen).

Alle door NS geleverde vertrouwelijke informatie zal als dusdanig worden behandeld en dus ook niet direct herleidbaar in het eindrapport van Berenschot worden opgenomen. In principe zullen extern geen absolute aantallen in het rapport gecommuniceerd worden en vooral relatieve vergelijkingen gemaakt worden. Uiteraard krijgt NS vooraf de gelegenheid te checken of de verstrekte informatie op een correcte wijze verwerkt is.

Toelichting bij de scope en formulering van het verzoek

- Financiële informatie: voor de binnenlandse HSL-diensten / ICdirect is er geen externe reden waarom NS deze informatie niet zou kunnen geven en voor zover wij weten zou deze informatie op treindienst niveau beschikbaar moeten zijn (N.B.: wellicht geen prognose voor de komende 5 jaar). Voor de 9200 / IC Brussel, Eurostar en Thalys vragen we in ieder geval inzicht in de NS business case, oftewel de business case op Nederlands grondgebied. T.a.v. die informatie kan NS zich niet/(moeilijker) achter de geheimhoudingsverklaringen met buitenlandse partners verschuilen en NS heeft zelf ook maar beperkt inzicht in de business case op buitenlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: in het kader van de voortgangsrapportages HSL-Zuid zijn de binnenlandse reizigersaantallen al grotendeels beschikbaar en dat geldt deels ook voor de internationale cijfers.

Het delen van de internationale cijfers op treindienstniveau is contractueel lastig voor NS, maar dat geldt in principe niet voor de verkopen van NS International als distributeur. Voorgaande maakt dat ook als NS slechts delen van de gevraagde info levert, we hieruit vervolgens goed tot een (indicatief) totaalbeeld kunnen komen door bronnen te combineren. Verder zullen we ook nog even goed kijken wat we – bijvoorbeeld t.a.v. Thalys en Eurostar en groeicijfers – gewoon uit persberichten kunnen halen en hebben we de gesprekken met Thalys en Eurostar nog.

- Qua financiële informatie en reizigersaantallen vragen we NS zowel om een volledige als subset met informatie. Ondanks dat het als een én-én geformuleerd is, geven we NS met onze vraagstelling wel de ruimte om meteen voor de terugvaloptie van de subset te gaan. Echter als we alleen de maximale variant vragen, dan is het weer erg makkelijk om gewoon nee te zeggen. Vandaar dat we toch voor deze formulering gekozen hebben.
- Een aantal zaken vragen we niet, omdat deze vanuit concessiesturing al binnen lenW beschikbaar zijn:
 - o Operationele prestaties ICdirect op de HSL zuid (punctualiteit, uitval en klanttevredenheid)
 - o Operationele prestaties van IC Brussel, Thalys en Eurostar op corridor-niveau
 - o IC Brussel contract (SWA) tussen NMBS, NS en de Staat. lenW is partij in de contractafspraken rondom de IC Brussel, alsmede in het recente geschil met NMBS in dat kader. Tegen die achtergrond beschikt lenW over veel IC Brussel info en/of heeft ze er als contractpartij recht op.
 - o Materieel: alles rondom ICNG en de redelijke regeling is door NS met lenW en MinFin gedeeld en daarmee al beschikbaar.

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 2 december 2019 08:46

Aan: 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e@minienw.nl; 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL

Beste 10.2.e,

Graag vraag ik je aandacht voor het volgende.

Zoals je weet wordt in het kader van het marktordeningsbesluit onderzoek gedaan naar de HSL-Zuid. Inmiddels is de opdracht, die wij al eerder met je afstemden, gegund aan Berenschot. Het team staat onder leiding van 10.2.e, voorts werken 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e mee. Voor het doen van goed onderzoek gebaseerd op de juiste feiten is bepaalde vertrouwelijke informatie van NS, zoals de kosten en baten van de HSL, nodig. Berenschot zal op korte termijn nader specificeren welke informatie dit precies betreft.

Ik zou het zeer op prijs stellen als jij zou kunnen bewerkstelligen dat NS op korte termijn een geheimhoudingsovereenkomst die redelijk is voor zowel NS, als Berenschot als lenW afsluit en de benodigde informatie verstrekt. De argumenten en mogelijke oplossingen zijn immers inmiddels bekend.

10.2.e (10.2.e), een nieuwe collega op de Directie, zal hiervoor contact opnemen met NS namens lenW.

Alvast mijn dank.

Groet,

10.2.e

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

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

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](#)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMO
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMO; 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Begeleidingsgroep: MTR + uitgangspunten
Datum: dinsdag 3 december 2019 16:12:01
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Beste 10.2.e,

Goed om te zien dat het is gelukt. Ik heb intern even rondje gedaan, en de volgende vragen komen bij ons naar voren:

- Wanneer zijn de voorlopige en definitieve resultaten van de MTR voor ons beschikbaar?
- De verschillende studies hebben relatie met elkaar en zullen gezamenlijk de basis vormen voor het voorstel aan de Tweede Kamer. Hoe zien jullie de regie op dit proces en de samenhang van deze stukken?
- Wat is het algemene beeld over de ontwikkeling van punctualiteit en uitval op de HSL-Zuid? Valt te verwachten dat dit onderwerp in de toekomst bijzondere aandacht blijft vragen?
- We weten dat internationaal spoorvervoer een belangrijk thema is binnen de MTR. Zijn er binnen dit thema nog specifieke bevindingen en worden er op dit punt nog aanvullende afspraken gemaakt, welke de HSL-Zuid raken (o.a. KPIs, frequentieverhoging, meer dan 2 Eurostar frequenties onder de concessie brengen, inspanningsverplichtingen op 'zachte factoren')?
- Zijn er specifieke bevindingen t.a.v. IC Direct en de IC 1100 en worden er voor deze treindiensten aanvullende / gewijzigde afspraken gemaakt?
- In hoeverre zijn overige wijzigingen voorzien in de concessieartikelen die de HSL-Zuid betreffen?

Het is inderdaad ons voorstel om, voorafgaand aan de sessie van 5 december, een aantal sheets naar jullie toe te sturen. Deze sheets zouden we graag gebruiken tijdens de begeleidingsgroep. In deze sheets gaan we in op het speelveld van de scenario's, zoals de mogelijke vervoersdiensten en de marktorderingsopties (aanscherping van de tabel uit onze offerte). Daarnaast bespreken we de uitgangspunten van de scenario's t.a.v. wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid en stellen we die waar mogelijk vast. Het zou ons voorstel zijn om deze sheets morgen (eind van de middag) naar jullie toe te sturen. Zouden jullie in de gelegenheid zijn om in de ochtend van 5 december wat tijd te reserveren om hier alvast kort naar te kijken?

Samen met de sheets zullen wij een korte agenda opstellen. Hierin zullen we het bespreken van de actiepunten, en specifiek de actiepunten tot de scenariokeuze op 20 december, maken. Met het oog op deze korte agenda, hoe veel tijd zouden jullie willen reserveren voor de toelichting op de MTR?

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMO

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 10:28

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK

Onderwerp: RE: Tijdstippen voor begeleidingssessie + actielijst startgesprek

Dag 10.2.e ,

Wij hebben 10.2.e van het cluster Aansturing NS en ProRail bereid gevonden om wat te vertellen over de voorlopige resultaten van de Mid-Term Review. Het zou hem erg helpen als jullie een aantal concrete vragen voortijdig sturen. Zou dat vandaag nog lukken?

Daarnaast nog even de vraag of het klopt dat jullie voorafgaand aan de sessie van 5 december komen met een voorstel voor de operationalisering van de uitgangspunten en doelen van het onderzoek? Dat mag uiteraard in hoofdlijnen op sheets.

Tot slot zouden we nog even stil willen staan bij de relevante actiepunten om tot een goede scenariokeuze te komen in onze volgende sessie op 20 december.

Qua locatie zijn jullie welkom in zaal Z.506.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <@berenschot.nl>

Verzonden: maandag 2 december 2019 09:02

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

CC: 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e
- DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @10.2.e.nl>

Onderwerp: RE: Tijdstippen voor begeleidingssessie + actielijst startgesprek

Beste 10.2.e ,

Bedankt voor de concrete datavoorstellen. Ik heb deze momenten in onze agenda's geblokt.

Volgens mij maak je een terecht punt betreft 5 december. Het heeft dan ook onze voorkeur om 5 december te gebruiken voor de toelichting op de MTR én om in gesprek te gaan over de uitgangspunten en doelen. Op die manier kunnen we onze eerste selectie (op wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid) toetsen en verrijken. Daarnaast biedt de MTR een mooie opwarmer en het lijkt ons handig om hier zo snel mogelijk over geïnformeerd te worden.

Zou het lukken om dat (op de korte termijn) te organiseren?

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 29 november 2019 09:59

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

CC: 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e
- DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @10.2.e.nl>

Onderwerp: RE: Tijdstippen voor begeleidingssessie + actielijst startgesprek

Dag 10.2.e ,

Dankjewel voor de planning.

Ons voorstel is om de eerste begeleidingssessie op 5 december te houden van 11u tot 13u. We zouden kunnen spreken over de uitgangspunten en doelen die we hanteren bij het opstellen van de scenario's. Het is natuurlijk wel vroeg dag, dus mijn vraag aan jullie is of het jullie gaat lukken om op die korte termijn een dergelijk gesprek inhoudelijk voor te bereiden?

De tweede begeleidingssessie kunnen we houden op vrijdagmiddag 20 december. Deze sessie kan wellicht iets langer worden zodat we alle tijd hebben om de scenariokeuze te maken. Zullen we van 14u tot 17.30u blokkeren?

De derde begeleidingssessie kunnen we houden op 7 januari van 9 tot 11u.

Ik kom nog even terug op de sessies na 7 januari.

Dan wat betreft de actiepunten die je hebt genoteerd:

- 10.2.e is op de hoogte van jullie komende verzoek. Hij begreep het belang van coherentie tussen de beide onderzoeken, maar worstelde wel een beetje met de tijdsdruk. Mijn inschatting zegt dat hij wel akkoord gaat met een expertrol.
- Er ligt nu een officieel verzoek bij KiM om mee te werken aan het onderzoek. Zo gauw ik wat hoor, laat ik het weten.
- Wanneer zouden jullie geïnformeerd willen worden over de MTR? In de sessie van 5 december of van 20 december?

Hartelijke groet,

10.2.e

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

Verzonden: donderdag 28 november 2019 18:50

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

CC: 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e

<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK

<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e@10.2.e.nl>

Onderwerp: Tijdstippen voor begeleidingssessie + actielijst startgesprek

Dubbele inhoud met document 11

Dubbele inhoud met document 11

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Agenda en bijlage voor begeleidingsgroep morgen
Datum: woensdag 4 december 2019 21:28:49
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[Agenda begeleidingsgroep 2 HSL-Zuid.docx](#)
[Presentatie begeleidingsgroep 1 - HSL zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Hierbij – iets later dan mijn bedoeling was – de agenda en inhoudelijke bijlage voor ons overleg morgen om 11:00 uur.

Wij kijken er naar uit weer een goede inhoudelijke stap te kunnen zetten.

Groeten en tot morgen,

10.2.e | senior managing consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | <https://nl.linkedin.com/in/10.2.e>

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Aan: Ministerie van IenW
Cc:
Datum: 5 december 2019
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda tweede begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Terugblik afspraken en acties – kick-off 26 november 2019

In de vorige begeleidingsgroep zijn een aantal afspraken en acties vastgelegd. Onderstaand een overzicht van de acties die zijn afgesloten, in gang gezet of nog open staan.

Afgesloten:

- **Actie:** IenW vraagt het team van de MTR om een presentatie te geven over de status
- **Actie:** IenW 10.2.e) benadert 10.2.e om wens tot uitwisseling tussen onderzoeken expliciet te maken
- **Actie:** Vervolgens benadert Berenschot 10.2.e) 10.2.e om hem te vragen voor het expert team en voor afspraken over hoe beide onderzoeken op elkaar aan te laten sluiten.
- **Actie:** Berenschot 10.2.e) benadert 10.2.e (Inno-V/TU Delft), zie agendapunt 3.
- **Actie:** Berenschot 10.2.e) benadert 10.2.e (Steer), vanwege haar (internationale) ervaring met operationele en marktordeningsvraagstukken
- **Actie:** Berenschot benadert 10.2.e 10.2.e Advies)
- **Actie:** Berenschot levert een lijstje aan met benodigde informatie van NS en geeft aan op welk detailniveau de data zal worden gebruikt / gepubliceerd
- **Actie:** IenW benadert NS over het verstrekken van informatie
- **Actie:** Berenschot 10.2.e) benadert Thalys en Eurostar, als alternatieve bronnen van informatie, voor een verkennend gesprek

In gang gezet:

- **Actie:** IenW inventariseert wie / wanneer tijdens de Kerstperiode beschikbaar zijn
- **Actie:** IenW 10.2.e) en Berenschot 10.2.e) leggen deze (contact)momenten vast > > Contactmomenten in januari moeten nog vastgelegd worden
- **Actie:** Berenschot maakt een eerste uitwerking waarom we een aantal verschillende vervoersdiensten onderscheiden (dit is meteen een manier om de ambities nationaal en internationaal te operationaliseren) én formuleert een groot aantal theoretische scenario's die vervolgens door trechtering op wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid terug worden gebracht tot max. 5. In de trechtering wordt ook duidelijk op welke aspecten scenario's afvallen en in welke mate deze meer onderbouwing vragen.
- **Actie:** IenW benadert 10.2.e of 10.2.e (KiM)

Berenschot

Openstaand:

- **Actie:** IenW laat weten wie zij (intern) bij deze overleggen willen betrekken

2. Bespreken speelveld van de scenario's

Zie presentatie voor het speelveld en uitgangspunten. Graag gaan we in gesprek over de volledigheid van het speelveld van marktorderingsopties en vervoersdiensten. We bespreken de uitgangspunten op wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid. Waar mogelijk stellen we deze uitgangspunten vast.

3. Vervolg: acties tot 20 december

We bespreken de acties en afspraken tot de volgende begeleidingsgroep op 20 december.

4. Presentatie en toelichting op de MTR

10.2.e van het cluster Aansturing NS en ProRail geeft een toelichting op de voorlopige resultaten van de mid-term review die op dit moment wordt uitgevoerd. Onderstaand is een aantal richtinggevende vragen opgenomen.

- Wanneer zijn de voorlopige en definitieve resultaten van de MTR voor ons beschikbaar?
- De verschillende studies hebben relatie met elkaar en zullen gezamenlijk de basis vormen voor het voorstel aan de Tweede Kamer. Hoe zien jullie de regie op dit proces en de samenhang van deze stukken?
- Wat is het algemene beeld over de ontwikkeling van punctualiteit en uitval op de HSL-Zuid? Valt te verwachten dat dit onderwerp in de toekomst bijzondere aandacht blijft vragen?
- We weten dat internationaal spoorvervoer een belangrijk thema is binnen de MTR. Zijn er binnen dit thema nog specifieke bevindingen en worden er op dit punt nog aanvullende afspraken gemaakt, welke de HSL-Zuid raken (o.a. KPIs, frequentieverhoging, meer dan 2 Eurostar frequenties onder de concessie brengen, inspanningsverplichtingen op 'zachte factoren')?
- Zijn er specifieke bevindingen t.a.v. IC Direct en de IC 1100 en worden er voor deze treindiensten aanvullende / gewijzigde afspraken gemaakt?
- In hoeverre zijn overige wijzigingen voorzien in de concessieartikelen die de HSL-Zuid betreffen?

5. Afsluiting

Ordening HSL-Zuid

Begeleidingsgroep 1 – 5 december 2019

Agenda

- Bespreken verslag en acties
- Bespreken speelveld scenario's: marktordeningsopties, vervoersdiensten en uitgangspunten
- Vervolg: acties tot 20 december
- Presentatie en toelichting op de MTR

Doel en aanpak van de eerste fase

- Speelveld scenario's bepalen
 - Model dat alle mogelijke scenario's vat
- In drie stappen terug naar ca. 5 "realistische" scenario's
 - Opstellen van kaders en uitgangspunten
 - Toetsing op uitgangspunten (knock-out criteria)
 - Rangschikken op basis van criteria met weegfactoren
 - Selectie van te beschouwen scenario's uit:
 1. De ranglijst
 2. Identificatie van de extreme scenario's

Speelveld bepalen

	Vervoersdienst	Open access	Aanbesteden	Onderdeel HRN
Nationaal	Een HSL (Amsterdam – Brussel)			
	HSL+ (combi HSL/HRN diensten)			
Internationaal	300 km/h diensten (Thalys, Eurostar)			
	Intercity Amsterdam – Brussel			

Ofwel (k), markbaar en betaalbaar.
 Ofwel (k), markbaar en betaalbaar.
 Ofwel (k), niet markbaar, maar betaalbaar.
 Niet markbaar, niet betaalbaar of betaalbaar.

o.b.v tabel uit offerte



			Onderdeel HRN concessie		Apart aanbesteden		Vrij laten / open access
			Deels	Geheel	Deels	Geheel	
Binnen-lands	Alleen HSL	Niet-geïntegreerd vervoer				<i>Fyra</i>	
		Geïntegreerd vervoer		<i>ICdirect</i>			
	Doorgaande HSL-HRN diensten	Niet-geïntegreerd vervoer					
		Geïntegreerd vervoer		<i>IC 1100</i>			
Internationaal		Niet-geïntegreerd vervoer		<i>Thalys, 1^e en 2^e Eurostar</i>			<i>3e Eurostar</i>
		Geïntegreerd vervoer		<i>IC Brussel</i>			

- Geïntegreerd vervoer: vervoersdienst voldoet aan alle eisen die ook aan HRN-vervoersdiensten gesteld worden
- Niet geïntegreerd vervoer: vervoersdienst voldoet niet (geheel) aan de eisen die aan HRN vervoersdiensten gesteld worden
- Alleen HSL: vervoersdienst beperkt zich tot de HSL-Zuid (Amsterdam – Breda)
- Doorgaande HSL-HRN diensten: doorgaande diensten die zich niet beperken tot de HSL-Zuid

Uitgangspunten

Uit offerte:

"We beoordelen hoe de vervoersdiensten zich verhouden tot de marktordeningsopties op **wenselijkheid** (markt en beleid), **maakbaarheid** (logistiek, wet- en regelgeving) en **betaalbaarheid** (economisch)."

Nadere uitwerking van deze begrippen geeft de criteria voor de beoordelingen, zowel

- KO-criteria voor eerste filtering
- Criteria met weegfactoren voor rangschikking

Uitgangspunten: wenselijkheid

Wenselijkheid wordt vertaald als de mate waarin een scenario bijdraagt aan invulling van de ambities van Toekomstbeeld OV 2040; kwalitatief én kwantitatief.

Kwalitatieve doelstellingen volgen vooral uit Pijler 1: Focus op de kracht van het OV

- Vaak en snel reizen in brede stedelijke ring en op specifieke assen
- Vergroten van de capaciteit op het nationale netwerk
- Aansluiten op Europees HSL-netwerk
- Versterken HSL-Zuid
- aansluiten bij de vraag van de reiziger
- Samenwerken landelijke en stedelijke netwerken
- Netwerksamenhang en goederenvervoer

En enigszins uit Pijler 3: Veilig, duurzaam en efficiënt OV

Gelijk veiligheidsniveau

Pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur lijkt minder relevant

Uitgangspunten: wenselijkheid

Het kwantitatieve aspect van TBOV lijkt nog relevanter:

- Het realiseren van de vervoerscapaciteit en lijnvoering conform TBOV

N.B.: indien bovenstaand uitgangspunt wordt gehanteerd én Binnenlandse treindiensten moeten voldoen aan de eisen die (momenteel) aan HRN-treindiensten worden gesteld (o.a. toegankelijkheid, tarieven en ticketing), dan is er in de praktijk weinig tot geen ruimte voor open acces in het binnenlandse vervoer.

Uitgangspunten: maakbaarheid en betaalbaarheid (financiële effecten)

Maakbaarheid

- Logistiek: scenario's passen op de beschikbare infrastructuur en hebben een neutraal of positief effect op de punctualiteit van HSL en (indien van toepassing) HRN (Robuustheid)
- Juridisch: Scenario's passen binnen de voorwaarden van de PSO-verordening

Betaalbaarheid (financiële effecten)

- Reiziger: het product is betaalbaar voor reizigers. Norm is huidig (gemiddeld) tarief (met indexering)
- Markt: het is aannemelijk dat (voldoende) aanbieders de treindienst(-en) zullen aanbieden
- Financiële effecten voor het Rijk: hoogte van infraheffing/concessievergoedingen (met doorkijkje naar effect op HRN) voor IenW en effect op MinFin als aandeelhouder NS

Samenvatting criteria

Aspecten	Criteria per aspect
Wenselijk	<ul style="list-style-type: none">• Geeft invulling aan de kwalitatieve ambities van Toekomstbeeld OV 2040• Geeft invulling aan de kwantitatieve ambities van Toekomstbeeld OV 2040: vervoerscapaciteit en lijnvoering
Maakbaar	<ul style="list-style-type: none">• Past op voorziene infrastructuur• Voldoende robuust: neutraal of positief effect op punctualiteit HSL(/HRN)• Juridisch haalbaar
Betaalbaar	<ul style="list-style-type: none">• Betaalbaarheid voor reizigers• Voldoende potentiële aanbieders vervoersdiensten (marktspanning)• Financiële effecten voor ministeries van IenW en Financiën

Vragen en discussiepunten (1/2)

Aspect wenselijkheid

- Is invulling geven Toekomstbeeld OV 2040 (kwalitatief en kwantitatief) een goede en complete nadere invulling van dit aspect?
- Welke eisen stelt lenW aan treindiensten:
 - In welke mate worden de eisen die nu aan HRN-treindiensten worden gesteld als 'randvoorwaardelijk' voor binnenlandse HSL-diensten gezien?
 - Zijn er nog andere kwaliteitsaspecten die meegewogen dienen te worden?
- Tegen de achtergrond dat lijnvoering en capaciteit conform TBOV wensbeeld dient te zijn, zou lenW dan durven te overwegen dit slechts deels contractueel vast te leggen (bijv. 80% contracteren, 20% open acces aan de markt laten)

Overige aspecten

- Zijn de voorgestelde criteria voldoende volledig?

Vragen en discussiepunten (2/2)

Scope onderzoek:

- Scope is beperkt tot vervoer dat HSL-Zuid raakt. Concurrerende modaliteiten blijven geheel buiten beschouwing, interactie met aanbod conventioneel spoor wordt in beeld gebracht.
- In hoeverre volstaat "expert opinion" in de eerste selectiefase? We zullen nu deels moeten trechteren op basis van expert opinion. Per criterium zullen we in beeld brengen of dat voldoende hard is. Zo niet, dan werken we zaken uit binnen dit onderzoek, of zullen we aangeven dat vervolgonderzoek / nadere verdieping noodzakelijk is.

Open access:

- In eerdere onderzoeken is verkend in hoeverre er bij open access nog sprake van mogelijkheden tot sturing is. Zijn er bijvoorbeeld eisen te stellen aan de kwaliteit van treindiensten? Welke onderzoeken zijn (naast AT Osborne) relevant? IenW hecht waarde aan open access, wat zijn de gedachten en ambities in dit kader?



Berenschot

www.berenschot.nl

 /berenschot

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e @berenschot.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid
Datum: vrijdag 6 december 2019 11:47:52
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e,
 Het zou fijn zijn als je haar inhoudelijk spreekt voor as woensdag. Dan is er een vergadering tussen 10.2.e en 10.2.e en kunnen eventuele zaken die niet lopen besproken worden.
 Dank alvast.

Groet,
 10.2.e
 Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @ns.nl>
Datum: vrijdag 06 dec. 2019 10:15 AM
Aan: 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @berenschot.nl <10.2.e @berenschot.nl>, 10.2.e @ns.nl>, 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Beste 10.2.e,
 Dank voor je mail. 10.2.e kan contact opnemen met 10.2.e.
 Dank en groet,
 10.2.e
 10.2.e
 (030) 10.2.e



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

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

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl
Verzonden: vrijdag 6 december 2019 10:12
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo;
 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid
 Beste 10.2.e,

In aansluiting op het telefoongesprek tussen jou en 10.2.e in het kader van het marktordeningsonderzoek naar de HSL-Zuid vragen wij graag je aandacht voor het volgende.
 Inmiddels is de opdracht, die wij al eerder met je afstemden, gegund aan Berenschot. Het team staat onder leiding van 10.2.e. Voor het doen van goed onderzoek gebaseerd op de juiste feiten is bepaalde vertrouwelijke informatie van NS. Onderstaand tref je een overzicht van de benodigde informatie.
 Wij zouden het zeer op prijs stellen als jij zou kunnen bewerkstelligen dat NS op korte termijn een geheimhoudingsovereenkomst die redelijk is voor zowel NS, als Berenschot als IenW afsluit en de benodigde

informatie verstrekt. De argumenten en mogelijke oplossingen zijn immers inmiddels bekend.

10.2.e zal op korte termijn contact opnemen om een en ander verder te bespreken.

Alvast onze dank hiervoor,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Directie OVS | Afdeling Aansturing NS en Pro Rail Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit

10.2.e nieuwe concessie HRN

M +31(0)6 10.2.e <tel:+316 10.2.e

10.2.e @minienw.nl>

<http://www.minienw.nl>>

.....
Bijlage: Gewenste informatie van NS

- Financieel: business case (inclusief prognoses voor de 2e helft van de concessie) op treindienstniveau van de treindiensten over de HSL. Concreet betekent dit de financiële informatie van de series 900, 1000 en 1100, alsmede de 9200 (IC Brussel), Eurostar en Thalys. Voor de internationale series ontvangen we daarbij graag ook de business case op Nederlands grondgebied.

- Reizigersaantallen: voor voornoemde treinseries de ontwikkeling in reizigersaantallen (gemiddeld en piekbelasting) in de periode 2015-heden en voor de internationale producten ook de verkopen door NS International in aantallen en omzet voor de betreffende treindiensten in dezelfde periode.

- Alternatieven: de business cases bij eerdere / historische plannen voor een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder het alternatieve HSL-aanbod uit 2013 (brief 23 september 2013).

- Logistiek: beschikbare actuele analyses over de restcapaciteit (treinpaden in BUP) op het gehele HSL-Zuid tracé (Amsterdam Centraal (/Zuid) – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens) en stations (nu en na gereedkomen geplande infra-aanpassingen).

Alle door NS geleverde vertrouwelijke informatie zal als dusdanig worden behandeld en dus ook niet direct herleidbaar in het eindrapport van Berenschot worden opgenomen. In principe zullen extern geen absolute aantallen in het rapport gecommuniceerd worden en vooral relatieve vergelijkingen gemaakt worden.

Uiteraard krijgt NS vooraf de gelegenheid te checken of de verstrekte informatie op een correcte wijze verwerkt is.

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.

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](#)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e ;
 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: RE: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid
Datum: maandag 9 december 2019 15:58:34
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Dag 10.2.e,

Ik heb de invite uitgestuurd. Tot as donderdag.

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

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



Van: 10.2.e [10.2.e @berenschot.nl]
Verzonden: maandag 9 december 2019 13:55
Aan: 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>;
 10.2.e <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e
 - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 <10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: Re: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

10.2.e,

Ik kom 12 december samen met 10.2.e . We willen in het kader van onze opdracht ook met een aantal stakeholders van gedachten wisselen over hun inzichten en visie op de marktordening van de HSL Zuid. De NS is uiteraard één van de partijen, waarmee wij hierover willen spreken. We willen het gesprek van 12 december daarom ook gebruiken om te bespreken hoe we dat vormgeven.

Stuur jij nog de invite voor het gesprek van de 12e?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

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

Verzonden: vrijdag 6 december 2019 12:07

Aan: 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>;
 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e
 - DGMo <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Re: Informatieverzoek lenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Beste 10.2.e,

Gelet op de korte tijd, waarbinnen wij onze opdracht moeten uitvoeren, zou ik graag op korte termijn een afspraak maken. Kunnen wij daarover bellen? Mijn mobiele nummer: 06 10.2.e .

Met vriendelijke groet,

10.2.e

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

Verzonden: vrijdag 6 december 2019 10:15

Aan: 10.2.e - DGMo' <10.2.e@minienw.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>;
 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e
 <10.2.e@ns.nl>

Onderwerp: RE: Informatieverzoek lenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Dubbele inhoud met document 19

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

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e@minienw.nl]

Verzonden: vrijdag 6 december 2019 10:12

Aan: 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>;
 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

Onderwerp: Informatieverzoek lenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Dubbele inhoud met 19

Dubbele inhoud met 19

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Medewerking KiM ordeningsonderzoek HSL-Zuid
Datum: woensdag 11 december 2019 11:32:28

Hoi 10.2.e,

Zie onderstaande mailwisseling met 10.2.e van het KiM. Zou jij dit verder met Berenschot kunnen kortsluiten? Ik moet me vandaag even focussen op het VAO Spoor.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - KIM 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 11 december 2019 10:43
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Medewerking KiM ordeningsonderzoek HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Dat is inderdaad een heel duidelijke afbakening die op dit moment verder geen toelichting behoeft. Sluit mij maar kort met de mensen van Berenschot.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 10 december 2019 14:40
Aan: 10.2.e - KIM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Medewerking KiM ordeningsonderzoek HSL-Zuid

Hallo 10.2.e,

Goed om te horen dat het inpasbaar lijkt. De omschrijving van de werkzaamheden zoals deze via 10.2.e bij jullie zijn neergelegd luidt als volgt:

"De insteek van Berenschot is om het expertteam (ca. 4 personen) te betrekken om maximale objectiviteit en zorgvuldigheid te borgen. De externe experts willen ze benutten voor het voorleggen en bespreken van de bevindingen, en het valideren van de keuzes en beoordeling van de scenario's. De verwachte inzet van de experts is ca. twee dagen, waarvan één dag in de eindfase en één gedurende het onderzoek."

Specifiekere informatie dan dit, heb ik op dit moment niet. Ik zou daarom willen voorstellen dat ik je contactgegevens aan Berenschot doorgeef, zodat zij kunnen specificeren hoe zij bovenstaande in de praktijk willen invullen. En mocht dat nog vragen oproepen, dan kan je weer met mij of één van mijn collega's schakelen. Vind je dat goed?

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - KIM 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 14:28

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

Onderwerp: RE: Medewerking KiM ordeningsonderzoek HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Dat verzoek is inderdaad binnengekomen, en het lijkt inpasbaar. Je kunt mij in contact brengen met Berenschot. Misschien handig om eerst even contact met jou te hebben om verwachtingen af te stemmen en af te bakenen wat we als KiM precies gaan doen met welke inspanning?

Groeten,

10.2.e

10.2.e

wetenschappelijk onderzoeker

.....
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 070 456 10.2.e

F 070 456 10.2.e

10.2.e @minienm.nl

www.kimnet.nl

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

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 13:20

Aan: 10.2.e - KIM 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Medewerking KiM ordeningsonderzoek HSL-Zuid

Beste 10.2.e,

Onlangs spraken wij over een mogelijke rol van het KiM in het expertteam van het ordeningsonderzoek HSL-Zuid. Via 10.2.e is een formeel verzoek verstuurd. Is dat verzoek inmiddels ook formeel bij jou (en bij 10.2.e terechtgekomen? Als jullie inderdaad jullie medewerking zullen verlenen, dan zou ik jullie graag rechtstreeks in contact brengen met Berenschot.

Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

A photograph of a woman with short dark hair, wearing a black coat and a patterned scarf, standing on a train platform. She is looking down. In the background, a blue high-speed train is visible, with a sign 'AA' and an arrow pointing right. The platform has a metal railing. The image is overlaid with a blue banner at the bottom containing the title and date.

Toekomstbeeld OV

november 2019

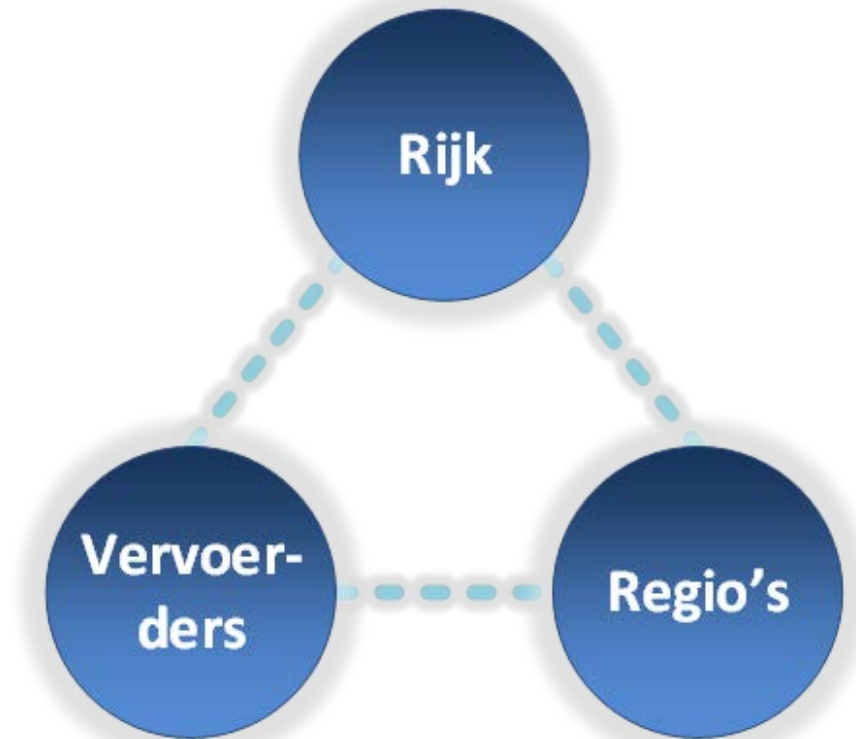


Inhoud

- › Stand van zaken Toekomstbeeld OV
- › Inzoomen: Landelijke uitwerking Spoor
- › Vragen

Gezamenlijk proces

- › Gezamenlijk proces tussen rijk, regio en vervoerders
- › Gezamenlijk richting geven aan urgente mobiliteitsopgave en ontwikkelrichting voor het OV

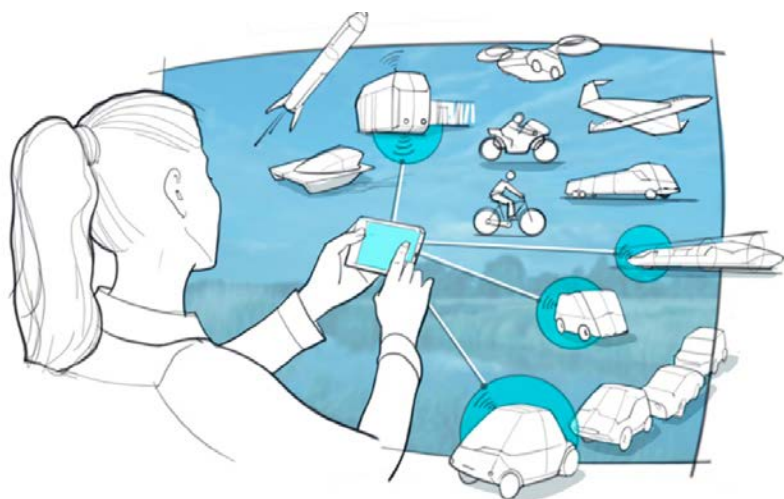


Toekomstbeeld OV: tot nu toe?

- › Start begin 2016
- › Eind 2016 *'Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV'* (8 vertrekpunten)
- › 2017 uitwerken aanpak vervolg
- › 2018 programma Toekomstbeeld OV, meerdere werkstromen
- › Februari 2019: Contouren Toekomstbeeld OV



Highlights contourennota



- › Pijler 1: focus op de kracht van het OV
 - › OV vooral versterken daar waar haar kracht ligt.
 - › Vraagafhankelijke en nieuwe vormen van mobiliteit bieden grote mogelijkheden voor verbetering van mobiliteit, zowel in de stad als in het landelijk gebied.

Pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur reis

- › Actieve en gezamenlijke sturing vanuit de overheid is nodig (o.a. data en innovatie)
- › Betere (integrale) inrichting van knooppunten verhoogt de kwaliteit

Highlights contourennota



- › Pijler 3: Veilig, duurzaam en efficiënt OV
 - › Investerings beter laten renderen met flankerend beleid,
 - › Het OV beter benutten door in te zetten op veranderingen in de vraagkant (spreiding, prijsprikkels) en de aanbodkant (o.a. materieel)

Waar werken we naar toe?

- › Het doel van de huidige fase is het opleveren van een concrete ontwikkelagenda
- › Invulling geven aan concretisering van contourennota vanuit acties
- › Inzicht verkrijgen in mogelijke investeringen in het OV
- › Gereed voor de Landelijke OV en Spoortafel en het BO-MIRT in het najaar van 2020





Raakvlakken

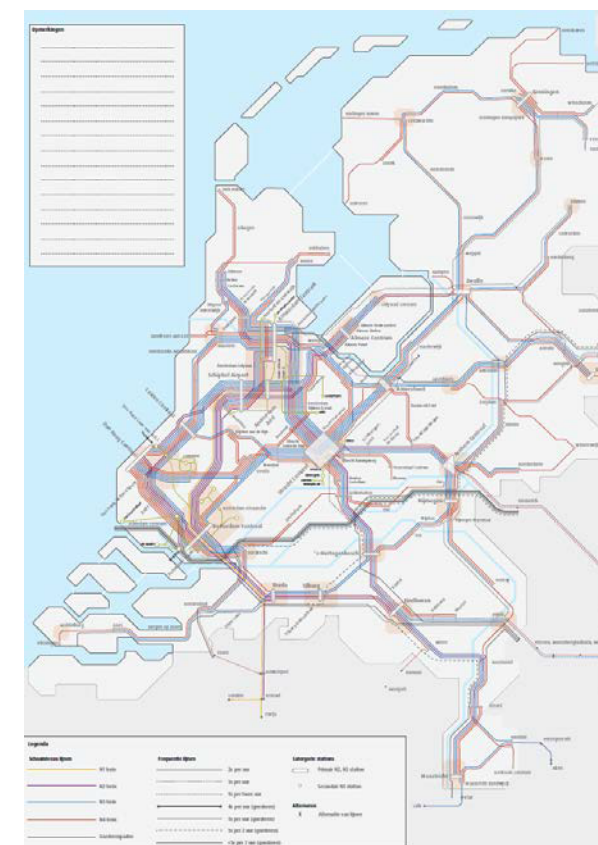
- › Relatie met Lange termijn Spooragenda (LTSA)
 - Voortborduren op LTSA. Geen vervanging maar vervolgstap.
 - In LTSA stonden voorop: verbeteren reizigersoordeel, samenwerking sector, betrouwbaarheid en veiligheid. En basis op orde.
 - In samenwerking met de sector zijn we zo ver dat gezamenlijk volgende stappen hebben gedefinieerd.
 - Rond betrouwbaarheid en veiligheid blijven we consistent werken aan verbetering. Klantoordelen zijn (flink) gestegen.
 - In toekomstbeeld meer noodzaak (en ruimte) voor nieuwe gezamenlijke ambities.
 - Toekomstbeeld kijkt breder naar Bus, Tram, Metro en meer naar relatie met andere modaliteiten.

- › Relatie met Schets Mobiliteit en Mobiliteitsfonds (MF)
 - Vanuit Toekomstbeeld en 'kracht van het OV' die hierin is verwoord consistente inbreng in Mobiliteitsvisie.
 - O.b.v. analyses Toekomstbeeld meedenken in vorming MF.
 - Onderliggende studies geven duidelijke richting om investeringsbeslissingen te gaan onderbouwen.

Landelijke netwerkuitwerking Spoor

Landelijke netwerkuitwerking spoor

- › Leveren van beslisinformatie om richting te bepalen voor het OV netwerk 2040 o.a. tbv inrichting Mobiliteitsfonds
- › Beslisinformatie komt tot stand op basis van ontwikkeling, doorrekening landelijke netwerken die:
 - › invulling geven aan de ontwikkelrichtingen uit de Contourennota
 - › voldoende capaciteit en kwaliteit voor de groei van het reizigers-en goederenvervoer op het spoor
 - › zijn afgestemd met regionale ontwikkelingen en draagvlak hebben bij de stakeholders
- › ProRail en vervoerders hebben de opdracht om samen met stakeholders deze opdracht uit te voeren



2019

2020

Okt

nov

dec

jan

feb

mrt

april

mei

jun

jul

aug

sep

okt

nov

Werknetwerk

Houtskoolschets → Detailuitwerking in DONS

Analyse t.b.v.
geoptimaliseerd
netwerk

Nadere Analyse

Ordenen en opzet
nadere analyse

Formuleren vraagspecificaties en informatieprofiel, vervolgens uitwerken nadere analyses

Beoordelen en rapporteren

Toetsing/onderzoeken

Opstellen
beoordelingskader

Vervoerwaarde, maatregelen,
(exploitatie)kosten

Uitvoeren alle benodigde onderzoeken
op geoptimaliseerd netwerk

2e Netwerk

Specs geoptimali-
seerd Netwerk

Geoptimaliseerd
netwerk in DONS

Gevoeligheidsanalyses

PVA Gevoeligheidsanalyses

Uitvoeren
Gevoeligheidsanalyses

Position Papers

Opstellen
Position Papers

Input
ontwikkelagenda

Vorbereiden
besluitvorming

OV- en Spoortafel

Vernellings-
dag

Vernellings-
dag

Bestuurlijke
terugkoppeling
(evt. OV-Congres,
OV- en Spoortafel)

Vernellings-
dag

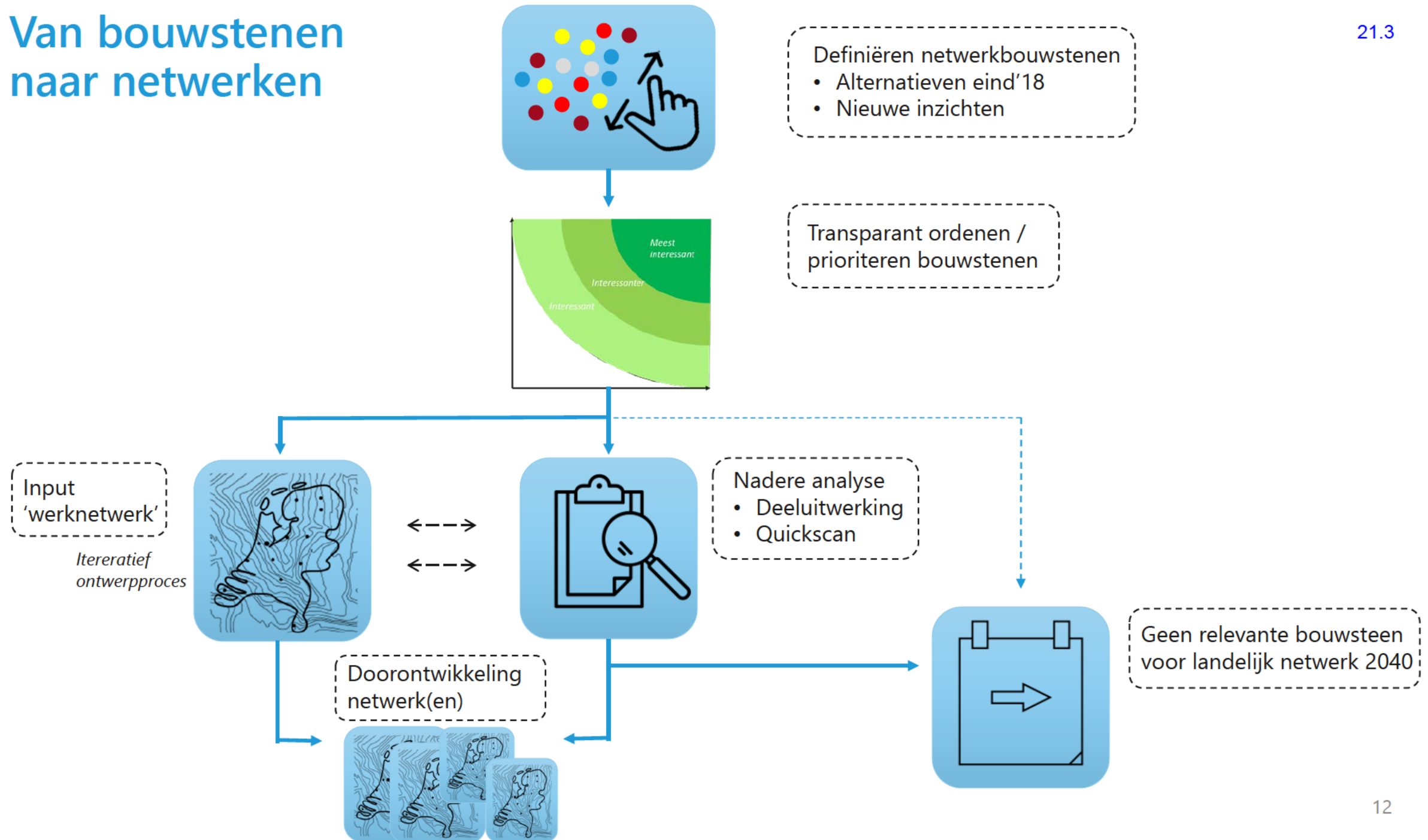
Vernellings-
dag

OV- en
Spoortafel

BO-MIRT

Van bouwstenen naar netwerken

21.3





Hoofdelementen werknetwerk en nadere analyse

Regio	Werknetwerk	Nadere analyse
Nationaal	<ul style="list-style-type: none">- Stedenring met IC- Sterke assen landsdelen	<ul style="list-style-type: none">- Variatie in 2 of 3 treinensysteem en bediening stations
Internationaal	<ul style="list-style-type: none">- Internationaal bundelen en versterken<ul style="list-style-type: none">- Aanvullend HSL Zuid aanbod (4x p.u.)- Sterke as Amsterdam – Arnhem – Ruhr- Verbetering regionale grensovergangen	<ul style="list-style-type: none">- IC Berlijn via Zwolle
Goederen	<ul style="list-style-type: none">- Goederen Oost-Nederland- Goederenpaden conform NMCA	<ul style="list-style-type: none">- Verschillende varianten Goederen oost Nederland of niet (zoals spitsuitsluiting)- Kwantiteit en kwaliteit goederenpaden



Hoofdelementen

Regio	Werknetwerk	Nadere analyse
Noord-Nederland	<ul style="list-style-type: none">- Versnelling van Amsterdam tot Zwolle- Frequentieverhoging boven Zwolle- Kansen regionaal spoor (stations en Gn – Lw)	<ul style="list-style-type: none">- Versnelling boven Zwolle naar Leeuwarden/Groningen- Lelylijn als spoorverbinding- Nedersaksenlijn
Noordwest-Nederland	<ul style="list-style-type: none">- Doortrekken NZ-lijn en Sluiten Kleine Ring- Versterken IC's richting Amsterdam (Rotterdam, DH, Utrecht en Zwolle)	<ul style="list-style-type: none">- IJmeerverbinding- Geen NZ-lijn en/of Kleine Ring- S-Baan Almere – Haarlem
Zuidwest-Nederland	<ul style="list-style-type: none">- S-baan Oude Lijn: Den Haag-Rdam-Dordrecht- Verbetering BTM: Metro Rotterdam en Tram DH- Frequentieverhoging HSL en Den Haag - Schiphol	<ul style="list-style-type: none">- Metro doortrekken naar Scheveningen- Den Haag-Eindhoven-Dusseldorf



Hoofdelementen

Regio	Werknetwerk	Nadere analyse
Midden-Nederland	<ul style="list-style-type: none">- Eerste stap OV-Ring Utrecht (o.a. IC stop station Koningsweg)- Meer capaciteit spoorcorridor naar Arnhem, Amersfoort en Amsterdam	<ul style="list-style-type: none">- Volledige OV-Ring (incl IC lunetten)- Verhoging sprintersbediening Randstations- Verbetering Valleilijn
Zuid-Nederland	<ul style="list-style-type: none">- Stimuleren grensoverschrijdende verbindingen (Eindhoven-Brussel)- Verbetering IC Utrecht - Breda- Snellere verbinding landsdelen (IC+)	<ul style="list-style-type: none">- Sprinternetwerk Brabant- Verbetering Maaslijn
Oost-Nederland	<ul style="list-style-type: none">- Verbinding met Randstad frequenter/snelser- Internationaal aansluiten bij Duitsland- Kansen regionaal spoor	<ul style="list-style-type: none">- Versnellen via Zwolle-Enschede- Bediening Ede-Wageningen

Vragen?



Opmerkingen Rover bij onderzoeksopzet: 'Onderzoeksopzet informatiebehoefte t.a.v. ordening HSL-Zuid.'

Algemene opmerking vooraf: in het stuk praat u meermaals over de HRN-concessie daarbij wijst u de hele tijd op de bestaande concessie. Voor onze visie daarop verwijzen wij ook naar het eerder aangeleverde stuk over het aanbesteden van het HRN.

Doelstelling

Wij onderschrijven de hoofdvraag die gericht is op optimale benutting en de beste invulling van de toenemende binnenlandse reizigersvraag en de ambities voor internationaal personenvervoer. Optimale benutting moet niet alleen bekeken worden vanuit het optiek van de geplande situatie (aantal treinen, aantal zitplaatsen, routes) maar ook de realisatie in de praktijk (bijsturing in verstoorde situaties, punctualiteit). Daarbij moet ook rekening met toekomstige vraag (en/of aanbod in routes), hoe kan het beste vorm worden gegeven aan de modal shift?

Wij adviseren in het onderzoek ook in te gaan op de vraag hoe een toekomstige afweging tussen binnenlands-, en grensoverschrijdend personenvervoer binnen de HSL-Zuid moet worden gemaakt binnen de verschillende scenario's en in samenhang met open access treinen. Deze vraag is van belang gezien de steeds groter wordende capaciteitsknelpunten niet alleen rond Schiphol en Amsterdam, maar naar verwachting in de nabije toekomst ook op de HSL. Hoe kan in elk scenario flexibel op benutting gestuurd worden?

Ook dient het onderzoek rekening te houden met de technische complexiteit van het rijden op de HSL-Zuid. In de nog recente geschiedenis hebben er veel complicaties plaatsgevonden met als gevolg dat de dienstverlening aan reizigers ondermaats was. Het onderzoek dient daarbij rekening te houden met de huidige wijze van de organisatie van het beheer van de HSL aangezien dit contract nog enkele jaren doorloopt. Onderzocht zou moeten worden of de scenario's beter scoren zodra deze governance wordt aangepast dan wel infrastructuur wordt verbeterd (bijvoorbeeld verplaatsen van de spanningssluizen).

Scenario's

Wij onderschrijven de stelling dat de scope (wat is "de HSL") goed moet worden gedefinieerd. Het te kiezen scenario mag integratie met de rest van het Intercity netwerk niet in de weg staan. Dit zegt echter nog niets over de keuze wel/niet aanbesteden. Wij pleiten er voor de lijnvoeringen zoals opgenomen in het OV toekomstbeeld 2040 als referentie op te nemen. Bij de lijnvoering die in de scope wordt meegenomen moet rekening worden gehouden met zowel de vervoervraag als de logistieke mogelijkheden van de infrastructuur. Zo betekenen doorgaande verbindingen richting bijvoorbeeld Almere, Amersfoort en/of Utrecht dat rond Schiphol Airport capaciteit wordt vrij gespeeld voor extra treinen omdat er geen treinen meer zijn die in de buurt van dit station hun eindpunt hebben. Ook rond Breda is verdergaande integratie met het Intercity netwerk mogelijk, bijvoorbeeld door diensten naar België vanuit Zwolle of Eindhoven/Düsseldorf (zie ook onder beoordelingscriteria).

De scenarios zouden ook wederkerig moeten zijn. Zij moeten duidelijk aan geven wat eventuele aanpassingen aan infrastructuur aan invloed kunnen hebben.

Beoordelingscriteria

Sturingsmechanisme kan verschillend worden ingevuld

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

De onderzoeksopzet suggereert dat de te kiezen scenario's vanzelf leiden tot bepaalde scores op de beoordelingscriteria. Het hangt echter nogal af van de te maken keuzes binnen deze scenario's. Welke vrijheid heeft een vervoerder bijvoorbeeld ten aanzien van de prijs van tickets? Deze vrijheid kan zowel bij aanbesteden als bij onderhands gunnen heel ruim of juist heel beperkt zijn. Het sturingsmechanisme binnen elk scenario is daarom van belang voor de uitkomsten.

Reizigerseffecten zijn breder

Wij missen een aantal elementen bij de reizigerseffecten. Zo is het karakter van de dienst (reserveringsplicht of niet) en de prijs van tickets ook een reizigerseffect. Bij de IC Brussel verschilt de prijs nu als je last minute instapt of als je ruimer dan 7 dagen van te voren een kaartje koopt. Ook dit is een reizigerseffect. Wij zijn van mening dat reizen van Amsterdam naar Brussel net zo makkelijk moet zijn als reizen van Amsterdam naar Groningen. Hierbij passen geen reserveringssystemen of prijsmechanismes die reizigers vragen hun tickets dagen van te voren te boeken voor de beste prijs. Dit zouden wat ons betreft ook geen effecten moeten zijn die in het onderzoek in beeld worden gebracht maar randvoorwaarden voor de nieuwe concessie, ongeacht of deze aanbesteed wordt of onderhands gegund.

Ook beoordeling op maatschappelijke effecten nodig

Er wordt blijkens de onderzoeksopzet beoordeeld op sturing, effecten voor de reiziger, financiële effecten en uitvoerbaarheid. Wij missen een beoordeling op maatschappelijke effecten. Wij zijn blij dat bij reizigerseffecten wordt genoemd "inspelen op de toekomstige vraag" en dat daarbij ook het substitutievraagstuk met de luchtvaart wordt benoemd. De toekomstige vraag is echter geen autonoom gegeven. Het maatschappelijke vraagstuk is de wens om te komen tot een modal shift en dus een verhoudingsgewijs grotere vervoersvraag voor het OV, zowel nationaal als ook internationaal. De vraag is welk scenario daar het beste aan bijdraagt. Andere maatschappelijke effecten van OV en dus ook de HSL zijn duurzaamheid (energietransitie), gezondheid, leefbaarheid en efficiënt ruimtegebruik.

Voor het bereiken van de modal shift is ook snelheid van belang en dus kortere reistijden. Ook hier kan het te kiezen scenario en de te kiezen scope invloed op hebben, aangezien reistijd onder meer wordt bepaald door route, materieel en samenhang met andere diensten op hoofdlijnnet en HSL. Wat betreft de scope merken wij nog op dat momenteel alleen Thalys en Eurostar een snelle verbinding met Brussel biedt, tegen een hogere prijs dan de IC Brussel. Wij zijn daarom van mening dat voor de scope nadrukkelijk moet worden gekeken naar versnelling van de IC Amsterdam-Brussel door een andere routekeuze. Dit kan bijdragen aan de modal shift.

Waar hebben we het over?

In de passage "waar hebben we het over" staat een omschrijving van de HSL infrastructuur. Wij merken op dat gezien de geplande realisatie van het 5^e en 6^e spoor bij station Amsterdam Zuid, inclusief keervoorzieningen, ook dit station tot de "HSL-infrastructuur" hoort. Ook de opstelcapaciteit is relevant zeker gezien de krapte die er is voor de opstelcapaciteit voor alle treinen rond Amsterdam.

Reactie FMN

Suggestie van stakeholder		Reactie
1.	<i>"De eerste vraag is echter of het wel nodig is dat er een concessie voor het vervoer naar Brussel wordt verleend, of dat dit op basis van open toegang aan de markt zelf overgelaten kan worden."</i>	In de nieuwe onderzoeksopzet wordt explicieter gevraagd om te onderbouwen waarom specifieke vervoersdiensten gecontracteerd kunnen worden, en hoe dit zich verhoudt tot de potentie van (internationaal) personenvervoer op basis van open toegang. Welke vervoersdiensten uiteindelijk worden opgenomen in de scenario's, is ter verdere uitwerking.
2.	<i>"...als het vervoer in frequentie en snelheid beter kan dan wat er nu aangeboden wordt, dan is dat het doel waar de reiziger het beste mee gediend is en zou dat dus moeten mee tellen."</i>	Deze aspecten behoren onder de noemer 'prestaties'. De nieuwe onderzoeksopzet benoemt deze aspecten in de toelichting daarbij.
3.	<i>"Dat binnenlands vervoer wordt toegestaan en belangrijk is, staat los van de vraag hoe je dat organiseert; nu is het binnenlands vervoer geregeld onder de concessie van NS (integratie HSL en HRN) maar het scenario waarin het binnenlands vervoer (ook) bij de aanbesteding van de HSL Zuid wordt verplicht, resp. wordt toegestaan, biedt ruimte om meer reizigers een reis aan te bieden. En ook bij het scenario waarin de HSL-Zuid op basis van open toegang wordt uitgevoerd, zou het mogelijk moeten zijn om binnenlandse reizigers mee te nemen; dat dient het belang van de reizigers (toenemend vervoersaanbod)."</i>	Volgend uit het Vierde Spoorwegpakket wordt het vanaf 1 januari 2025 al mogelijk voor open toegang-vervoerders om binnenlands personenvervoer te exploiteren. Een scenario van openbare aanbesteding is ter uitwerking van de onderzoekers, maar kan ook mogelijkheden bevatten om op meerdere stations in Nederland te halteren.
4.	<i>"Voor dat doel [meer internationaal vervoer] is een aanbesteding een beter geschikt middel dan een onderhandse gunning omdat er dan een betere prikkel tot meer en beter presteren ontstaan, dan bij de onderhandse gunning haalbaar bleek; en een flexibeler kader om dit doel te bevorderen"</i>	Deze suggestie loopt vooruit op de uitkomsten van het onderzoek.
5.	<i>"Een derde scenario, waarin het internationaal vervoer naar Bxl op basis van open toegang plaats vindt, ontbreekt dus? Waarom?"</i>	Zie reactie bij suggestie 1.
6.	<i>"Hier [bij het voorwerp van de HSL-Zuid] lijkt niet gekeken te worden naar de mogelijkheid om door aanbesteding een betere dienstverlening (hogere snelheid, hogere frequentie, meer passagiersvervoer) te halen dan nu aan de orde is. Terwijl dat wel binnen bereik ligt en aansluit bij zowel de oorspronkelijke doelen van de HSL-Zuid en de bijbehorende aanbesteding, als de aanbevelingen van de enquetecommissie. Hoe wordt dat uitgangspunt betrokken in de nu voorliggende opzet?"</i>	In het onderzoek worden de scenario's beoordeeld op de effecten voor de reiziger, waaronder de prestaties die het scenario kan bieden. De aspecten die in deze vraag worden genoemd, worden inmiddels ook genoemd onder 'prestaties'.
7.	<i>"Hoe [wordt] omgegaan met de tegenvallende prestaties sinds de aanbesteding in 2001, met als eindbeeld de huidige situatie waarin de vergoeding lager ligt dan beoogd, de frequentie langdurig niet aansloot bij wat beoogd werd en de snelheid ruimschoots ligt onder wat gecontracteerd werd en onder waartoe de infrastructuur is uitgerust? In welk scenario of welke scenario's worden deze aspecten betrokken en op wat voor manier gebeurt dat?"</i>	In het onderzoek worden de scenario's beoordeeld op de effecten voor de reiziger, waaronder de prestaties die het scenario kan bieden. Deze effecten van de verschillende scenario's worden onderling met elkaar vergeleken. Het huidige 'eindbeeld' is de uitkomst na een lange reeks ontwikkelingen waarover politieke besluitvorming heeft plaatsgevonden.
8.	<i>"Hoe wordt geaccommodeerd dat binnenlandse in- en uitstappers ook kunnen meereizen op de internationale verbinding?"</i>	Zie reactie bij suggestie 3.
9.	<i>"Wat is de definitie van de "basisbehoefte"?"</i>	In de aangepaste onderzoeksopzet wordt dit begrip losgelaten, en wordt in de plaats daarvan gevraagd om te onderbouwen waarom specifieke vervoersdiensten

		gecontracteerd moeten worden, en hoe dit zich verhoudt tot de potentie van (internationaal) personenvervoer op basis van open toegang.
10.	<i>“Waarom wordt hier geen rekening gehouden met een scenario waarin geen sprake is van een concessie maar het HSL-Vervoer op basis van open toegang ingevuld wordt? Of een scenario waarin de concessie slechts een minimumfrequentie regelt, terwijl open toegang de rest opvult? Voor een juiste, voldoende brede beoordeling zou het aan te bevelen zijn om ook die scenario's mee te nemen.”</i>	Zie reactie bij suggestie 1.
11.	<i>“Zou hier [d.i. bij het effect voor de reiziger] niet aan toegevoegd moeten worden dat gestreefd moet worden naar een optimale invulling van het reizigersbelang? Dat zou immers het doel moeten zijn, ongeacht het middel: de beste prestatie die de reiziger kan krijgen. Dat zou ook aansluiten bij de conclusies van de enquetecommissie.”</i>	De hoofdvraag stuurt op een 'optimale benutting van de HSL-Zuid', wat ten gunste is van de reiziger. Beide scenario's worden bovendien getoetst op het effect voor de reiziger, waarbij de te leveren prestaties bovenaan staan.
12.	<i>“De vraag of iets “nog steeds om aanbesteding vraagt” bevat de veronderstelling dat onderhands gunnen de voorkeur lijkt te hebben. Dat is niet gewenst bij een onderzoek zoals dit, omdat het primair hoort te gaan om de vraag welk instrument de reizigersbelangen als beste bedient.”</i>	Op geen enkele manier loopt deze onderzoeksopzet vooruit op het marktordeningsbesluit. Ook is het niet de bedoeling dat de onderzoeksopzet aannames bevat waaruit zou volgen dat een onderhandse gunning de voorkeur zou hebben. De zin is opnieuw geformuleerd om deze mogelijke veronderstelling weg te nemen.
13.	<i>“... “vraagt dit nog steeds om aanbesteding” veronderstelt een kennelijk standpunt als ware aanbesteding niet noodzakelijk. Dat tast de uitgangspunten voor een neutraal onderzoek aan.”</i>	Zie reactie bij suggestie 12.
14.	<i>“voor elk van deze vragen geldt de vraag, wat daar precies mee bedoeld wordt en hoe de varianten aanbesteden of onderhands gunnen (en evt. ook, open toegang) zich tot elkaar verhouden en hoe dat beoordeeld wordt, bv. aan de hand van een scorematrix.”</i>	Waar mogelijk worden deze aspecten verder toegelicht. De precieze uitwerking volgt tijdens de uitvoering van het onderzoek.
15.	<i>“Specifiek voor de vraag over ICNG geldt o.i. dat deze dient te worden geschrapt. De vraag lijkt een opinie te weerspiegelen waarin een voorkeur besloten ligt voor de bestaande treinstellen van de NS; dat is echter een bedrijfsmatige keuze die andere vervoerders niet (persé) zouden maken. Het begrip “eerlijk” is bovendien geen objectiveerbare en dus, geen geschikte maatstaf.”</i>	Het is niet de bedoeling dat de onderzoeksopzet aannames bevat waaruit zou volgen dat de bestaande treinstellen van de huidige vervoerder de voorkeur zouden hebben. De zin is opnieuw geformuleerd om deze mogelijke veronderstelling weg te nemen.

Reactie NS

Suggestie van stakeholder		Reactie
1.	<i>"Betrek de bevindingen van de vele HSL-onderzoeken van de afgelopen jaren."</i>	Deze suggestie is overgenomen onder het kopje 'uitvoering en begeleiding onderzoek'. De opzet geeft aan dat eerdere onderzoeken kunnen worden betrokken in zoverre deze 'aantoonbaar relevant' zijn.
2.	<i>"Kijk goed naar de beleidsdoelen, ook zoals in de LTSA en OV-Toekomstbeeld 2040 geformuleerd."</i>	Wat IenW betreft is de huidige hoofdvraag van het onderzoek ('optimale benutting') een operationalisering van de doelen in de LTSA en het Toekomstbeeld 2040. Twee zeer relevante ontwikkelingen worden daarnaast aangestipt die ook in het Toekomstbeeld 2040 een prominente plaats hebben: ten eerste de toenemende binnenlandse reizigersvraag en ten tweede de ambities om meer internationaal vervoer te realiseren.
3.	<i>"Betrek ook de ordening op het gebied van beheer in de scope van het onderzoek."</i>	Het is een gegeven dat het beheer van de HSL-Zuid tot 2031 bij Infrasppeed is gepositioneerd. We zien geen directe relatie met het vervoer over de HSL-Zuid.
4.	<i>"Kijk grondig naar de logistieke implicaties van de verschillende scenario's."</i>	De logistieke implicaties van een ordeningskeuze zijn één van de effecten waarop de verschillende ordeningsoptie worden beoordeeld. Meer specifiek gaat het dan om 'samenloop met andere vervoerders', 'coördinatie met infrabeheerder en andere partijen in de OV-keten', 'interactie met het bredere netwerk' en 'robuustheid van de dienstverlening'.
5.	<i>"Betrek bij het internationale vraagstuk ook het internationale politieke karakter ervan."</i>	Voor het internationale vraagstuk is het internationale politieke karakter zeker relevant. Dit wordt daarom opgenomen als toetsingscriterium: 'bijdrage aan samenwerkingsafspraken met (internationale) partners'.
6.	<i>"Zo wordt gesteld dat de leervraag is dat onderzocht moet worden wat we van de HSL-benadering kunnen leren op het gebied van 'corridor-rijden'. Wij kunnen deze niet plaatsen."</i>	Het rapport Kiezen voor een goed spoor noemt verschillende opties voor indeling van het spoornetwerk. Eén daarvan is de splitsing van het Hoofdrailnet in meerdere corridors. Dit onderzoek kan daarvoor lessen bieden. De vraag is genuanceerd om recht te doen aan de unieke eigenschappen van de HSL-Zuid.
7.	<i>"Daarnaast wordt gesteld dat met de komst van de derde Eurostar in open access, open access vervoer 'nu mogelijk is op de HSL'. Internationaal open access vervoer is altijd al een mogelijkheid geweest. Deze koppeling kunnen wij dan ook niet plaatsen."</i>	De zin hierover is gecorrigeerd in de onderzoeksopzet.
8.	<i>"Verder vragen we ons af waarom België separaat van de overige internationale verbindingen wordt beschouwd."</i>	Deze zin is verwijderd uit de onderzoeksopzet, en in meer algemene termen opgenomen. Aanleiding voor deze zin was het feit dat het karakter van sommige diensten naar België een andere heeft dan die naar andere landen (wel vs. geen reserveringsplicht).

Reactie ProRail

Suggestie van stakeholder		Reactie
1.	<i>"Worden beide onderzoeken bij dezelfde partij aanbesteed of is het onderzoek naar de HSL apart van het onderzoek naar de ordening op het HRN? De verschillende onderzoeken rondom ordening hangen sterk samen. Wij kunnen ons dus voorstellen dat het wenselijk is om verschillende onderzoeken door dezelfde partij te laten uitvoeren."</i>	Veel onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van de marktordening hangen met elkaar samen. Dit maakt het niet nodig om alle onderzoeken door één partij uit te laten voeren. Uiteraard moet het ministerie erop letten dat de consistentie tussen onderzoeken geborgd blijft, zowel in de onderzoeksopzet als de begeleiding daarvan.
2.	<i>"Graag overal doorvoeren dat het over het vervoer over de HSL Zuid gaat (om verwarring met het beheer of onderhoud van de infra te voorkomen)."</i>	Dit is doorgevoerd in de aangepaste onderzoeksopzet.
3.	<i>"Vanuit ProRail adviseren wij het volgende uitgangspunt toe te voegen. De infrastructuur van de HSL-Zuid dient gebruikt te worden om optimaal te voorzien in de groeiende mobiliteitsbehoefte."</i>	Dit is de centrale vraag van het onderzoek: 'hoe voorziet de HSL-Zuid in een optimale benutting?' In de hoofdvraag wordt verder verwezen naar de toenemende binnenlandse reizigersvraag en de ambities voor internationaal personenvervoer.
4.	<i>"Het is voor ProRail een must dat bij de onderzoeken over ordening scenario's met elkaar vergeleken worden op basis van het scenario inclusief de transitie van de huidige situatie naar het nieuwe scenario. Wij vinden het belangrijk dat voor alle scenario's uitgewerkt wordt welke transitie daarvoor nodig is en welk effect de transitie op de toetsingscriteria zoals ze hieronder zijn weergegeven (effect voor de reiziger, effect op financiën, praktische haalbaarheid)."</i>	In de aangepaste onderzoeksopzet wordt in de hoofdvraag aandacht gevraagd voor de eventueel transitie behorend bij een ordeningskeuze. Bij de effecten van een scenario wordt ook expliciete aandacht gevraagd voor de transitie-effecten.
5.	<i>"Vanuit ProRail vinden wij dit een zwart-wit beeld. Wij raden jullie aan om ook een hybride variant te onderzoeken waarbij een deel van het vervoer over de HSL-Zuid onderdeel is van het HRN en een deel apart wordt aanbesteed. "</i>	In de onderzoeksopzet wordt geëxpliciteerd dat er ook een scenario kan zijn waarbij het vervoer gesplitst kan worden.
6.	<i>"Enkel op HSL-Infrastructuur is geen vervoer mogelijk (er zijn geen stations), wij raden jullie te verduidelijken wat jullie met deze bullet bedoelen. "</i>	Dit moet verder worden ingevuld bij uitvoering van het onderzoek.
7.	<i>"Deze definitie kan scherper. Alle treindiensten die over de hsl gaan maken deels gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur end deels van het HRN. Waarin verschilt de 1100?"</i>	Verschil is dat de IC 1100 slechts voor een klein gedeelte gebruik maakt van de HSL-Zuid, waar andere treindiensten 'dedicated' op de HSL-Zuid rijden. Uiteraard moet rekening worden gehouden met het feit dat de HSL-Zuid niet geheel uit hogesnelheidsinfrastructuur bestaat. Dit wordt ook voldoende toegelicht in de annex aan de onderzoeksopzet.
8.	<i>"Het is ProRail niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Wij kunnen hier dan ook niet over adviseren."</i>	Het rapport Kiezen voor een goed spoor noemt verschillende opties voor indeling van het spoornetwerk. Eén daarvan is de splitsing van het Hoofdrailnet in meerdere corridors. Dit onderzoek kan daarvoor lessen bieden. De vraag is genuanceerd om recht te doen aan de unieke eigenschappen van de HSL-Zuid.

Reactie ROVER

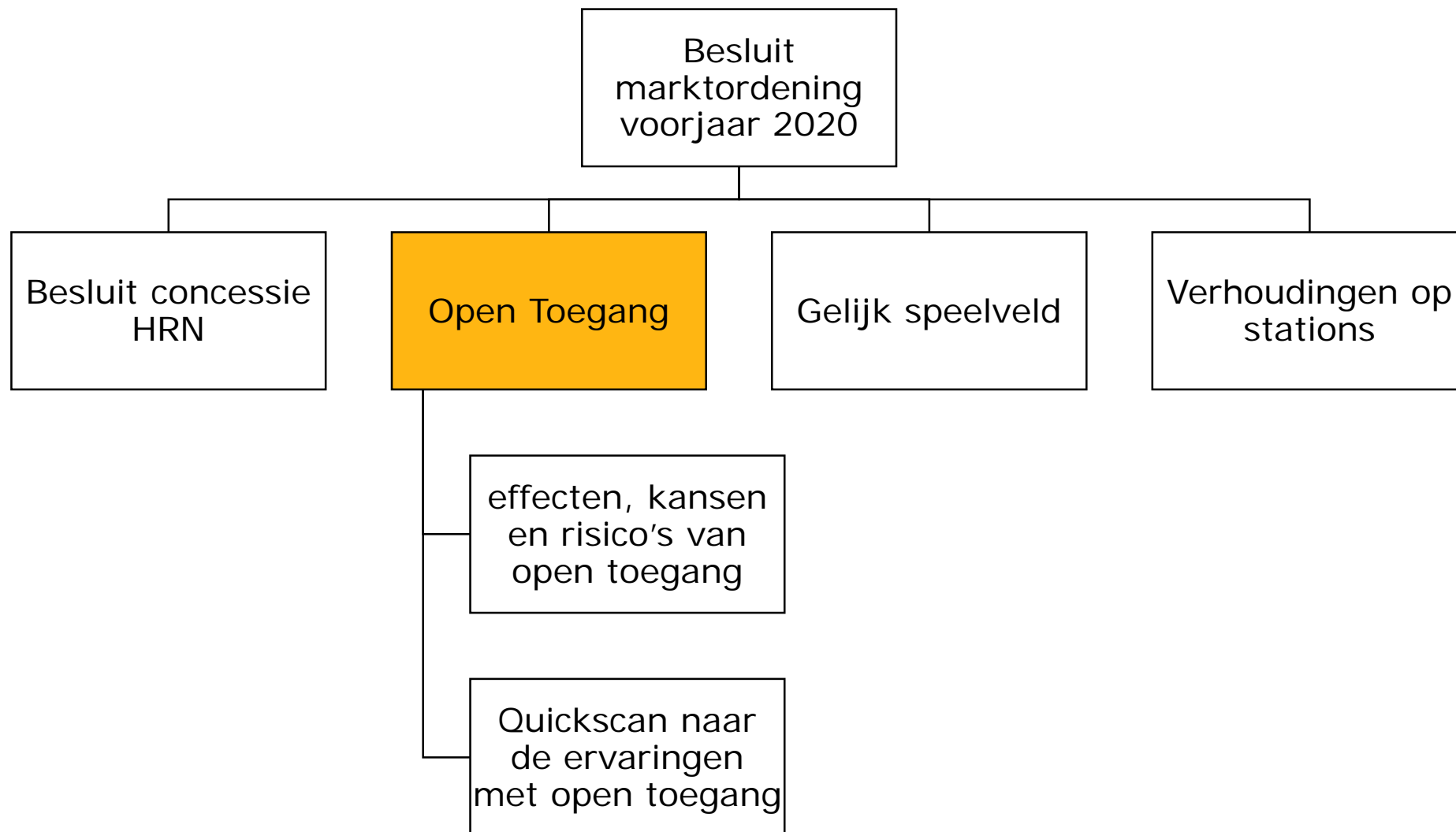
Suggestie van stakeholder		Reactie
1.	<i>“Optimale benutting moet niet alleen bekeken worden vanuit het optiek van de geplande situatie (aantal treinen, aantal zitplaatsen, routes) maar ook de realisatie in de praktijk (bijsturing in verstoorde situaties, punctualiteit). Daarbij moet ook rekening met toekomstige vraag (en/of aanbod in routes), hoe kan het beste vorm worden gegeven aan de modal shift?”</i>	De scenario's dienen inderdaad rekening te houden met een aantal uitgangspunten, waarbij de onderzoeksopzet bijzondere aandacht besteedt aan de toenemende binnenlandse reizigersvraag en de ambities voor internationaal personenvervoer. De operationalisering van deze ontwikkelingen moet verder plaats vinden in het onderzoek, voordat een definitieve keuze wordt gemaakt over de invulling van de scenario's. In de beoordeling van de scenario's wordt de robuustheid van de dienstverlening ook meegenomen.
2.	<i>“Wij adviseren in het onderzoek ook in te gaan op de vraag hoe een toekomstige afweging tussen binnenlands-, en grensoverschrijdend personenvervoer binnen de HSL-Zuid moet worden gemaakt binnen de verschillende scenario's en in samenhang met open access treinen.”</i>	Dit is de kern van het onderzoek zoals vervat in de hoofdvraag. Aan de onderzoekers wordt gevraagd om bij de scenariokeuze te expliciteren waarom vervoersdiensten al dan niet via een concessie gecontracteerd moeten worden.
3.	<i>“Onderzocht zou moeten worden of de scenario's beter scoren zodra deze governance wordt aangepast dan wel infrastructuur wordt verbeterd (bijvoorbeeld verplaatsen van de spanningssluisen).”</i>	Omdat het beheer van de HSL-Zuid nog tot 2031 bij Infrabeleed is gepositioneerd, vormt dit geen onderdeel van het onderzoek. Ook de aanleg van infrastructuur vormt geen onderdeel van het onderzoek.
4.	<i>“Wij pleiten er voor de lijnvoeringen zoals opgenomen in het OV toekomstbeeld 2040 als referentie op te nemen. Bij de lijnvoering die in de scope wordt meegenomen moet rekening worden gehouden met zowel de vervoervraag als de logistieke mogelijkheden van de infrastructuur.”</i>	Zie reactie bij suggestie 1.
5.	<i>“De scenario's zouden ook wederkerig moeten zijn. Zij moeten duidelijk aan gegeven wat eventuele aanpassingen aan infrastructuur aan invloed kunnen hebben.”</i>	Zie reactie bij suggestie 3.
6.	<i>De onderzoeksopzet suggereert dat de te kiezen scenario's vanzelf leiden tot bepaalde scores op de beoordelingscriteria. Het hangt echter nogal af van de te maken keuzes binnen deze scenario's.”</i>	Eén van de eerste stappen in het onderzoek is om te komen tot ordeningsscenario's op basis van toekomstontwikkelingen. Op dat moment zullen in overleg tussen het ministerie en het onderzoeksbureau keuzes moeten worden gemaakt over de precieze invulling van de scenario's.
7.	<i>“Wij missen een aantal elementen bij de reizigerseffecten. Zo is het karakter van de dienst (reserveringsplicht of niet) en de prijs van tickets ook een reizigerseffect. ... Dit zouden wat ons betreft ook geen effecten moeten zijn die in het onderzoek in beeld worden gebracht maar randvoorwaarden voor de nieuwe concessie, ongeacht of deze aanbesteed wordt of onderhands gegund.”</i>	Tot op zekere hoogte zijn de karakter van dienst en de prijsontwikkeling inderdaad factoren waarop middels een concessie gestuurd kan worden, ongeacht de precieze orderingskeuze. Dat neemt niet weg dat orderingskeuzes in directe zin effecten kunnen hebben op de betaalbaarheid, zoals ook verondersteld in de literatuur. In de onderzoeksopzet wordt daarom ook getoetst op de effecten van een orderingskeuze op de prijsontwikkeling.
8.	<i>“Wij missen een beoordeling op maatschappelijke effecten. ... Het maatschappelijke vraagstuk is de wens om te komen tot een modal shift en dus een verhoudingsgewijs grotere vervoersvraag voor het OV, zowel nationaal als ook internationaal. De vraag is welk scenario daar het beste aan bijdraagt. Andere maatschappelijke effecten van OV en dus ook de HSL zijn duurzaamheid (energietransitie), gezondheid, leefbaarheid en efficiënt ruimtegebruik.”</i>	Marktordening is een middel, en geen doel op zich. Dit onderzoek moet inzicht geven in de effecten van orderingskeuzes voor de HSL-Zuid, evenals beantwoorden welke orderingsvariant leidt tot een optimale invulling van de HSL-Zuid. De contouren van het Toekomstbeeld OV zetten uiteen wat de beleidsdoelen zijn voor de komende decennia, waaronder de wens dat het OV haar deel van de mobiliteitsgroei opvangt. Voor het algehele besluit over de marktordening op het spoor na 2024 zal een beleidsafweging worden gemaakt waarbij niet alleen de resultaten uit alle onderzoeken als bouwstenen dienen, maar ook de contouren van het Toekomstbeeld OV als ook andere beleidsdoelen.

9.	<i>“Voor het bereiken van de modal shift is ook snelheid van belang en dus kortere reistijden. Ook hier kan het te kiezen scenario en de te kiezen scope invloed op hebben, aangezien reistijd onder meer wordt bepaald door route, materieel en samenhang met andere diensten op hoofdrailnet en HSL. ... Wij zijn daarom van mening dat voor de scope nadrukkelijk moet worden gekeken naar versnelling van de IC Amsterdam-Brussel door een andere routekeuze.”</i>	De precieze vormgeving van vervoersdiensten is geen onderdeel van het onderzoek. De mate waarin een scenario bijdraagt aan de prestaties op de HSL-Zuid, waaronder capaciteit en reistijd, wordt wel meegewogen.
10.	<i>“Wij merken op dat gezien de geplande realisatie van het 5e en 6e spoor bij station Amsterdam Zuid, inclusief keervoorzieningen, ook dit station tot de “HSL-infrastructuur” hoort.”</i>	Amsterdam-Zuid wordt evenals andere haltingen van vervoersdiensten op de HSL-Zuid niet gerekend tot de HSL-infrastructuur, omdat deze stations ook worden bediend door andere spoorvervoersdiensten.



1. Open Toegang & 2. PSO-verordening

10.2.e & 10.2.e





Inhoud

Deel I: open toegang

- 1) Wat is open toegang?
- 2) Juridisch kader
- 3) Kansen en bedreigingen
- 4) Beleidsknoppen: concessievolume, heffingen en capaciteitsverdeling
- 5) Economische evenwichtstoets en relatie met capaciteitsverdeling

Deel II: PSO-verordening irt gunnen treinconcessie



1. Wat is open toegang?



- › Het recht op het aanbieden van diensten, zonder concessies.
- › Dit geldt:
 - Sinds het 3^e Spoorwegpakket (2007) voor het internationaal personenvervoer
 - Door het 4^e Spoorwegpakket (2016) vanaf dienstregeling 2021 op decentrale lijnen en vanaf dienstregeling 2025 op het HRN.
- › Min-of-meer nieuwe situatie voor Nederland, andere lidstaten meer ervaring.

Ervaringen met open toegang in Europa

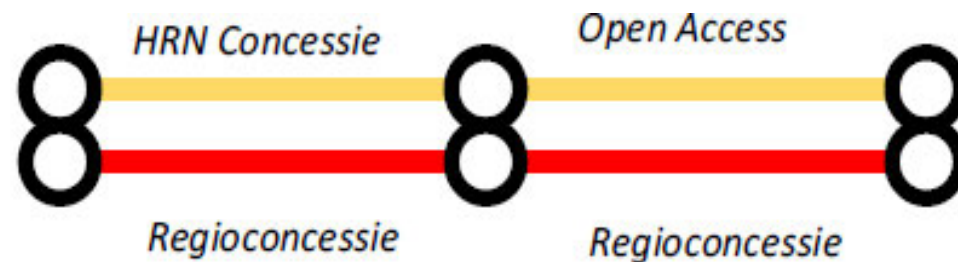
- Waar?
 - In praktijk: Duitsland, Oostenrijk, Zweden, Groot-Brittannië, Tsjechië, Slowakije en Italië (maar meer landen waar het vóór 4^e SPW mogelijk was).
- Wie?
 - (Nieuwe) spoorbedrijven (vb. WestBahn en DB/Arriva), maar ook aanbieders van andere modaliteiten (vb. Flix Mobility, MTR en Regiojet)





Wat kunnen we hier verwachten?

Optie 1: toetreders op het HRN, al dan niet als onderdeel van internationale dienst.





2. Juridisch Kader



Juridisch kader Open Toegang I

› Van alleen internationaal vervoer naar, binnenlands en internationaal:

Artikel 10, lid 2 gewijzigde **SERA richtlijn (2012/34 gewijzigd door 2016/2370)**

2. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1370/2007 (PSO – verordening) krijgen spoorwegondernemingen onder **eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden** het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen krijgen het recht om passagiers te laten instappen op **elk station en hen te laten uitstappen op een ander station**. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage II, punt 2, bij deze richtlijn bedoelde dienstvoorzieningen verbindt.”;



Juridisch kader Open Toegang II

- › 2 keuzes voor de Lidstaten:
 - Uitstel recht op toegang van 2021 tot 2025 als er sprake is van een ongecompenseerde concessie en gegund voor 16 juni 2015 (artikel 11 lid 5) (een overgangstermijn)
 - NL heeft hiervoor gekozen
 - Clausulering van het recht op toegang door introductie van de EET (art 11 lid 1 en 2) (permanent)
 - NL heeft hiervoor gekozen



Juridisch kader III

- › Uitvoeringsverordening EC, **2018/1795**
- › de Vo regelt:
 - procedure en criteria vastgesteld die moeten worden toegepast door de toezichthoudende instantie
- › Ter beoordeling van :
 - een nieuwe passagiersvervoerdienst
 - Het in gevaar brengen van het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract voor spoorvervoer



Juridisch kader Open Toegang III

Het Nederlandse kader

- (vooralsnog) Wp2000 → voor OT
- Spoorwegwet → voor daadwerkelijke capaciteit
- artikel 19a Wp2000
- Loopt nog Veegwet actie wegens onduidelijke formulering
- Berekeningsmethodiek Ec Evenwicht vastgesteld door ACM
- Mogelijk nog aangevuld met beleidsregels.



3. Kansen en bedreigingen



Kansen

- › Lagere prijs voor vervoerbewijzen, hogere kwaliteit en hogere frequentie.

VERVOERDER	ROUTE	REISDUUR	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 1 DAG (02-11- 2019)	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 12 DAGEN (13-11-2019)	ACTIEVE INCUMBENT	REISDUUR	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 1 DAG (02-11- 2019)	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 12 DAGEN (13-11-2019)
FLIX MOBILITY FLIX MOBILITY/LEO EXPRESS	Hamburg – Keulen	4 uur 20 min	€20	€10	DB	4 uur 20	€77.90-€97.50	€29.90-€59.9
	Berlijn - Stuttgart	6 uur 31 min**	€20	€30	DB	5 uur 31	€160	€29.9- €79.9

Hogere kwaliteit?

- › Opentoeegangvervoerders bieden soms meer en/of andere on-board services.



'het succesverhaal'

- Veel ruimte
- Lagere prijzen
- Betere kwaliteit
- Prestaties incumbent ook verbeterd!

.italo
Nuovo Trasporto Viaggiatori



Frequentie

- Open toegang kan leiden tot een hoger aanbod en de ontwikkeling van nieuwe markten/verbindingen.

Land	Toetreders	Route	Freq. Toetreder jaar 1	Freq. incumbent jaar (2013)	Totale aanbod toetredingsjaar	Freq. incumbent nov. 2019	Frequentie toetreder	Totale aanbod nov. 2019
Duitsland	Flix Mobility Flix Mobility/Leo Express	Hamburg – Keulen Berlijn - Stuttgart	6	nb	nb	13(3 indi.)	6	19
			8	nb	nb	27 (20 indi)	8 - 10	35 - 37
Groot-Brittannië	Grand Central	Sunderland – London	3	Nvt	Nb	Nvt	5	Nb
		Bradford- London Hull - Londen	4	Nb	Nb	Nvt	4	Nb
	Hull Trains		nb	nvt	nvt	nvt	7	8
Italië	NTV-Italo	Rome – Turijn (HSL)	5	10	15	21 (4 indi.)	16	37
		Rome- Venetië (HSL)	5	18	23	20	17	37
		Rome – Milaan (HSL)	26	36	62	54 (1 indi)	21	75
Oostenrijk	WestBahn	Salzburg - Wenen	11	36	47	36	29 (2 p.u.)	65
Slowakije	Regiojet	Kosice-Zillina	2	18	20	17	2	21
	LeoExpress	Kosice-Zillina	1	16	25	17	2	21
Tsjechië	Regiojet	Praag – Brno****	3	28	31	23	10	33
	Regiojet LeoExpress	Praag – Ostrava	11	21	30 (2011)	21	10	39
			10		39 (2013)		8	
Zweden	MTR	Göteborg- Stockholm	8 (1 p.u)	18	26	26	8	34
	Snälltaget	Malmö - Stockholm	nb	nb	nb	16	3	19



Bedreigingen

- › Afwezigheid concessie betekent dat er veel minder sprake is van sturing.
- › Aanbod laat zich niet sturen: aantal toetreders afhankelijk van de markt, opentoeegang-vervoerders kunnen frequenties terugschroeven of zelfs geheel uitstromen.

Casus: Westbahn

'de tegenvaller'

- Veel ruimte
- Betere kwaliteit
- Goede prestaties
- Maar...



Casus: W&S

'het doemscenario'

Wrexham & Shropshire Trains in shock closure

Jobs and businesses at risk after closure of Wrexham & Shropshire railway

How crazy rules killed Britain's last great railway

Bigger players leave no room for Wrexham & Shropshire's model railway

wrexham &
shropshire



4. Beleidsknoppen

Beleidsknoppen



Heffing op
spoorwegondernemingen die
passagiersvervoersdiensten
verrichten



Volume van de (HRN-)concessie



Capaciteitsverdeling



Heffing voor opentoeegangtoetreders

- De volume van de concessie voor het HRN bepaalt mede de feitelijke ruimte voor open toegang
- De huidige concessie borgt voldoende aanbod door de concessiehouder, maar laat weinig ruimte toetreders.
- Of dit feitelijk de markt afschermt hangt af van de prioriteitsregels bij overbelastverklaringen.

Artikel 43: Afstemming dienstregeling op vervoervraag

NS stemt haar dienstregeling aantoonbaar af op de reizigersvraag. NS toont dit tenminste aan voor het landelijke, interregionale en regionale vervoeraanbod en de vervoersvraag op deze niveaus.

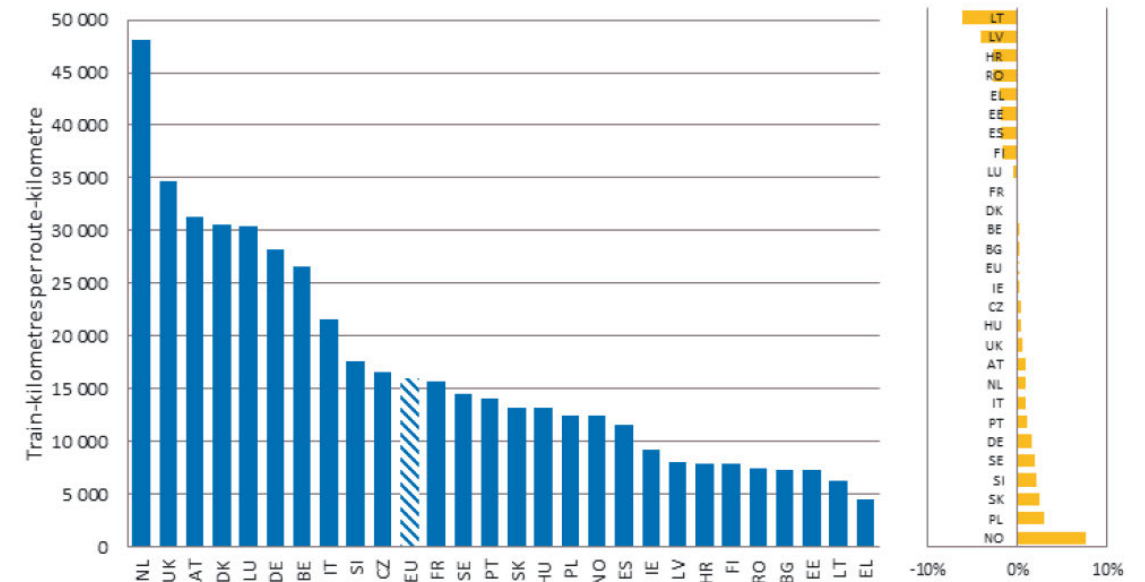
Artikel 44: Minimale bediening

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 43 voldoet de dienstregeling, alsmede tussentijdse structurele wijzigingen van de dienstregeling minimaal aan de volgende eisen:
 - a. NS bedient de 'grote' stations, vermeld in de bijlage 5, van 06.00 tot 24.00 uur minimaal twee keer per uur in iedere richting;
 - b. NS bedient de 'overige' stations, vermeld in de bijlage 5, op werkdagen van 06.00 tot 20.00 uur, minimaal twee keer per uur in iedere richting en daarna tot 24.00 uur alsmede in het weekend van 06.00 tot 24.00 uur, minimaal één keer per uur in iedere richting;
 - c. het is NS toegestaan jaarlijks op 31 december vanaf 20.00 uur tot 1 januari 10.00 uur geen treinen te laten rijden.

Capaciteitsverdeling I.

- Netwerk drukte van Europa
- Toetreders richten zich op rendabele verbindingen, die vaak samenvallen met lijnen die veel bediend worden.

Figure 9: Network utilisation in 2016 and compound average growth rate, 2011-2016



Source: RMMS, 2018 and Statistical pocketbook, 2018



Capaciteitsverdeling II.

- › Geregeld in de Spoorwegwet ter implementatie van de SERA richtlijn
- › Geregeld in het besluit capaciteitsverdeling, incl, prioriteitstelling bij overbelastverklaring
- › Capaciteitsverdeling is een essentiële taak van de infrastructuur beheerder
 - Non-discriminatoir
 - Transparant
 - Toezicht door ACM



Herziening van de Capaciteitsverdelingsregels

- › Stelsel gevalueerd in 2018
- › Begin 2019 herziening van het stelsel aangekondigd
- › Aanleiding
 - Wijziging bijlage VII (het capaciteitsverdelingsproces) van de SERA 2012/34
 - Een drukker wordend spoor: steeds meer conflicten
- › Belangrijk onderdelen van deze herziening
 - Doorzettingsmacht ProRail
 - De “statische prioriteringsregels” in het besluit
- › Planning: onderdeel van de modernisering van de spoorregelgeving (nieuwe spoorwegwet incl onderliggende regelgeving)
 - Start formele consultatie: eind Q1 2020

Artikel 10



- 1 Indien de infrastructuur overeenkomstig [artikel 7, tweede lid](#), overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van de [artikelen 8 en 9a](#) prioriteit toegekend aan deelmarkten overeenkomstig onderstaande volgorde:
 - a. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
 - b. nationaal openbaar vervoer;
 - c. internationaal openbaar vervoer, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
 - d. nationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
 - e. internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
 - f. streekgewestelijk openbaar vervoer;
 - g. standaard goederenvervoer;
 - h. overig personenvervoer;
 - i. verkeer zonder vervoersfunctie.
- 2 Onverminderd het eerste lid, is de beheerder bevoegd aanvullende, in de netverklaring bekend gemaakte, prioriteitscriteria te hanteren.





Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling I

› Redenering proces OT

- › Er zijn 4 varianten: meteen toegang, toegang na EET, geen toegang, toegang onder vw-den
- › Vooralsnog zijn PR, ACM en OVS het over dit proces eens

1. *Meteen toegang (na 18 mdn)*

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt geen EET-aanvraag.
- › OT aanvrager heeft *van rechtswege* direct toegang tot de infrastructuur (hiervoor hoeft geen besluit te worden genomen).

2. *Toegang na EET (18 mdn)*

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt een EET aanvraag. Aanvraag wordt beoordeeld; geen inbreuk op economische evenwicht van de concessie.
- › OT-aanvrager heeft *van rechtswege* na EEToets direct toegang tot de infrastructuur (hiervoor hoeft geen besluit te worden genomen)
- › De EET is een besluit.



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling II

Geen toegang na EET

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt een EET aanvraag. Aanvraag wordt beoordeeld: er is inbreuk op het economische evenwicht van de concessie.
- › OT-aanvrager heeft *van rechtswege* geen toegang tot de infrastructuur (hiervoor hoeft geen besluit te worden genomen).
- › EET is een besluit.
- › Toezicht op de naleving dat de OT-aanvrager niet toch actief is in een gebied ligt bij de concessieverlener / bevoegde overheid voor dat gebied of die lijn.

Toegang na EET onder voorwaarden

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt een EET aanvraag. Deze aanvraag wordt beoordeeld: er is inbreuk op het economische evenwicht van een concessie, tenzij een de OT- aanvrager zich houdt aan bepaalde voorwaarden die in de EET zijn opgenomen.
- › OT- aanvrager heeft *van rechtswege toegang onder voorwaarden*.
- › De EET is een besluit.
- › Toezicht op de naleving dat de OT- aanvrager niet toch actief is buiten de gestelde voorwaarden ligt bij de concessieverlener/bevoegde overheid voor dat gebied of die lijn.
- › ProRail zorgt ervoor dat de capaciteit die wordt aangeboden en de toegangsovereenkomst die wordt gesloten past binnen de voorwaarden van de voorwaarden verbonden aan de EET



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling III

- › *Indiening van een OA aanvraag*
- › Het moment van indiening, niet geregeld in de Vo
- › Hoe om te gaan met meerdere aanvragen, niet geregeld in Vo

- › *Bij aanvraag van een EET*
- › Het betrekken van bestaande of toekomstige concessies,
 - rechtsoverweging 13 in Vo, Artikel 9 lid 7, artikel 5 lid 2, artikel 11, lid 4
- › Het betrekken van de beschikbare capaciteit bij de beoordeling
 - MLT-planning ProRail , rechtsoverweging 16
- › Het betrekken van de kwaliteit van de open toegang dienst bij de toets
- › Is toegang beperkt in tijdsduur?
 - Aanknopingspunt artikel 11 lid 4 van de Vo



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling III

- › *Bij toegang tot de markt/ infrastructuur*
- › Het moment van de daadwerkelijke toegang ; 18 mdn
- › Het onder voorwaarden hebben van toegang tot de infrastructuur en het toezicht daarop.

- › *Wisselwerking EET + heffing ex 12 SERA richtlijn*
- › Hoe gaan deze zich tot elkaar verhouden?
- › Een heffing is geen vaststaand bedrag dat een concessieverlener kan innen bij een OT-vervoerder, hooguit een berekeningsmethodiek





DEEL II DE PSO-verordening irt gunnen treinconcessie

- › Vierde Spp wijzigt ook Verordening 1370/2007 (Vo **2016/2338**)
 - Verordeningen werken in principe rechtstreeks door
 - Vierde Spp wijzigingen vooral ten aanzien van de (onderhandse) gunning van treinconcessies
 - “indien nationale wetgeving dit niet verbiedt..... ”

Artikel 5 regelt de gunning voor openbare dienstcontracten

- Inbesteding delen HRN-concessie: Wp2000 sluit dit uit voor HRN
- Tijdelijke gunning in uitzonderlijke omstandigheden: mogelijk gemaakt in Wp2000/Bp2000 (kennisgeving EurCie)
- Kleine contracten in waarde of km : Wp2000/Bp2000 maakt mogelijk



PSO vw-den

- › 4 bis. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan de bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor openbaar personenvervoer per spoor onderhands te gunnen:
- › indien zij onderhandse gunning **gerechtvaardigd acht in** het licht van relevante **structurele en geografische kenmerken** van de betrokken markt en het betrokken spoorwegnet, en met name de omvang ervan, de kenmerken van de vraag, de **complexiteit van het net, het technische en geografische isolement** ervan en de onder het contract vallende diensten, en
- › indien een dergelijk contract zou leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten of de kosteneffectiviteit, of beide, in vergelijking met het eerder gegunde openbaredienstcontract.



Criteria 4 Bis

- › relevante **structurele en geografische kenmerken** van de betrokken markt
- › en het betrokken spoorwegnet
- › met name de omvang ervan
- › de **complexiteit van het net**
- › **het technische en geografische isolement** ervan
- › en de onder het contract vallende diensten, en



Onderhandse gunning criteria

- › Toelichting op EU process totstandkoming criteria (OVS)
- › Ingrediënten voor gesprek over criteria:
 - Wie toetst criteria?
 - Op welke manieren kunnen deze criteria worden geduid?
 - Hoe is NL te kwalificeren ?



Onderhands gunnen tot 2023

- › artikel 5 zesde lid PSO. Ingrediënten voor gesprek:
- › Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbare dienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van tien jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is.
- › (artikel 8) Artikel 5, lid 6, en artikel 7, lid 3, zijn niet langer van toepassing vanaf 25 december 2023. De duur van contracten die overeenkomstig artikel 5, lid 6, worden gegund tussen 3 december 2019 en 24 december 2023 bedraagt niet meer dan tien jaar.



Het openbaredienstcontract

- › Ingrediënten voor het gesprek:
 - De dienst van algemeen economisch belang
 - Wat valt onder personenvervoerdiensten/ openbaar vervoer?
 - Fietsenstallingen, OV-fiets; huidige NS concessie is breed
 - Ro (5) 1370/2007 Vele voor het algemeen economisch belang noodzakelijke personenvervoersdiensten over land kunnen momenteel niet op commerciële basis worden geëxploiteerd. De bevoegde instanties in de lidstaten moeten maatregelen kunnen nemen om dergelijke dienstverlening te verzekeren.
 - Ro (7) 1370/2007 Studies, en de ervaringen (...) waar reeds een aantal jaren concurrentie in de openbaarvervoersector bestaat, tonen aan dat de invoering, (...) van gecontroleerde mededinging tussen exploitanten heeft geleid tot een aantrekkelijkere en innovatievere goedkopere dienstverlening (...).
 - De FMN- zaak tegen de gunning huidige concessie
 - De HRN concessie in het licht van EU-vragen, pilots + recente gesprekken met EU CIE



Het gunnen van het HRN in meerdere concessies

- › Ingrediënten voor het gesprek
 - Corridors
 - Formulering Wp2000
 - Artikel 66: Dit artikel is van toepassing, indien Onze Minister voornemens is een **concessie te verlenen voor het hoofdrailnet**.
 - Relatie met voorwaarden onderhandse gunning



Doorlooptijden

› Ingrediënten voor gesprek

- Doorlooptijden MR, voorportalen, interdep afstemming
- Beleidsvoornemen naar TK (4wkn) , wat als 4 wkn om zijn → lid 4? (66 Wp2000)
- Programma van Eisen naar TK (4wkn) , 66a Wp2000 (ongeclausuleerd)
- Concept concessie naar EK en TK (8 wkn), 64 Wp2000 (ongeclausuleerd)
 - ammendement 4e spp → zodat TK ook pp kan horen (bijv ACM)

Bij onderhands gegunde concessie

- › Art 29a Wp2000 Een concessie zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden, kan worden genomen indien de vervoerder niet binnen vier dagen na de dag waarop het voorgenomen besluit aan hem is bekendgemaakt aan de concessieverleener heeft doen blijken dat hij de concessie niet zonder voorbehoud aanvaardt.
- › PSO aanbestedingsprocedure (of wordt dit volgende week?)



PSO versus aanbestedingrichtlijnen

Food for thought voor volgende week!

› Aanbesteding in de PSO:

„3. Een bevoegde instantie die een beroep doet op een andere derde dan een interne exploitant, gunt openbaredienstcontracten via een openbare aanbestedingsprocedure, behoudens de in de leden 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 5 en 6 bedoelde gevallen. De openbare aanbestedingsprocedure staat open voor alle exploitanten en verloopt eerlijk, met inachtneming van de beginselen van transparantie en niet-discriminatie. Na de indiening van de inschrijvingen en een eventuele eerste selectie kan, met inachtneming van deze beginselen, worden onderhandeld over de meest geschikte manier om te voldoen aan specifieke of complexe behoeften.”;



Voorstel inhoud workshops Component 1

Vervoersconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning

Onderzoek voor het ministerie van infrastructuur en waterstaat

Overzicht thema's voor workshops component 1

Besproken 7 november

Prestaties

- Hoe presteert het personenvervoer per spoor?
- Hoe verhoudt zich dit tot wat de best-of-class presteren (nationale ontwikkelingen in internationaal perspectief)?

Het 4^e spoorwegpakket

- Wat moet wanneer ingevoerd zijn?
- Hoe kunnen de Europese teksten worden geïnterpreteerd?
- Welke randvoorwaarden stelt de Nederlandse wetgeving?

Vervoerkunde en complexiteit

- Vervoergroei en te verwachten knelpunten
- Is het NL netwerk complex? en zal/moet het zo blijven?

Spoor, coördinatie en regie

- Verduidelijking van de verschillende regie- en coördinatie-aspecten (vervoer- vervoer, infrastructuur-vervoer, Rijk-DO's, tarief, etc.)
- Lessen uit binnenland (Beter en Meer)
- Lessen uit buitenland (Groot-Brittannië, Duitsland)

Maatschappelijke verwachtingen

- Wat zijn de maatschappelijke verwachtingen? Milieu, congestie,...
- Toekomstbeeld OV 2040 en betekenis voor het spoor?
- Wat zijn de concrete doelen voor het spoorstelsel in NL?

Aanbestedingen op het spoor

- De lessen van het onderzoek over marktwerking in het regionaal openbaar vervoer (onderzoek I&W)
- Overzicht van buitenlandse praktijken en buitenlandse lessen (m.n. uit Groot-Brittannië)

Technische uitdagingen

- Betekenis van transitie naar ERTMS, 3kV, etc. voor de timing van elke verandering?

Publieke waarden en sturing van technische sectoren

- Brede lessen over het sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven
- Conflicterende publieke waarden

Open access op het spoor

- Wat zijn de buitenlandse ervaringen? (onderzoek I&W)
- Marktmogelijkheden in NL? Kansen en uitdagingen voor het systeem?
- Uitdagingen bij combineren van klokvast dienstregelingen met open access

Politiek en bestuur

- Hoe hangt de vlag erbij in de politiek? Minister, kamer,...
- Wat is het sturingsvermogen en de sturingswens van het ministerie?

Overzicht thema's voor workshops component 1

Planning zoals overeengekomen

27 november
13:30-17:30
Den Haag

Introductie / randvoorwaarden

Prestaties

- Prestaties personenvervoer per spoor
- Verhouding tot best-of-class

Maatschappelijke verwachtingen

- Maatschappelijke verwachtingen
- Toekomstbeeld OV 2040
- Concrete doelen spoorstelsel NL definiëren

Politiek en bestuur

- Hoe hangt de vlag erbij in de politiek?
- Sturingsvermogen en sturingswens ministerie

Context concessieverlening

4 december
13:30-17:30
Den Haag

Publieke waarden en sturing van technische sectoren

- Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven
- Conflicterende publieke waarden

Marktordening in praktijk

Aanbestedingen op het spoor

- Onderzoek I&W marktwerking OV
- Buitenlandse praktijken en lessen

Open access op het spoor

- Onderzoek I&W open access
- Buitenlandse ervaringen
- Mogelijkheden en uitdagingen in NL

Juridisch kader

Het 4^e spoorwegpakket

- Wat moet wanneer ingevoerd zijn?
- Interpretatie Europese teksten
- Randvoorwaarden wetgeving NL

18 december
10:00-17:30
Den Haag

Inhoudelijke verdieping spoorstelsel

Vervoerkunde en complexiteit

- Vervoergroei, knelpunten
- Complexiteit NL-netwerk

Technische uitdagingen

- Transitie naar ERTMS, 3kV, etc.

Spoor, coördinatie en regie

- Verschillende regie- en coördinatie-aspecten
- Lessen uit binnen- en buitenland

Afstemming

Workshop 1: Inleiding en Randvoorwaarden

27 november 2019 - 13.30-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
13:30 – 13:45	Inleiding		
13:45 – 14:45	Prestaties (FEITEN) <ul style="list-style-type: none"> Hoe presteert het NL-spoor tov de concessie-eisen? Hoe presteert het NL-spoor tov best-of-class? 	<ul style="list-style-type: none"> I&W: Presentatie van MTR bevindingen ProRail/I&W: Presentatie benchmark NS-ProRail inno-V: Cijfers internationale benchmark 	<ul style="list-style-type: none"> MTR specialist - 10.2.e
15:00 – 16:15	Maatschappelijke verwachtingen (DOELEN) <ul style="list-style-type: none"> Wat zijn de maatschappelijke verwachtingen aangaande spoor? "Het publieke belang" Stand van het denken mbt LTSA (en/tov) Toekomstbeeld OV 2040? Kunnen en moeten concrete(re) doelen voor Spoor-NL worden gedefinieerd? 	<ul style="list-style-type: none"> I&W: Presentatie Toekomstbeeld OV I&W: Presentatie LTSA 	<ul style="list-style-type: none"> Expert Toekomstbeeld OV - 10.2.e
16:30 – 17:15	Politiek en bestuur (MIDDELEN) <ul style="list-style-type: none"> Wat is het sturingsvermogen en de sturingswens van het ministerie? Standpunt over de huidige situatie? Hoe hangt de vlag erbij in de politiek betreffende de 4^e SP opties en betreffende Kiezen voor goed spoor (open access, aanbestedingen, verticale structuur)? 	<ul style="list-style-type: none"> I&W: Terugblik over opeenvolgende concessies I&W: Informele discussie over politieke haalbaarheid van marktordeningsopties 	<ul style="list-style-type: none"> I&W team I&W MT-lid
17:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 2: Sturing publieke bedrijven en Juridisch kader

4 december 2019 - 13.30-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
13:30 – 13:45	Inleiding		
13:45 – 15:15	Het 4 ^e spoorwegpakket <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat moet wanneer ingevoerd zijn? ▪ Interpretatie Europese teksten (gunningsmoment, complexiteit, verbetering, e.d.) ▪ Randvoorwaarden wetgeving NL ▪ Binnenlands en buitenlands vervoer tov Concessies HRN 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Van Doorne: presentatie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10.2.e
15:30 – 17:15	Publieke waarden en sturing van technische sectoren <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven ▪ Conflicterende publieke waarden: lessen uit de spoorwegsector (doorsijpeling van publieke waarden) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TU Delft: presentatie (AANVULLEN) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ?
17:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 3: Concurrentie in de praktijk

11 december 2019 - 09.00-12.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
09:00 – 09:15	Inleiding		
09:15 – 10:30	Aanbestedingen op het spoor <ul style="list-style-type: none"> ▪ Resultaten onderzoek I&W marktwerking OV ▪ Buitenlandse praktijken en lessen (GB, DE, NO, SE) ▪ Randvoorwaarden personeel, materieel, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ inno-V: Presentatie over cases NL ▪ inno-V: Presentatie over cases buitenland ▪ I&W: Presentatie over samenvatting randvoorwaarden (personeel, materieel, etc.) - bijdrage 10.2.e 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10.2.e
10:45 – 12:00	Open access op het spoor <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderzoek I&W open access ▪ Buitenlandse ervaringen ▪ Mogelijkheden en uitdagingen in NL ▪ Binnenlands en buitenlands vervoer tov Concessies HRN 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I&W: Presentatie onderzoek open access ▪ I&W/Van Doorne: Presentatie juridische (on)mogelijkheden (?) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10.2.e
12:00 – 12:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 4: Inhoudelijke verdieping spoorsysteem / afstemming

18 december 2019 - 10.00-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
10:00 – 10:15	Inleiding		
10:15 – 11:30	Vervoerkunde en complexiteit <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat is de verwachte vervoergroei, welke knelpunten kunnen we verwachten? ▪ Is het NL-netwerk “complex”? Wat is complexiteit? ▪ Vervoersconcepten voor NL 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie ProRail (relatie van dit thema met Toekomstbeeld moet eerst helder zijn) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ...
11:45 – 13:15	Technische uitdagingen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Welke transities naar nieuwe technische systemen worden voorzien/overwogen/zijn denkbaar? (ERTMS, 3kV, etc.) ▪ Wat betekent dit voor de mogelijke vervoersconcepten? (randvoorwaarden) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie ProRail 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ...
14:00 – 16:00	Spoor, coördinatie en regie <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat betekent regie, coördinatie, integratie,...? Discussie en aanscherping ▪ Vraagkant versus aanbodkant: discussie en aanscherping ▪ Lessen uit binnen- en buitenland irt coördinatie (Williams report, Bahn2000, Deutschlandtakt,...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie inno-V 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ...
16:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Actiepunten uit de afgelopen begeleidingsgroep
Datum: donderdag 12 december 2019 13:18:22
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Beste 10.2.e ,
 Hartstikke bedankt voor het oppakken van onderstaande punten en de punten uit je eerdere mail.
 Op 18 december zal 10.2.e aanwezig zijn vanuit Berenschot.
 Bedankt voor het toesturen van de mailwisseling van het KiM. Wij hebben ondertussen contact gezocht met 10.2.e , om hem te betrekken bij de bijeenkomst met het expert team.
 Volgens mij was het 'm zo voor nu even.
 Hartelijke groet,

10.2.e
 10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e



Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
 Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
 Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: woensdag 11 december 2019 14:22

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: RE: Actiepunten uit de afgelopen begeleidingsgroep

Dag 10.2.e ,

Er waren nog een paar dingen waar ik je uitsluitsel over zou geven:

Deelname aan workshop 4

Julie zijn van harte welkom om deel te nemen aan de workshop op 18 december voor het onderzoek HRN, specifiek het onderdeel netwerkontwikkeling (10.00-11.30). Gelet op de volle deelnemerslijst wil ik vragen of jullie deelname kan worden beperkt tot één of twee personen. Wil je nog even laten weten wie dat wordt? Dan kan ik een datumverzoek sturen.

Zie bijgevoegd alvast de voorlopige volledige agenda (sheet 7).

Betrokkenheid van KiM

Het staat jullie vrij om contact te zoeken met 10.2.e 10.2.e @minienw.nl). Zij geven aan bereid te zijn om een expertrol te vervullen.

Zie bijgevoegd ook de mailwisseling.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: maandag 9 december 2019 15:41

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

CC: 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e

<10.2.e@berenschot.nl>

Onderwerp: RE: Actiepunten uit de afgelopen begeleidingsgroep

Dag 10.2.e,

In aanvulling op onderstaande mail en volgend op ons telefonische gesprek:

Reactie van de stakeholders

Zie bijgaand de verschillende reacties van de stakeholders op de onderzoeksopzet. Deze zijn relevant voor de gesprekken die jullie met hen voeren en voor de uitvoering van het onderzoek. We hebben ook alle matrices toegevoegd die wij hebben gemaakt voor iedere individuele stakeholder.

Presentatie open toegang

Zie bijgaand ook de presentatie van 10.2.e en 10.2.e over open toegang. Vooral relevant is deel I van bijgevoegde presentatie. 10.2.e heb ik ook uitgenodigd voor de sessie van 20 december.

Betrokkenheid van KiM

Ik zie dat zowel 10.2.e als 10.2.e vandaag niet aanwezig zijn. Ik zal aan 10.2.e vragen of zij morgen even haar contactpersoon bij KiM polst en laat weten wat de stand van zaken is.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: vrijdag 6 december 2019 17:06

Aan: 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e@berenschot.nl

CC: 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Actiepunten uit de afgelopen begeleidingsgroep

Beste 10.2.e, 10.2.e,

Zoals toegezegd sturen wij jullie een aantal relevante stukken voor het onderzoek en ga ik ook in op een aantal punten die we gisteren uitgebreid hebben besproken.

Beoordelingskader

Zoals toegezegd delen we bijgaand het vertrouwelijke 'beoordelingskader' dat we vorige week met de minister hebben besproken. Uiteraard richt de scope van het beoordelingskader zich vooral op het HRN, en minder op de HSL. Maar dit geeft wel een goede indruk hoe wij de verschillende opties zien voor marktopening. De inhoud zal jullie waarschijnlijk niet verrassen, net zomin als de toelichting die grotendeels uit 'Kiezen voor een goed spoor' (KVEGS) komt. Uiteraard moet nog veel uitgewerkt en uitgediept worden, niet in het minst in de verschillende onderzoeken. De minister herkende het kader 10.2.g

Toekomstbeeld OV

Een aantal weken geleden heeft een collega een overzicht gegeven van het huidige werk aan het Toekomstbeeld OV in het andere onderzoek over het HRN. Ik wilde de presentatie graag met jullie delen. Met name interessant is het werk op de landelijke netwerkuitwerking. Jullie zien daar dat het product nog heel erg in bewerking is, en dat pas richting einde 2020 de netwerkinrichting volledig gaat stollen. Goed om in het achterhoofd te houden bij de scenariokeuze.

Betrokkenheid van stakeholders

Tijdens de workshop hebben we gesproken over de beste manier om stakeholders te betrekken. Dit onderdeel hangt ook nauw samen met het onderzoek naar het HRN. Ik heb dit daarom even uitgebreid overlegd intern. De volgende dingen zijn daarover te zeggen:

- We vinden het een goed idee dat jullie op korte termijn een gesprek plannen met alle relevante stakeholders: in het bijzonder NS/FMN. Doel van dit gesprek is wat ons betreft vooral om op te halen, niet om (tussen)resultaten te brengen. Ik hoor graag of jullie je kunnen vinden in dit idee.
- Het stakeholdermanagement richting het einde van het onderzoek zien we als een taak die primair bij IenW ligt. Op verschillende momenten in januari en februari zullen bilaterale overleggen op het niveau van 10.2.e worden belegd, evenals één of twee brede stakeholdersoverleggen. Zoals wij het nu voor ons zien hoeft Berenschot daarbij geen actieve rol te spelen. Wij zullen dus de tussenstand en de uitkomsten van de onderzoeken delen en bespreken met de relevante stakeholders. Het kan zijn dat we een beroep op jullie doen om bijv. een aantal sheets voor te bereiden of een korte presentatie te geven. Daar hebben we dan nader contact over.

Een afzonderlijk gesprek over het onderzoek op hoogambtelijk niveau vinden wij op dit moment in de tijd niet nodig. Wij zullen tijdig de ambtelijke top betrekken bij de scenariokeuze en de uitkomsten van het onderzoek door middel van nota's en/of interne overleggen.

Hartelijke groet en fijn weekend alvast!

Mede namens 10.2.e en 10.2.e,

10.2.e

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

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

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Aan: Ministerie van IenW **Datum:** 5 december 2019
Cc: **Van:** Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Verslag tweede begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Terugblik afspraken en acties – kick-off 26 november 2019

In de vorige begeleidingsgroep zijn een aantal afspraken en acties vastgelegd. Onderstaand een overzicht van de acties die in gang zijn gezet of nog open staan.

- **Actie:** Berenschot heeft de experts voor het expertteam benaderd. Zij hebben allen toegezegd.
- **Actie:** Berenschot (10.2.e) heeft Thalys en Eurostar benaderd. De afspraak met Thalys staat voor begin januari. Vanuit Eurostar is nog geen reactie gekomen.
- **Actie:** IenW (10.2.e) en Berenschot (10.2.e) leggen de (contact)momenten voor januari vast. (10.2.e) komt met een voorstel voor dagdelen / contactmomenten voor januari.
- **Actie:** IenW heeft het KiM / (10.2.e) benaderd. IenW verwacht binnenkort een reactie of (10.2.e) of (10.2.e) namens het KiM aansluiten in het expertteam.
- **Actie:** IenW laat weten wie zij (intern) bij het overleg van 20 december willen betrekken. De drie clustercoördinatoren (10.2.e), (10.2.e) en (10.2.e) zijn hier in ieder geval voor uitgenodigd.
- **Actie:** IenW plant begin januari een moment in om (10.2.e) en (10.2.e) te betrekken bij de voortgang van het onderzoek en om de eerste resultaten te delen.

Het belang van de betrokkenheid van vervoerders bij het onderzoek, in het kader van draagvlak, wordt benadrukt. Vandaag (5 december) is er een stakeholderbijeenkomst, waarin zij op de hoogte worden gebracht van het onderzoek. De onderzoeksopzet is voorafgaand aan de uitvraag gedeeld met de vervoerders.

- **Actie:** IenW komt met een voorstel om de partijen (FMN en NS) te betrekken (10.2.e) heeft (10.2.e) gesproken en zijn betrokkenheid bij dit onderzoek geborgd. Op 18 december geeft ProRail een presentatie over ordeningsmogelijkheden, op basis van de infra.
- **Actie:** IenW stuurt de uitnodiging door, zodat Berenschot hierbij aan kan sluiten

2. Bespreken speelveld van de scenario's

We bespreken het speelveld van marktordeningsopties en vervoersdiensten.

- De vraag wordt gesteld in hoeverre grensoverschrijdende vervoersdiensten, zoals de IC Brussel, geïntegreerde vervoersdienst te noemen zijn. Internationaal volledig geïntegreerd bestaat

Berenschot

eigenlijk niet, maar het idee is dat deze treindiensten voor binnenlands gebruik aan alle eisen die aan HRN-vervoersdiensten gesteld worden zouden moeten voldoen.

- De voorbeelden van vervoersdiensten hebben betrekking op de eisen die nu aan vervoersdiensten gesteld worden.
- Er bestaat nog onduidelijkheid over de definitie van geïntegreerd en niet geïntegreerde vervoersdiensten. Wens om dit verder te operationaliseren.
- In het geval van deels onderhands gunnen / aanbesteden / aan de markt laten kan gedacht worden aan het gunnen van (deel)pakketten. Spanje is hierin een voorbeeld.
- Vanuit lenW wordt op dit moment onderzocht welke eisen men aan open access kan stellen en welke instrumenten er zijn om open access te reguleren. Er is op 4 december een presentatie gegeven over de (on)mogelijkheden van open access.
- **Actie:** lenW stuurt (een deel van) deze presentatie toe

We bespreken de uitgangspunten op wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid.

- Berenschot stelt dat, als de gevraagde capaciteit uit TBOV het uitgangspunt is, niet geïntegreerd binnenlands vervoer bij voorbaat wordt uitgesloten. Vanuit TBOV is een toetsingskader opgesteld dat op 5 december wordt besproken tijdens de stakeholderbijeenkomst. Ook dit kader is echter nog behoorlijk generiek.
- **Actie:** lenW stuurt dit toetsingskader toe
- Berenschot stelt voor om de kwantitatieve cijfers uit het TBOV als uitgangspunt mee te nemen.
- lenW stelt voor om dit om te draaien. Enkel de contouren van het TBOV zijn vastgesteld. Voorstel: Indien we uitgaan van een scenario, wat voor effect heeft dit dan op de (groei)cijfers (en bijbehorende lijnvoering/dienstregelingsopties? Op die manier kunnen scenario's ook effect hebben op het TBOV.
- Juridische maakbaarheid is een belangrijk aspect van het HRN-onderzoek. lenW stelt voor om aan te sluiten bij deze uitgangspunten uit het HRN-onderzoek.
- Het is niet waarschijnlijk dat de huidige HSL-heffing voor het vervoer over de HSL-Zuid na 2024 wordt aangepast. Dit is ca. € 130 miljoen (budget 2024, prijspeil 2019).
- lenW heeft buiten de concessie om geen eisen vastgesteld die randvoorwaardelijk zijn voor binnenlandse HSL-diensten en heeft niet bepaald hoe veel capaciteit te willen contracteren en/of aan de markt te laten.

3. Presentatie en toelichting op de MTR

10.2.e van het cluster Aansturing NS en ProRail heeft een toelichting gegeven op de voorlopige resultaten van de mid-term review die op dit moment wordt uitgevoerd.

- Het rendement van de HSL-Zuid is de afgelopen jaren gedaald.
- De business case voor de HSL-Zuid is in scope van de MTR. Het is (nog) niet bekend wat de resultaten hiervan zijn.
- Alle bodemwaarden blijven gelijk en een aantal streefwaarden gaan omhoog. Er wordt een correctie toegepast op zitplaatskans indien de reizigers aantallen harder dan verwacht stijgen.
- Voor de HSL-Zuid blijven de bodemwaarden en streefwaarden gelijk.
- T.a.v. internationale verbindingen worden geen concrete aanvullende afspraken vastgelegd in de concessie.

Berenschot

- De afspraken rondom het productaanbod ICdirect en IC 1100 worden niet gewijzigd.
- De ICNG-België treinen, materieel voor de IC Brussel, is opgenomen in de redelijke regeling. Dit is voor de IC 1100 nog onder discussie, omdat NS deze dienst niet tot de HSL-diensten rekent.
- Afgeronde programma's worden uit de concessie gehaald.
- Het is nog niet bekend wat er gebeurt met de jaarlijkse bijdrage van IenW aan de exploitatie van de IC Brussel.
- **Actie:** IenW deelt de business case HSL-Zuid (voorzover / zodra gereed) en stelt Berenschot op de hoogte van relevante nieuwe ontwikkelingen op bovenstaande punten.

4. Vervolg: acties tot 20 december

- **Actie:** Berenschot gaat verder met de totstandkoming van scenario's.
- **Actie:** IenW neemt contact op met NS over de informatievoorziening

5. Afsluiting

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Actiepunten uit de afgelopen begeleidingsgroep
Datum: maandag 9 december 2019 08:56:26
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Verslag begeleidingsgroep 2 HSL-Zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e ,

Bedankt voor het toesturen van de documenten en je toelichting daarop. Het beoordelingskader biedt een mooie spiegel voor ons onderzoek. Wij zullen vertrouwelijk omgaan met de stukken die je hebt toegestuurd. Daarnaast bijgaand het overzicht van de acties en afspraken uit onze vorige begeleidingsgroep. Een aantal van deze acties zijn reeds in gang gezet. 10.2.e , 10.2.e en ik hebben in de loop van de ochtend een intern overleg, waarin we je voorstel om de stakeholders te betrekken zullen bespreken. Hier zal ik vanmiddag nog even bij je op terugkomen.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: vrijdag 6 december 2019 17:06

Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e

CC: 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK

Onderwerp: Actiepunten uit de afgelopen begeleidingsgroep

Dubbele inhoud met document 21

Dubbele inhoud met document 21

n

n

.

.

Van: 10.2.e - DGMo
 Aan: 10.2.e @berenschot.nl
 Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
 Onderwerp: Spoed verslagje bespreking NS - i en w.
 Datum: donderdag 12 december 2019 09:24:30

Ha 10.2.e,

Ter info. Nda rebel: wel opletten dat er voldoende mogelijkheid is om info ook met ons te delen.

Groet,
10.2.e

IenW geeft aan dat er een NDA voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL moet worden opgesteld en is benieuwd wat de stavaza is. NS geeft aan donderdag 12 dec met Berenschot te zitten om te praten over de informatiebehoefte en wat er beschikbaar is. Volgende week kan een NDA klaar zijn. 10.2.e trekt dit dossier. Als voorbeeld wordt de NDA gebruikt die voor het zitplaatskansonderzoek door Rebel is opgesteld. De NDA voor de MTR is volgens NS te ingewikkeld en uitgebreid hiervoor. Tussen KIM en NS wordt ook een NDA voorbereid. Die NDA is nodig voor de audit op de internationale benchmark.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

[13-12-2019 15:28:11] 10.2.e : Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet.

[13-12-2019 15:28:11] 10.2.e : Zat nog even te denken, maar ik kan me voorstellen dat buca 1990 wel is gebruikt bij alle discussies voorafgaand aan onderhandelakkoord ca.

[13-12-2019 15:41:54] 10.2.e : Dank. Ik neem het mee.

[13-12-2019 15:45:59] 10.2.e : En wat heeft pro rail, euro star en Thalys? Ben je al mrt hen in gesprek?

[13-12-2019 16:17:16] 10.2.e : En loopt dat wel?

[13-12-2019 16:48:18] 10.2.e : De informatie verplichting aan ons van NS zit in artikel 32 WP2000 en art 19 concessieovereenkomst.

[13-12-2019 17:08:47] 10.2.e : Ha 10.2.e,
Ik ben nog even aan het zoeken en denken geslagen. Er ligt hier heel veel info digitaal die is verzameld ivm de parlementaire enquête Fyra. Ik weet nu dat het er is; ik ben nog aan het uitzoeken wat er is.

[13-12-2019 18:34:37] 10.2.e : 10.2.e, met Eurostar en Thalys zijn afspraken gemaakt.

Het zou mooi zijn als het ministerie informatie heeft!

[13-12-2019 18:36:05] 10.2.e : Ws eerder teveel dan te weinig.

[13-12-2019 18:51:00] 10.2.e : Kunnen we altijd filteren.

[14-12-2019 00:55:41] 10.2.e : 400 mappen ..

[14-12-2019 10:02:48] 10.2.e : Dat is idd te veel.

[16-12-2019 16:35:37] 10.2.e : Ligggen de uitgediepte vragen al bij NS. Wel belangrijk als dat vandaag gebeurt.

[16-12-2019 17:06:51] 10.2.e : Memo is vandaag gestuurd.

[19-12-2019 14:30:54] 10.2.e : 10.2.e, NDA is binnen. Is door 10.2.e ook aan jullie doorgestuurd.

[06-01-2020 12:13:49] 10.2.e : Al iets gehoord van NS/ contact gehad? Mij is dat niet gelukt...

[06-01-2020 12:31:40] 10.2.e : We hebben de mail van 10.2.e van vorige week om donderdag bij elkaar te gaan zitten. Dat gaan we dus voorlopig nog niet doen. Dat hebben we ook laten weten. Daarop heeft 10.2.e voorgesteld dat zij en 10.2.e vanmiddag bellen. Dat gaat ook gebeuren. Onze inzet: NS reageert op mijn voorstel.

[08-01-2020 11:48:05] 10.2.e : 10.2.e, heb jij de reactie van de NS op mijn commentaar op de NDA al gezien? Dit schiet niet op. Laten we even contact hebben over hoe verder. Wij hebben de neiging om niet verder te gaan op dit pad en het te doen met de cijfers die we wel hebben. Daar komen we behoorlijk ver mee. Nog weer en meer energie steken in de discussie met de NS kost allemaal maar tijd. Het betekent overigens omgekeerd ook dat wij ten opzichte van de NS geen verplichtingen hebben.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e @berenschot.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: nda"s
Datum: maandag 16 december 2019 09:37:23
Bijlagen: [Verschillen NDA MTR dd 11 april 2019 en NDA Informatie sprinterdiensten.docx](#)

Beste 10.2.e ,

Bijgevoegd een globaal overzicht van de belangrijkste controversiële bepalingen in NDA's van adviseurs met NS. Wij bellen zo met NS: heb jij al wat gehoord en kan je laten weten wanneer je naar hen reageert?

Merci, 10.2.e

1. Verschillen NDA MTR dd 11 april 2019 en NDA Informatie sprinterdiensten Zwolle.. etc. dd?

	Info naar IenW	boete	Info wissen na afloop onderzoek
MTR	Zonder toestemming NS mits info zoveel mogelijk op vertrouwelijke basis wordt verstrekt en adviseur aangeeft dat het om bedrijfsvertrouwelijke gegevens gaat. Concept en def rapportages bedoeld voor publicatie worden voorafgaand aan politieke en bestuurlijke besluitvorming aan NS voorgelegd om op feitelijke onjuistheden en commerciële gevoeligheden te controleren. De feitelijke onjuistheden worden aangepast, de commerciële gevoeligheden verwijderd/anders geredigeerd.	10.2.g per overtrading met max van 10.2.g extra schadevergoeding	Ja, Alles eerst op sticks opslaan en bij notaris deponeren
Sprinterdiensten	Niet zonder toestemming ns, tenzij <ol style="list-style-type: none"> 1. ns de op haar betrekking hebbende passages op feitelijke onjuistheden en commerciële gevoeligheden heeft kunnen controleren en de info op vertrouwelijke basis aan i en w wordt verstrekt en adviseur aangeeft dat het om bedrijfsvertrouwelijke gegevens gaat. De feitelijke onjuistheden worden aangepast, de commerciële gevoeligheden verwijderd/anders geredigeerd. 2. de adviseur de rapportages aan andere vervoerders dient te verstrekken : dat die info onleesbaar wordt gemaakt 3. het delen van info aan i en w-ers tijdens voortgangsoverleggen, zolang de info niet ter hand wordt gesteld en er op geen enkele wijze vastlegging plaatsvind 	10.2.g per overtrading met max van 10.2.g extra schadevergoeding	Ja, tenzij noodzakelijk met toestemming NS

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid - vrijdag 20 december
Datum: dinsdag 17 december 2019 15:56:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Dag 10.2.e ,

Even puntsgewijs een reactie:

- Goed om te horen dat jullie de stukken donderdagmiddag kunnen sturen. We zijn erg benieuwd! Lijkt me vanuit onze kant geen enkel probleem om deze stukken vrijdagochtend voor te bereiden. Ook lijkt het me prettig werken als jullie de stukken naar iedereen sturen in het agendaverzoek.
- Ik heb het datumverzoek aangepast naar 14.30u. Jullie zijn het beste in staat om te beoordelen hoeveel tijd we nodig hebben.
- Natuurlijk geen enkel probleem dat 10.2.e aansluit. Stuur jij het datumverzoek door? Ik ga er nu vanuit dat jullie met z'n vieren zijn: 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en jouw persoon? Vanuit onze kant verwacht ik degenen in de mailingslijst minus 10.2.e.
- Even om met elkaar vast te stellen: de externe experts betrekken we in dit stadium nog niet, toch? Ik begreep van 10.2.e dat hij voor 10 januari met jullie ingeboekt staat. Dat is dus het moment dat jullie de externe experts de check willen laten doen op de scenariokeuze?

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 10:57

Aan: 10.2.e - DGMo

CC: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid - vrijdag 20 december

Beste 10.2.e ,

Op dit moment werken we, ter voorbereiding van vrijdag, aan een eerste uitwerking van de scenario's. We zouden vrijdag graag ons toetsingskader bespreken en de eerste, uiterste scenario's bij jullie voorleggen, zodat we vervolgens verder kunnen denken over opties / varianten op deze scenario's. Wij zouden voorstellen om jullie de stukken donderdag middag toe te sturen. Zouden jullie vrijdag ochtend gelegenheid hebben om alvast naar het toetsingskader en de presentatie met discussiepunten te kijken? En zal ik de stukken donderdag naar alle aanwezigen toesturen?

Daarnaast nog twee praktische puntjes:

- Zou het mogelijk zijn om vrijdag middag een half uurtje later te beginnen, dus om 14:30 uur, in plaats van 14:00 uur? We denken met drie uur voldoende tijd te hebben om onze bevindingen te delen en de scenario's te bespreken en dit zou in onze agenda's net iets beter uitkomen.
- Graag zouden we onze interne expert 10.2.e vrijdag meenemen naar de begeleidingssessie om mee te denken over de scenario's. Zou dat wat jullie betreft akkoord zijn? En zou je hem in dat geval kunnen aanmelden?

Ik hoor graag van je.

Met hartelijke groet,


10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e



Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: 

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e - DGMO
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Workshop over o.a. netwerkinrichting
Bijlagen: [Voorlopige agenda voor workshop 4.pdf](#)

17/12: zaalwijziging

Ha 10.2.e,

Zie bijgaand het agendaverzoek en de voorlopige agenda voor de workshop die we volgende week met de onderzoekers van het HRN-onderzoek zullen houden.

We kijken uit naar de sessie en je deelname. Ik ben erg benieuwd naar het voorstel dat ProRail gaat presenteren.

Hartelijke groet,

10.2.e

Workshop 4: Inhoudelijke verdieping spoorstelsel / afstemming

18 december 2019 - 10.00-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
10:00 – 10:15	Inleiding		
10:15 – 11:30	Vervoerkunde en complexiteit <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat is de verwachte vervoergroei, welke knelpunten kunnen we verwachten? ▪ Is het NL-netwerk "complex"? Wat is complexiteit? ▪ Vervoersconcepten voor NL 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie ProRail (relatie van dit thema met Toekomstbeeld moet eerst helder zijn) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ...
11:45 – 13:15	Technische uitdagingen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Welke transities naar nieuwe technische systemen worden voorzien/overwogen/zijn denkbaar? (ERTMS, 3kV, etc.) ▪ Wat betekent dit voor de mogelijke vervoersconcepten? (randvoorwaarden) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie ProRail 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ...
14:00 – 16:00	Spoor, coördinatie en regie <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat betekent regie, coördinatie, integratie,...? Discussie en aanscherping ▪ Vraagkant versus aanbodkant: discussie en aanscherping ▪ Lessen uit binnen- en buitenland irt coördinatie (Williams report, Bahn2000, Deutschlandtakt,...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie inno-V 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ...
16:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: NDA
Datum: woensdag 18 december 2019 17:55:07
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Vanmiddag heb ik contact gehad met 10.2.e van de NS over het aanleveren van de informatie en het rondkrijgen van de NDA. Hierin kwamen de volgende punten naar voren:

- NS stuurt morgen ochtend de concept NDA toe
- De gevraagde informatie moet eerst worden opgehaald en vervolgens intern binnen de NS worden voorgelegd, om te controleren op o.a. mededinging en interne bedrijfsgevoeligheid. Deze interne toets kan 7 januari plaatsvinden. Vervolgens kan het 1-2 weken duren voordat we de informatie ontvangen. Ik heb aangegeven dat dit vrij laat is en dat wij openbare of reeds beschikbare informatie graag eerder of getrapd zouden ontvangen.
- De vervolgafpraak met NS kan niet in de eerste week van januari plaatsvinden, waardoor 16 januari (in de ochtend) blijft staan om met NS over de informatie te spreken. Hopelijk komt de gevraagde informatie die week daarvoor binnen.
- Wij verwachten dat de late informatievoorziening vooralsnog geen problemen oplevert voor ons onderzoek. Het betekent wel dat wij ons baseren op kwalitatieve argumentatie, die wij pas later kunnen stoelen op kwantitatieve gegevens.

Laten we vrijdag even bespreken hoe we hier verder mee om zullen gaan.

In reactie op de eerdere mail van 10.2.e lijkt het mij prima om de stukken te versturen naar de deelnemers.

Fijn dat jullie vrijdagochtend tijd kunnen reserveren! Voor vrijdag zou ik ook graag 10.2.e aan willen melden voor het overleg. Ik zal de afspraak vervolgens naar 10.2.e en 10.2.e doorsturen.

Op dit moment zijn de externe experts nog niet betrokken. 10 januari was het eerst mogelijke moment om iedereen bij elkaar te krijgen. We zouden jullie graag eerst tijdens de bijeenkomst van 20 december bij de scenariokeuze betrekken en deze keuzes vervolgens op de 10^e met de externe experts bespreken.

Met hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot Groep B.V., KvK-nummer: 30155100

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 18 december 2019 09:31

Aan: 10.2.e) - DGMo

CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Re: nda"s

10.2.e,

Mooi als we vandaag een voorstel voor een NDA krijgen. Dat voorstel zullen we ook aan jullie sturen. We moeten er wel voor waken dat we de zaak niet onnodig escaleren. Uiteindelijk moeten wij ook vanuit onze onafhankelijke positie kunnen opereren en moet de NDA niet gebruikt worden voor andere doeleinden dan ons onderzoek. Wij hebben (nog) geen vervolgspraak met NS. Dus ook niet op 16/1. Die datum is wel als optie genoemd. Ik ben het met jou eens dat dat rijkelijk laat is. Aan de andere kant, we kunnen pas over de informatie met elkaar spreken als er een NDA is. Dat geldt uiteraard niet voor openbare informatie. Daar is echter wel de vraag of we NS hiervoor nodig hebben. We gaan proberen de druk wat op te voeren.

10.2.e, 10.2.e en/of 10.2.e hebben we de gelegenheid om vrijdag 1 uur eerder bij het ministerie te zijn. Zij zoeken even uit wie en nemen rechtstreeks met jou contact op.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 19:45

Aan: 10.2.e@berenschot.nl>

CC: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e@berenschot.nl>

Onderwerp: RE: nda"s

Ha 10.2.e,

NS gaf aan morgen de NDA gereed te hebben. Sturen jullie deze ook aan ons? Als NDA niet goed is zullen we escaleren.

NS was ook nog aan het 10.2.g tav informatie zelf: moest nog bestudeert en beoordeeld en door toetsingscomite. Graag horen wij ook via jullie de reactie van NS tav info verzoek. Dat wilde NS niet. NS gaf aan dat jullie 16/1 een afspraak hebben en dan pas alle info in 1x krijgen. Is dat ook jullie verwachting? Dat lijkt ons wat te laat te meer ook omdat we niet verwachten dat jullie dan alles krijgen. Wat verwachten jullie? Mijn advies zou zijn ook in week 1 al een eerste gesprek over de info te plannen en de eerste batch proberen mee te krijgen. NS ging wel werken aan publieke info. Laten we hier als we toch over NDA hebben ook even over spreken

Voorts vroegen we ons af of jullie hier eerder vrijdag kunnen zijn om naar inhoudsopgave fyra enquête documenten te kijken en te beoordelen of je daar wat aan hebt. Dan vragen we daarvoor nog toestemming aan de legerleiding hier.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e@berenschot.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 18:44

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

CC: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e@berenschot.nl>

Onderwerp: Re: nda"s

10.2.e,

Heeft het telefoongesprek met de NS nog iets opgeleverd? Wij hebben nog steeds niets en de tijd dringt. Eventueel moet er een telefoontje hogerop.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]@berenschot.nl>

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 12:30

Aan: 10.2.e <[redacted]@minienw.nl> - DGMo <10.2.e <[redacted]@minienw.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>; 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>; 10.2.e <[redacted]@berenschot.nl>; 10.2.e <[redacted]@berenschot.nl>

Onderwerp: Re: nda"s

10.2.e,

Dank. Ik heb van de NS nog niets gehoord of ontvangen. We hebben gisteren een memo gestuurd met een verdieping van de gevraagde informatie. De lijst is hiermee een stuk overzichtelijker geworden. Bijgaand dat memo.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]@minienw.nl> - DGMo <10.2.e <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 16 december 2019 09:37

Aan: 10.2.e <[redacted]@berenschot.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>; 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>; 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: nda"s

Dubbele inhoud met document 25

Dubbele inhoud met document 25

Berenschot

Aan: NS
Cc: [CarbonCopy]
Onderwerp: Informatieverzoek NS - onderzoek ordening HSL-Zuid

Datum: 16 december 2019
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk

Memo

Geachte mevrouw 10.2.e, beste 10.2.e,

In opdracht van het ministerie van IenW werkt Berenschot aan het onderzoek ordening op de HSL-Zuid. Om dit onderzoek uit te kunnen voeren op basis van de juiste informatie, zouden we graag gebruik maken van (vertrouwelijke) informatie van de NS. In het kader van geheimhouding en de NDA die hiertoe opgesteld dient te worden, doen wij hierbij een verzoek voor informatie die wij wensen te ontvangen.

Berenschot zal vertrouwelijk omgaan met de door NS geleverde vertrouwelijke informatie. Deze informatie zal niet met het ministerie worden gedeeld, tenzij hier nadrukkelijk toestemming voor is gegeven. De informatie zal niet direct herleidbaar in ons eindrapport worden opgenomen. Er zullen geen absolute aantallen in het rapport gecommuniceerd worden en er worden vooral relatieve vergelijkingen opgenomen. NS zal vooraf de gelegenheid krijgen om te controleren of de verstrekte informatie op een juiste wijze is verwerkt.

Graag zouden we de volgende informatie ontvangen. Mocht bepaalde informatie niet, of in een aangepaste vorm beschikbaar zijn, dan vernemen wij dat graag.

Huidig vervoersproduct

- Huidig aantal reizigers: gemiddeld per trein en piekbelasting (op treinummeniveau) per trein (2015-heden)
- Bezettingsgraad / zitplaatskans: gemiddeld per trein en piekbelasting per trein (2015-heden)
- Prestaties: reizigerspunctualiteit <5 minuten en reizigerspunctualiteit <15 minuten (2015-heden)
- Klanttevredenheid (2015-heden)

Voor zitplaatskans, reizigerspunctualiteit HSL <5 min en reizigerspunctualiteit HSL <15 min geldt dat deze informatie op een hoger abstractieniveau jaarlijks in het NS jaarverslag wordt gerapporteerd. In ons onderzoek maken we de uitsplitsing naar verschillende vervoersdiensten, waardoor we graag – indien beschikbaar – gebruik maken van informatie op treindienstniveau, uitgesplitst naar binnenlands en internationaal vervoer. De volgende treindiensten zijn hiervoor relevant:

- Amsterdam-Breda (serie 900)
- Amsterdam-Rotterdam (serie 1000)

Berenschot

- IC Den Haag-Eindhoven (serie 1100)
- Thalys (serie 9300 en 9900): binnenlands en internationaal
- IC Brussel (serie 9200): binnenlands en internationaal
- Eurostar (serie 9100): binnenlands en internationaal

Financiële en logistieke informatie

- Businesscases van bovenstaande treindiensten: met aannames over reizigers, frequenties, kosten en opbrengsten (inclusief prognoses voor de tweede helft van de concessie, indien beschikbaar)
- Alternatieve businesscases (bijvoorbeeld alternatief HSL-aanbod, 2013): met aannames over reizigers, frequenties, kosten en opbrengsten
- Beschikbare (rest)capaciteit op de infrastructuur: aantal treinpaden in BUP
 - Op het gehele HSL-Zuid tracé (Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens)
 - Stations (nu en na gereedkomen van infra-aanpassingen)

Toekomstig vervoersproduct

- Verwachte toekomstige reizigersvraag: tot 2030 en tot 2040, binnenlands en internationaal
- Voorziene knelpunten op de infrastructuur: tot 2030 en tot 2040, op HSL en (indien relevant) op HRN

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Workshop 4 - Onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen HRN
Datum: woensdag 18 december 2019 16:57:18

Ha 10.2.e,

Het was nuttig om erbij te zijn vanmorgen! De voor onze HSL-opdracht relevante aspecten zal ik delen met de rest van ons kernteam. De presentatie van ProRail vanmorgen is in dat kader een stuk beeldender dan de versie die je gisteren stuurde. Is het mogelijk de nieuwe versie te ontvangen? Desgewenst kan ik daartoe ook rechtstreeks met 10.2.e contact opnemen.

Dank alvast en tot vrijdag,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 10:31

Aan: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ;
 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e ; 10.2.e - DGB
 ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - HBJZ ; 10.2.e
 ; 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e - BSK

Onderwerp: Workshop 4 - Onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen HRN

Beste collega's,

Fijn dat jullie tijd vrij willen maken voor de workshop van morgen. Bij deze stuur ik jullie de definitieve agenda van Inno-V. Let erop dat de sessie over vervoerkunde / techniek bij elkaar getrokken zijn. En dat de sessie daarom wat langer duurt, te weten van 10.15 – 13.00.

Ik hoop niet dat dit een probleem is voor 10.2.e en 10.2.e die enkel voor de netwerksessie zouden komen?

Daarnaast stuurt ProRail alvast hun eerste verhaallijn voor de ochtend. Er volgen vandaag nog uitgebreidere sheets.

Hartelijke groet,

10.2.e

Beleidsmedewerker

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M +31 6 10.2.e

E 10.2.e @minienw.nl

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.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Onderzoek HRN - Workshop 4 (spoorsysteem)
Datum: woensdag 18 december 2019 18:25:36
Bijlagen: [191218 Workshop 4 - ProRail - Inhoudelijke verdieping spoorsysteem - vF.pdf](#)
[2019 12 18 HRN WS4 Spoorsysteem en regie - programma.pdf](#)

Dag 10.2.e,

Dank voor je komst en je bijdrage! Wat mij betreft de start van een goede samenwerkingen tussen beide onderzoeken.

Je had gisterenavond de stukken moeten krijgen. Omdat je in een andere mailinglijst stond, viel je even buiten de boot. Excuses.

Het is overigens wel goed om te realiseren dat dit de inzet van ProRail is voor het Toekomstbeeld. En dat de netwerkvisie die daadwerkelijk landt in het Toekomstbeeld kan afwijken.

Hartelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "10.2.e" - BSK"

Verzonden: 17 dec. 2019 23:27

Naar: "10.2.e" - DGB" ; "10.2.e" - BSK" ; "10.2.e" - DGB"

Cc: "10.2.e" - DGMo"

Onderwerp: FW: Onderzoek HRN - Workshop 4 (spoorsysteem)

Heren, ter info de slides die in de workshop morgen worden besproken. We hopen jullie morgen te zien.

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e | inno-V <10.2.e@inno-v.nl>

Datum: dinsdag 17 dec. 2019 11:01 PM

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e
 - DGB <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e
 - DGMo <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e - HBJZ
 <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>, 10.2.e
 10.2.e - DGMo <10.2.e@minienw.nl>

Kopie: 10.2.e | inno-V <10.2.e@inno-v.nl>, 10.2.e @prorail.nl
 <10.2.e@prorail.nl>, 10.2.e @vandoorne.com>, 10.2.e
 @vandoorne.com>, 10.2.e @tudelft.nl>

Onderwerp: Onderzoek HRN - Workshop 4 (spoorsysteem)

Dag allen,

Hierbij stuur ik jullie aanvullende informatie over de vierde workshop in het kader van het onderzoek naar de (voorwaarden en aandachtspunten voor) gunning van de vervoersconcessie HRN.

Morgen staat een inhoudelijke verdieping van het spoorsysteem op het programma; 's ochtends over vervoersgroei, knelpunten en oplossingen (verzorgd door ProRail) en 's middags over coördinatie en regie (verzorgd door inno-V).

Bijgevoegd bij deze email vinden jullie de agenda voor morgen en de presentatie van ProRail.

We zien elkaar morgen om 10:00 uur in zaal X.405.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 10.2.e | T +31 20 10.2.e

10 2 e @inno-v.nl | www.inno-v.nl

Workshop 4: Inhoudelijke verdieping spoorsysteem / afstemming

18 december 2019 - 10.00-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
10:00 – 10:15	Inleiding		
10:15 – 11:30	Vervoerkunde, complexiteit en technische uitdagingen	<ul style="list-style-type: none"> • Wat is de verwachte vervoergroei, welke knelpunten kunnen we verwachten? • Welke transitie naar nieuwe technische systemen worden voorzien/overwogen/zijn denkbaar? 	<ul style="list-style-type: none"> • Presentatie ProRail: <ul style="list-style-type: none"> • Vervoersgroei en knelpunten • Oplossingsrichtingen • Beoordeling oplossingsrichtingen • Voorkeur ProRail • Betekenis voor concessie • ...
11:45 – 13:00		<ul style="list-style-type: none"> • Wat betekent dit voor de mogelijke vervoersconcepten? (randvoorwaarden) • Wat is de relatie van dit thema met Toekomstbeeld OV 2040? 	
14:00 – 15:15	Spoor, coördinatie en regie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regie en samenhang binnen het spoorsysteem ▪ Wat zijn lessen uit binnen- en buitenland irt coördinatie? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presentatie inno-V: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Overzicht railway value chain ▪ Lessen uit GB (Williams report), CH (Bahn2000), D (Deutschlandtakt), Japan ▪ ...
15:30 – 16:45		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Discussie en aanscherping: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat betekent regie, coördinatie, integratie,...? ▪ Vraagkant versus aanbodkant 	
17:00 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: Begeleidingsgroep ordening HSL-Zuid - 20 december
Datum: donderdag 19 december 2019 17:41:41
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Presentatie begeleidingsgroep 2 - HSL-Zuid.pdf](#)
[Overzicht effecten scenario's.docx](#)

Beste allen,

Bijgaand de stukken voor de begeleidingsgroep ordening HSL-Zuid. We zien elkaar morgen 20 december, om 14:30-17:30 uur. We zouden jullie graag willen vragen om kort naar deze stukken te kijken, zodat we dit morgen met jullie kunnen bespreken. Het toetsingskader en de tussentijdse conclusies uit de presentatie zijn beiden in ontwikkeling, en worden na de bespreking morgen verder aangescherpt.

Voor nu een fijne avond en tot morgen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 **10.2.e** | **M** +31 (0) 6 **10.2.e** | ☐ **10.2.e**

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op:

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Berenschot

Ordering HSL-Zuid

Begeleidingsgroep 2 – 20 december 2019

Agenda – in deze presentatie

- Bespreken van het toetsingskader: doelstellingen en toetsingscriteria
- Presenteren van de uiterste scenario's
- Bespreken en vaststellen van opties / scenario's
- Dilemma's en discussiepunten

Speelveld bepalen

			Onderdeel HRN concessie		Apart aanbesteden		Vrij laten / open access
			Deels	Geheel	Deels	Geheel	
Binnen-lands	Alleen HSL	Niet-geïntegreerd vervoer				<i>Fyra</i>	
		Geïntegreerd vervoer		<i>ICdirect</i>			
	Doorgaande HSL-HRN diensten	Niet-geïntegreerd vervoer					
		Geïntegreerd vervoer		<i>IC 1100</i>			
Internationaal		Niet-geïntegreerd vervoer		<i>Thalys, 1^e en 2^e Eurostar</i>			<i>3e Eurostar</i>
		Geïntegreerd vervoer		<i>IC Brussel</i>			

Doel was door toetsing op wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid te komen tot ca 5 realistische scenario's

Maar:

- TBOV geeft nog onvoldoende duidelijkheid;
- Uitgangspunten kunnen juist als input voor scenario's dienen.

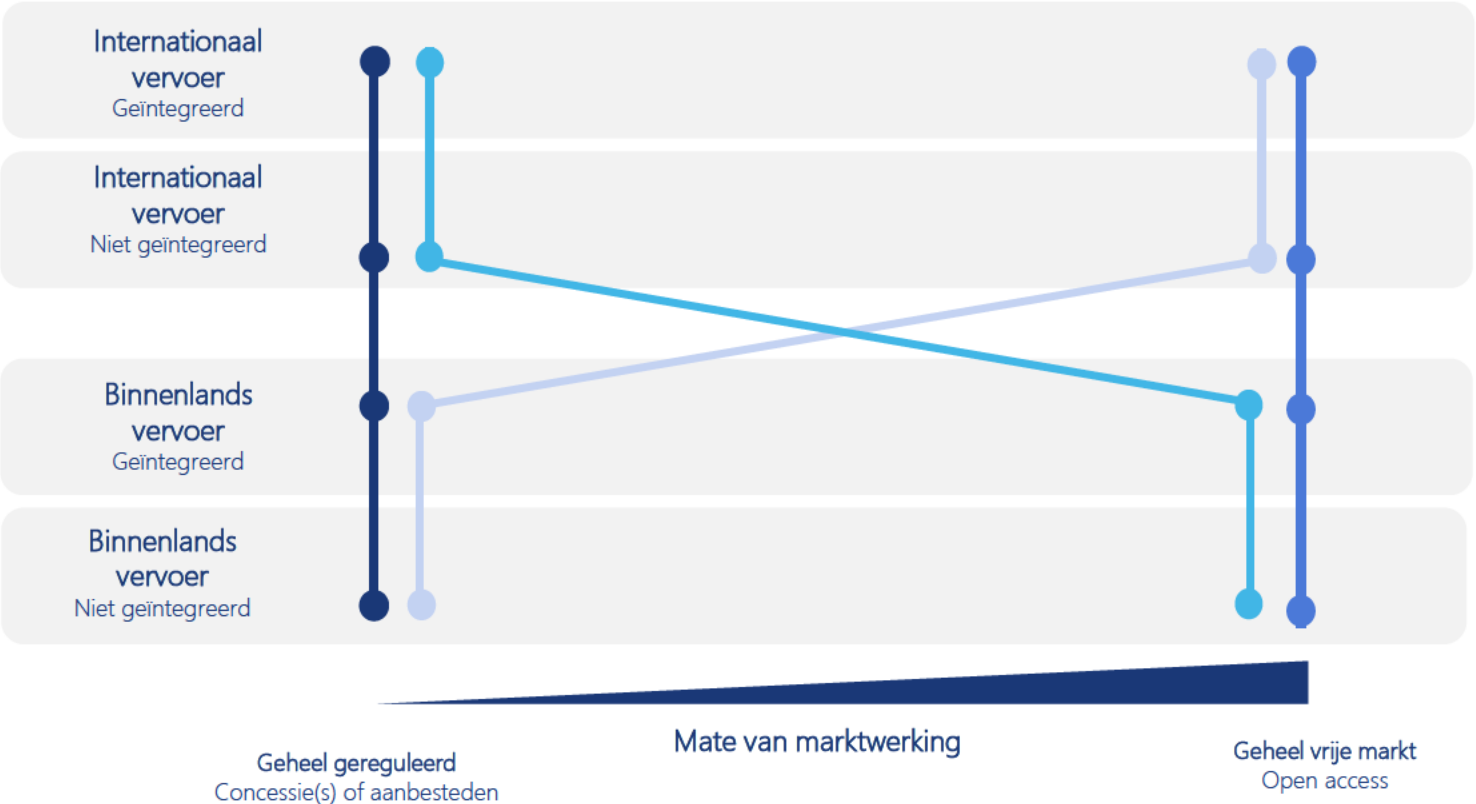
Daarom hebben we een tussenstap ingebouwd door 'extreme' scenario's te verkennen:

Alles reguleren ← → alles overlaten aan de markt

Op basis van de verkenning van de uitersten worden potentiële no-go's en aantrekkelijke effecten duidelijk, die als input voor tussenscenario's gebruikt kunnen worden.

Kunnen we op basis hiervan tot een eerste selectie van scenario's komen en scenario's / opties af laten vallen?

Speelveld en scenario's



Definities van de vier scenario's



Scenario 1



Scenario 2



Scenario 3



Scenario 4

Geïntegreerd vervoer:

Vervoersdienst voldoet (grotendeels) aan de eisen die ook aan HRN-vervoersdiensten gesteld worden. Zoals reserveringsplicht, toegankelijkheid en geïntegreerde systemen zoals de OV-chipkaart

Niet-geïntegreerd vervoer:

Vervoersdienst voldoet niet (geheel) aan de eisen die aan HRN vervoersdiensten gesteld worden

Scenario 1: Alles reguleren

- Alle vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden onderhands gegund of openbaar aanbesteed
- Afspraken, wensen en eisen worden vooraf vastgelegd

Scenario 2: Alles aan de markt overlaten

- Alle vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden aan de markt gelaten (open acces)
- Afspraken, wensen en eisen worden niet vooraf vastgelegd, de vervoerder heeft ruimte om hier (grotendeels) een eigen invulling aan te geven

Scenario 3: Binnenlands reguleren, internationaal aan de markt

- Alle binnenlandse vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden onderhands gegund of openbaar aanbesteed, alle internationale vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden aan de markt gegeven (open acces)
- Afspraken voor binnenlands vervoer worden vooraf vastgelegd (in een concessie). Afspraken voor internationaal vervoer worden grotendeels open gehouden, zodat de vervoerder hier een eigen invulling aan kan geven.

Scenario 4: Internationaal reguleren, binnenlands aan de markt

- Alle internationale vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden onderhands gegund of openbaar aanbesteed, alle binnenlandse vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden aan de markt gegeven (open acces)
- Afspraken voor internationaal vervoer worden vooraf vastgelegd (in een concessie). Afspraken voor binnenlands vervoer worden grotendeels open gehouden, zodat de vervoerder hier een eigen invulling aan kan geven.

Overzicht beoordelingskader scenario's

- Zie bijgevoegd toetsingskader (*work in progress*)
- Worden de toetsingscriteria gedeeld?
- Worden de doelstellingen gedeeld?
- Eerste score van uiterste scenario's op de toetsingscriteria

Scenario 1: Volledig reguleren

- **Effect voor de reiziger:** *Binnenlands en internationaal:* zekerheid van continuïteit (kwaliteit, frequentie, comfort toegankelijkheid) op huidig niveau en integrale ontwikkeling van lijnvoering HSL en HRN. Maar: mogelijk efficiencywinsten te behalen.
- **Financiële effecten:** *Binnenlands en internationaal:* continuering van huidige situatie zekerheid van inkomsten (concessievergoeding). Maar: mogelijk efficiencywinsten te behalen
- **Juridische effecten:** *Binnenlands en internationaal:* open access is uitgangspunt van regelgeving. Onderhandse gunning lijkt alleen reëel als de HSL-Zuid onderdeel blijft van HRN.
- **Sturingseffecten:** *Binnenlands en internationaal:* maximaal mogelijke sturing op KPI's

- **Vraag / discussiepunten:**
- Huidige situatie. In hoeverre is alles reguleren wenselijk / noodzakelijk?
- Past dit scenario binnen de ambities van IenW / TBOV?
 - Willen wij het TBOV nader concretiseren door aan te geven dat 8x per uur op de HSL-Zuid een adequate invulling is?

Scenario 4: Volledig open access

- **Effect voor de reiziger:** *Binnenlands en internationaal:* prikkel om beste product voor de klant te realiseren en capaciteit optimaal in te zetten. Maar: onzekerheid van frequenties, geen meerjarige continuïteit, sturing op opbrengsten i.p.v. capaciteit, focus op rendement i.p.v. realiseren belangen voor de reiziger
- **Financiële effecten:** *Binnenlands en internationaal:* risico's liggen bij de vervoerder. Maar: geen opbrengsten uit concessie en veel onzekerheid
- **Juridische effecten:** *Binnenlands en internationaal:* uitgangspunt van regelgeving
- **Sturingseffecten:** *Binnenlands en internationaal:* beperkte mogelijkheden om te sturen, tenzij algemene regels worden opgenomen

Vraag / discussiepunten:

- In hoeverre is het wenselijk / noodzakelijk om open access te accommoderen?
- Past dit scenario binnen de ambities van lenW / TBOV?
 - Willen wij het TBOV nader concretiseren door aan te geven dat 8x per uur op de HSL-Zuid een adequate invulling is?
- In hoeverre zijn er politiek gezien en vanuit lenW mogelijkheden om sturing (op punctualiteit, capaciteit, frequentie en toegankelijkheid) los te laten?
- *Internationaal vervoer:* In hoeverre wil lenW het internationaal vervoersproduct (in capaciteit en frequentie) vooraf vastleggen?
- *Internationaal vervoer:* In hoeverre wil lenW de aansluiting op internationale knooppunten vooraf vastleggen?

Scenario 2: Binnenlands gereguleerd en internationaal aan de markt (1)

- Effect voor de reiziger:
 - *Binnenlands*: zekerheid van continuïteit op huidige niveau (kwaliteit, betrouwbaarheid, frequentie), maximale vervoerscapaciteit op schaarse infra, integrale ontwikkeling en in netwerksamenhang van lijnvoering HSL en HRN en eenduidig product voor de reiziger.
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: mogelijkheden voor een concurrerend en onderscheidend product. Breder klantaanbod en concurrentie op prijs. Maar: kan leiden tot lagere frequentie en/of hogere ticketprijs
- Financiële effecten:
 - *Binnenlands*: continuering van huidige situatie biedt voordelen, zekerheid van inkomsten
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: marktvraag zal leiden aanbod. Maar: is deze (internationale) marktvraag voldoende?
- Juridische effecten:
 - *Binnenlands*: beargumenteren HSL-Zuid als onderdeel van HRN. Is afhankelijk van economische evenwichtstoets.
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: open access is uitgangspunt van regelgeving
- Sturingseffecten:
 - *Binnenlands*: mogelijkheden om te sturen op binnenlands reisproduct en optimale benutting van (nationale) net
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: geen concessieverplichting maakt het mogelijk om aantrekkelijke afspraken met NMBS te maken en/of NS kan zelf in België open access rijden NS wil/kan naar België rijden, i.p.v. moet (volgens de huidige afspraken)

Scenario 2: Binnenlands gereguleerd en internationaal aan de markt (2)

- Vraag / discussiepunten:
- Past dit scenario binnen de ambities van IenW / TBOV?
 - Willen wij het TBOV nader concretiseren door aan te geven dat 8x per uur op de HSL-Zuid een adequate invulling is?
- *Wat betekent het als internationaal vervoer - geïntegreerd (IC Brussel) en niet geïntegreerd (Thalys/Eurostar) - aan de markt wordt overgelaten?*
- Hoe groot is de kans dat er een concurrerend en onderscheidend vervoersproduct, vergelijkbaar met de IC Brussel, in België/Brussel tot stand komt?
- Wat betekent dit voor de totstandkoming van de afspraken met NMBS? → Als de binnenlandse concessiehouder naar België kan / wil rijden, in plaats van moet rijden.
- Biedt dit de NS mogelijkheden om zelf in België onder open access te gaan rijden?
- In hoeverre zijn er politiek gezien en vanuit IenW mogelijkheden om sturing (op punctualiteit, capaciteit, frequentie en toegankelijkheid) gedeeltelijk los te laten?
- Gezien de voorziene groei en vraag: is dit een acceptabel risico?

Scenario 3: Binnenlands aan de markt en internationaal reguleren (1)

- Effect voor de reiziger:
 - *Binnenlands*: snelle productaanpassingen, prikkel om beste product voor de klant te realiseren en capaciteit optimaal in te zetten. Maar: onzekerheid van frequenties, geen meerjarige continuïteit, sturing op yield i.p.v. capaciteit, focus op rendement i.p.v. realiseren belangen voor de reiziger
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: zekerheid van continuïteit op huidige niveau (kwaliteit, frequentie), hoge frequentie te contracteren. Maar: realiseren belangen internationale reizigers is niet primair het doel
- Financiële effecten:
 - *Binnenlands*: risico's liggen bij de vervoerder, inkomsten zijn onzeker
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: zekerheid van inkomsten
- Juridische effecten:
 - *Binnenlands*: open access is uitgangspunt van regelgeving
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: is afhankelijk open access-afspraken op binnenlandse deel van HSL-Zuid. De waarde van deze optie is beperkt.
- Sturingseffecten:
 - *Binnenlands*: beperkte mogelijkheden om te sturen, tenzij algemene regels worden opgenomen. Geen mogelijkheden om te sturen op integratie HRN/HSL en netwerksamenhang.
 - *Internationaal (geïntegreerd + niet geïntegreerd)*: beperkte mogelijkheden om te sturen op internationaal reisproduct vanwege afhankelijkheid van binnenlands deel van HSL-Zuid

Scenario 3: Binnenlands aan de markt en internationaal reguleren (2)

Vraag / discussiepunten:

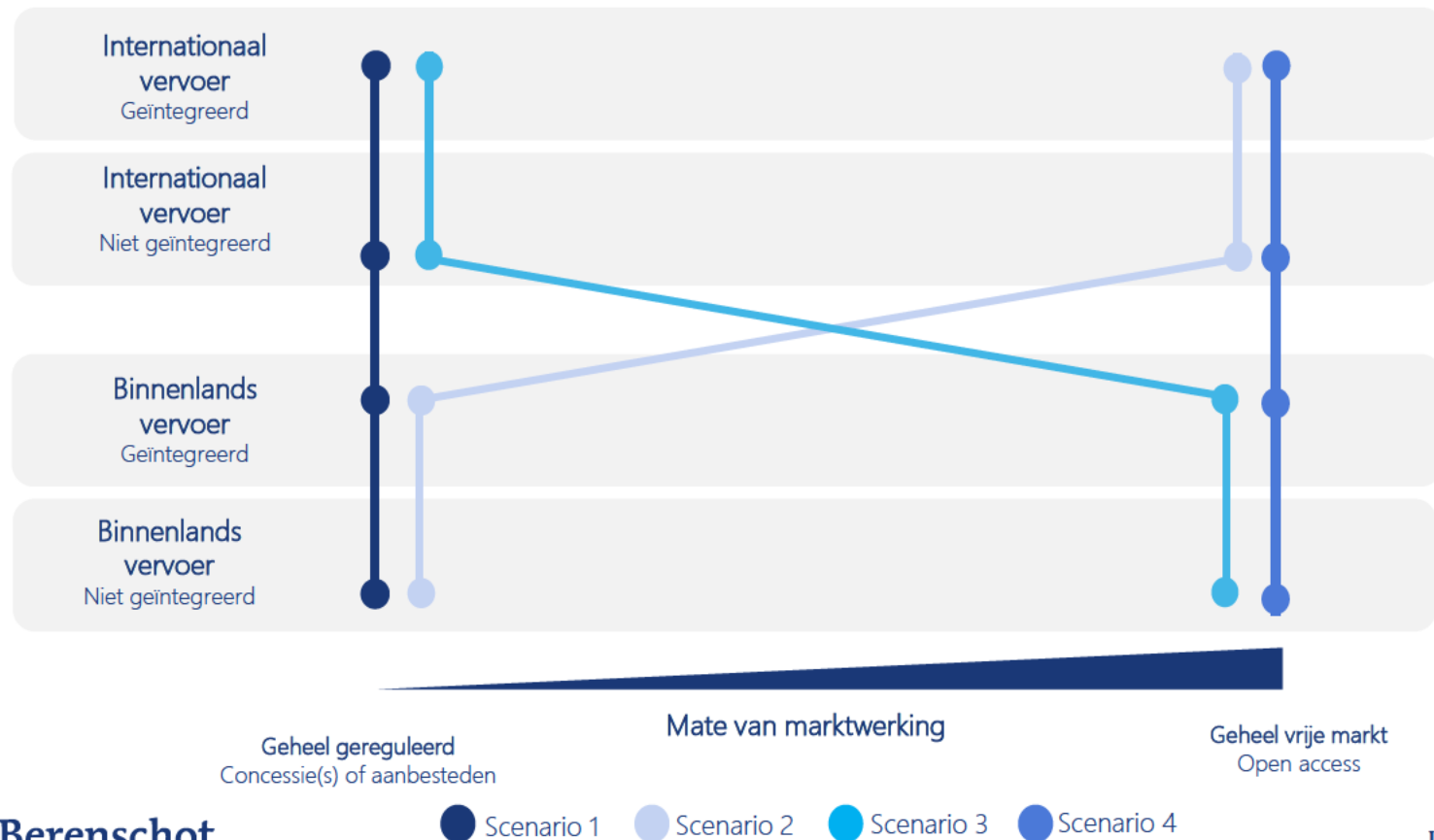
- Past dit scenario binnen de ambities van IenW / TBOV?
 - Willen wij het TBOV nader concretiseren door aan te geven dat 8x per uur op de HSL-Zuid een adequate invulling is?
- *Wat betekent het als binnenlands vervoer - geïntegreerd en niet geïntegreerd - aan de markt wordt overgelaten?*
- Hoe groot is de kans dat een integraal en onderscheidend vervoerproduct op het HRN tot stand komt?
- In hoeverre is het mogelijk om te sturen op deze integraliteit en netwerksamenhang?
- Wat is de mogelijke impact van een gereguleerd internationaal product, op het binnenlandse én internationale product?
- Wat betekent dit voor de totstandkoming van afspraken met NS?
- In hoeverre zijn er politiek gezien en vanuit IenW mogelijkheden om sturing (op punctualiteit, capaciteit, frequentie en toegankelijkheid) gedeeltelijk los te laten?
- Gezien de voorziene groei en vraag: is dit een acceptabel risico?
- Open access - waar de overheid frequentie, capaciteit etc. niet kan garanderen - op binnenlands deel HSL-Zuid is van grote invloed op internationaal product. Dit lijkt het meest onwenselijke scenario.

Berenschot

Opties voor de scenario's

Vanuit vier basis-scenario's naar verschillende opties

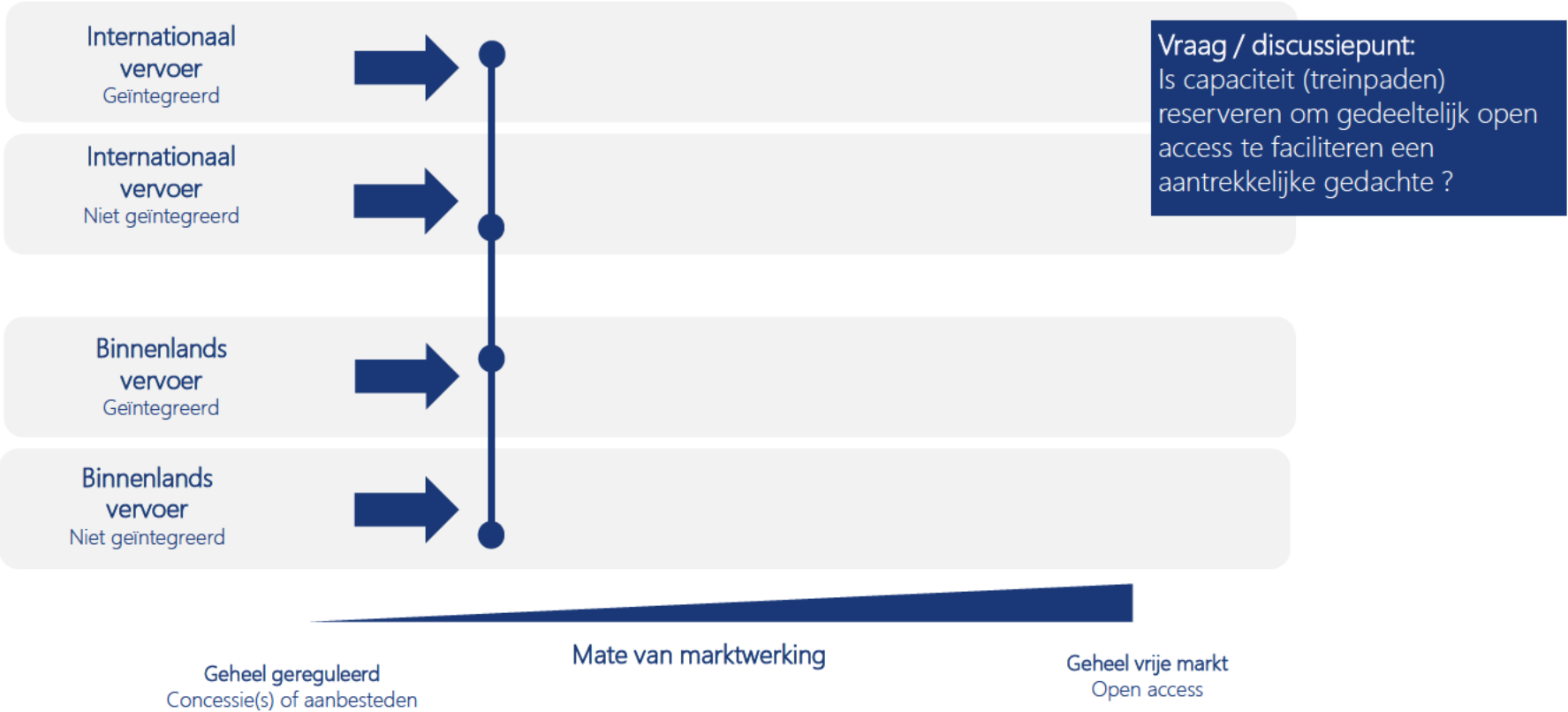
Vanuit vier basisscenario's nadenken over opties...



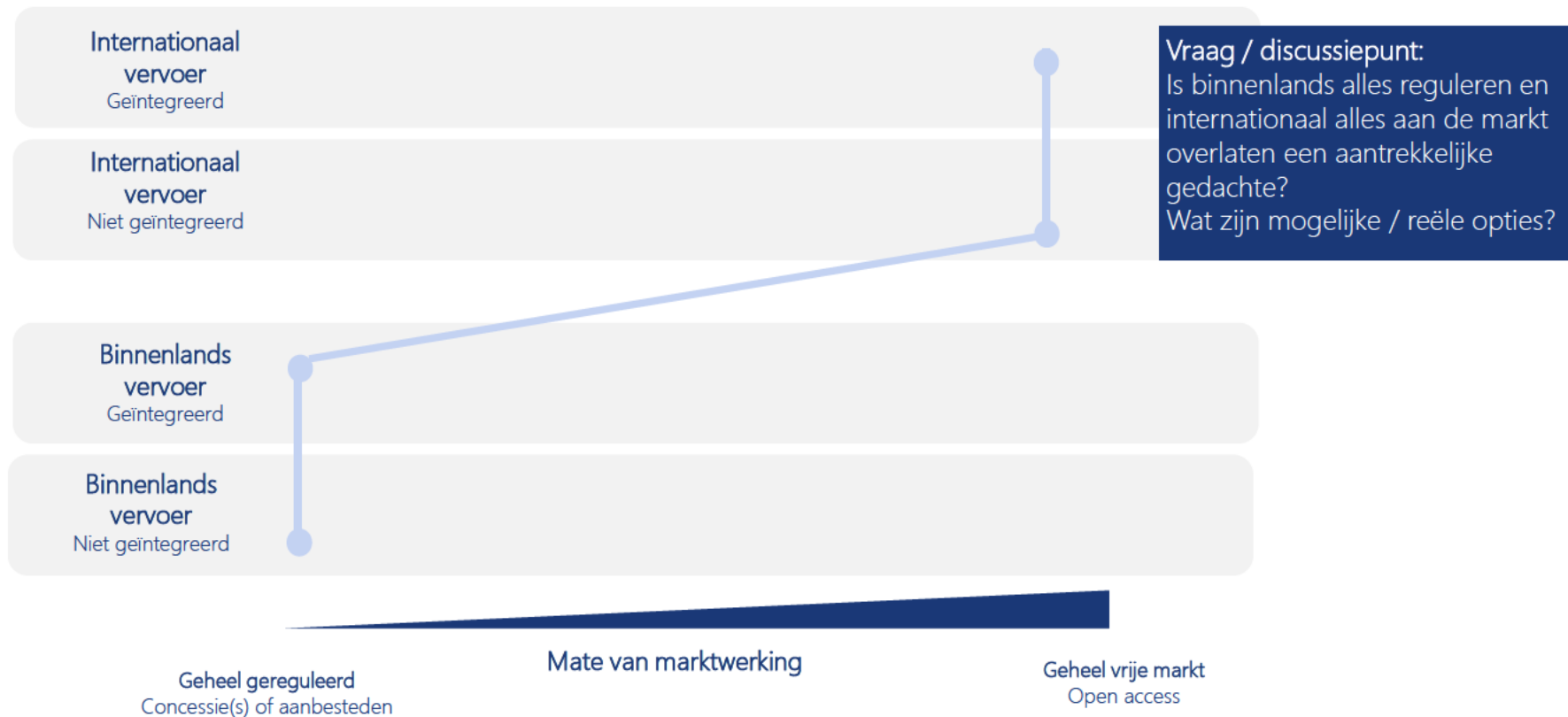
Scenario 1: alles geheel reguleren



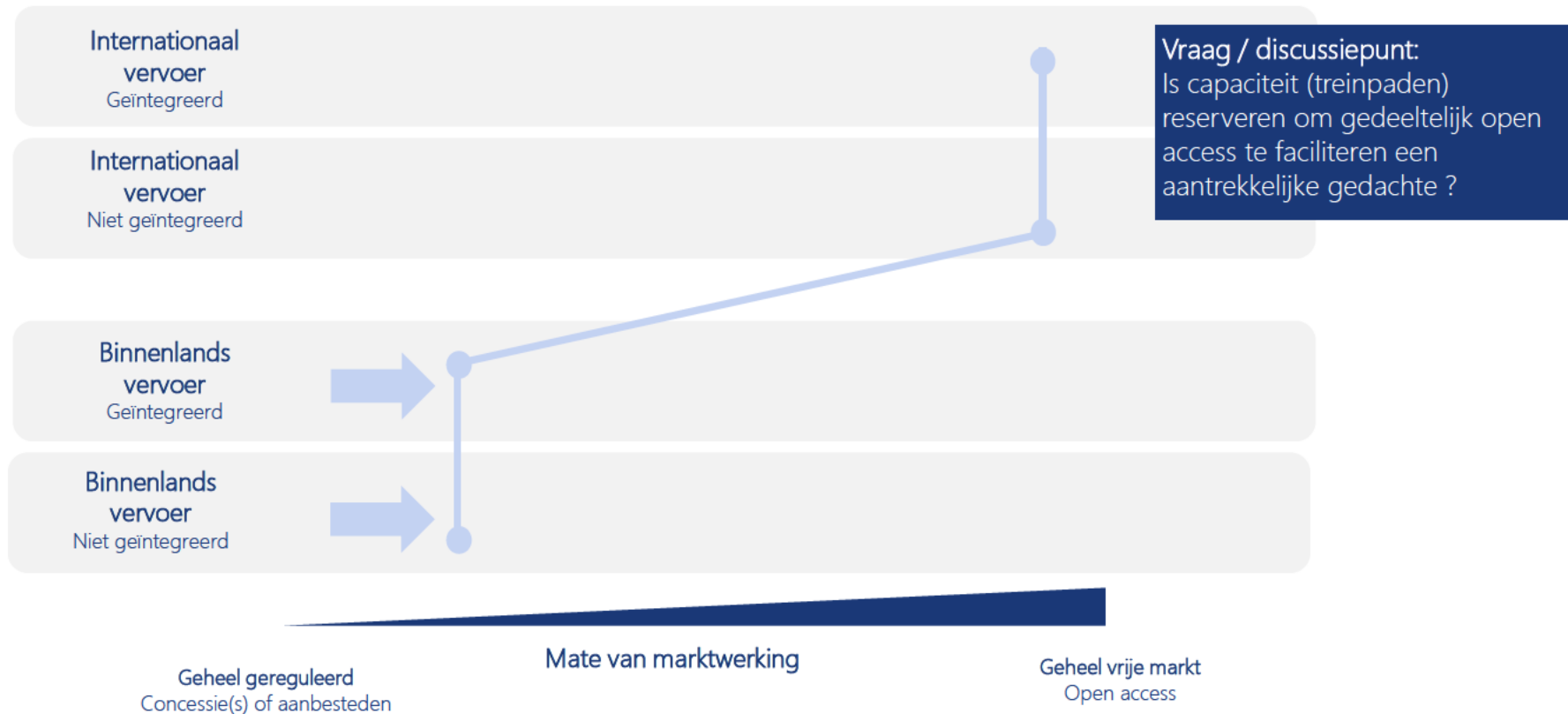
Scenario 1a: 80% contracteren, 20% aan de markt overlaten



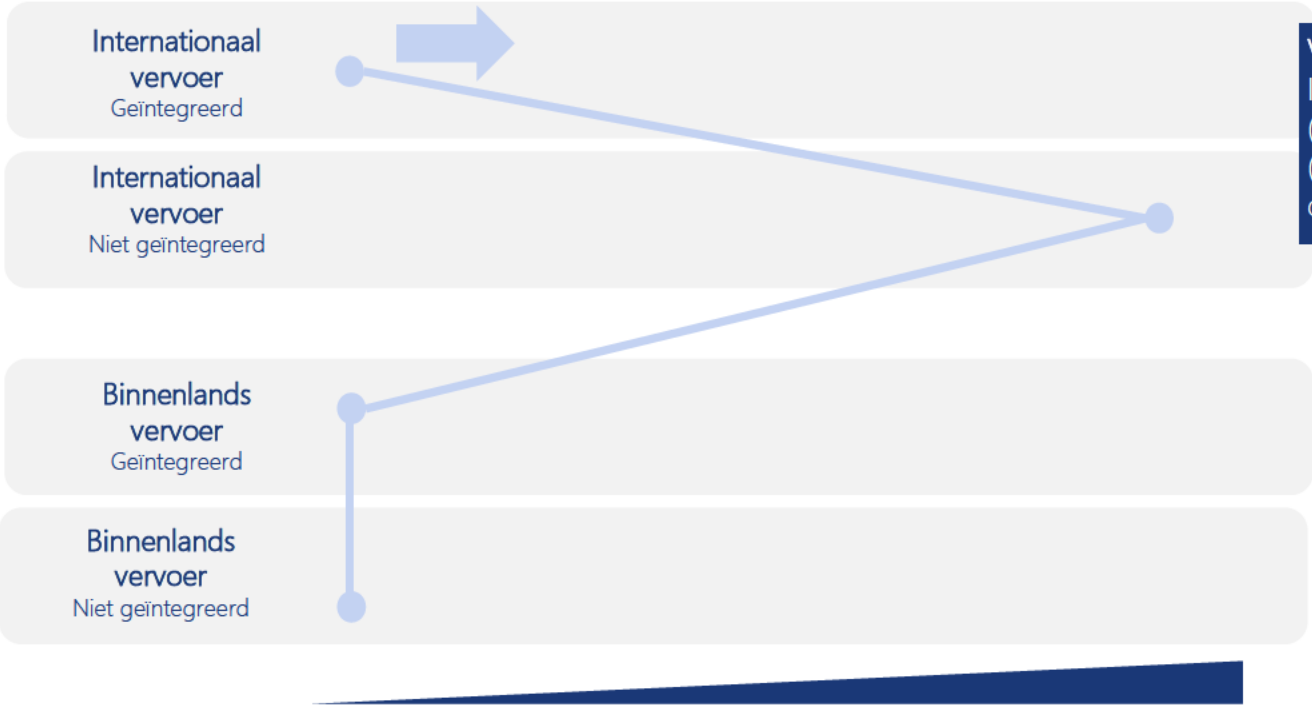
Scenario 2: binnenlands reguleren en internationaal aan de markt



Scenario 2a: 80% contracteren, 20% aan de markt overlaten



Scenario 2b: geïntegreerd internationaal vervoer wordt gereguleerd



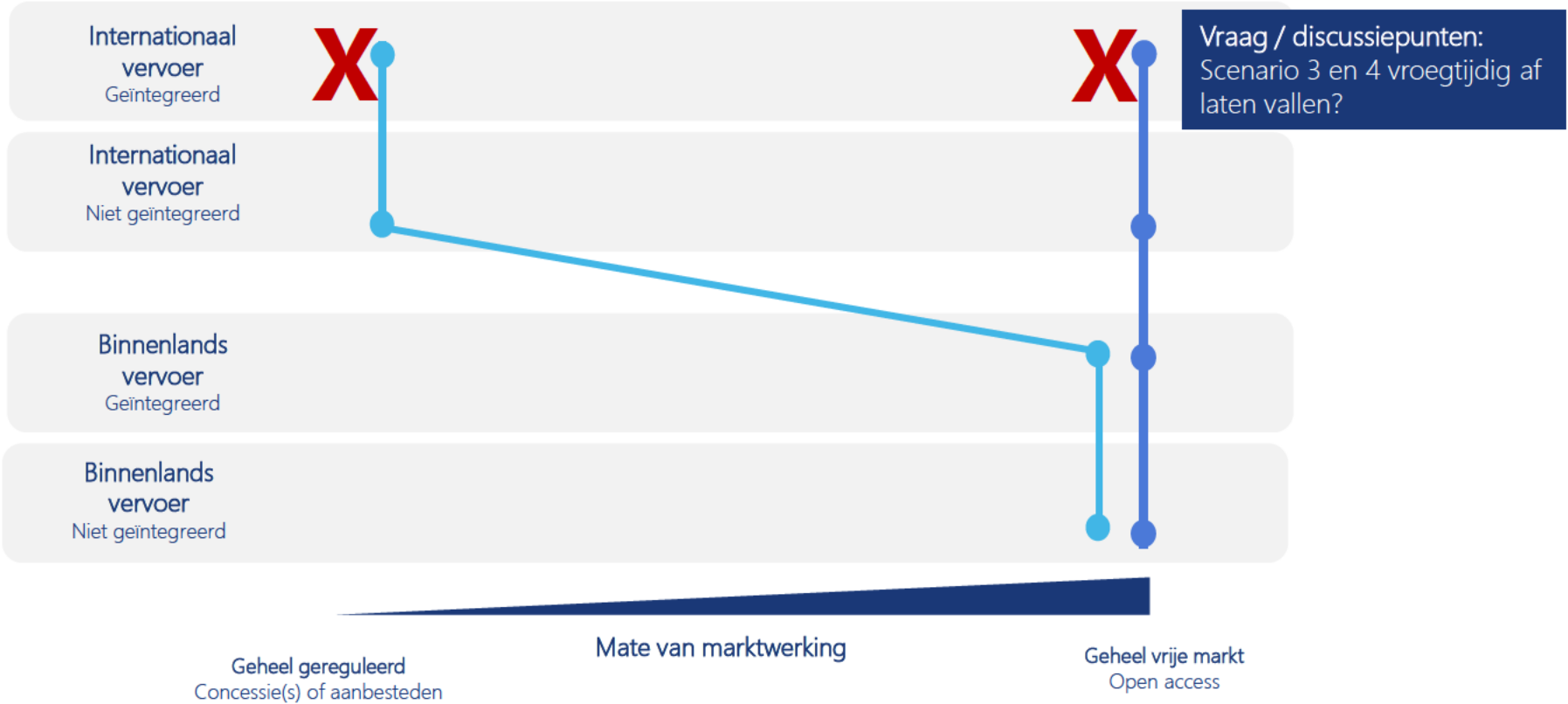
Vraag / discussiepunt:
Indien lenW de wens heeft om (vergelijkbaar) IC Brussel-product (gedeeltelijk) vast te leggen, is dit dan een interessant scenario?

Geheel gereguleerd
Concessie(s) of aanbesteden

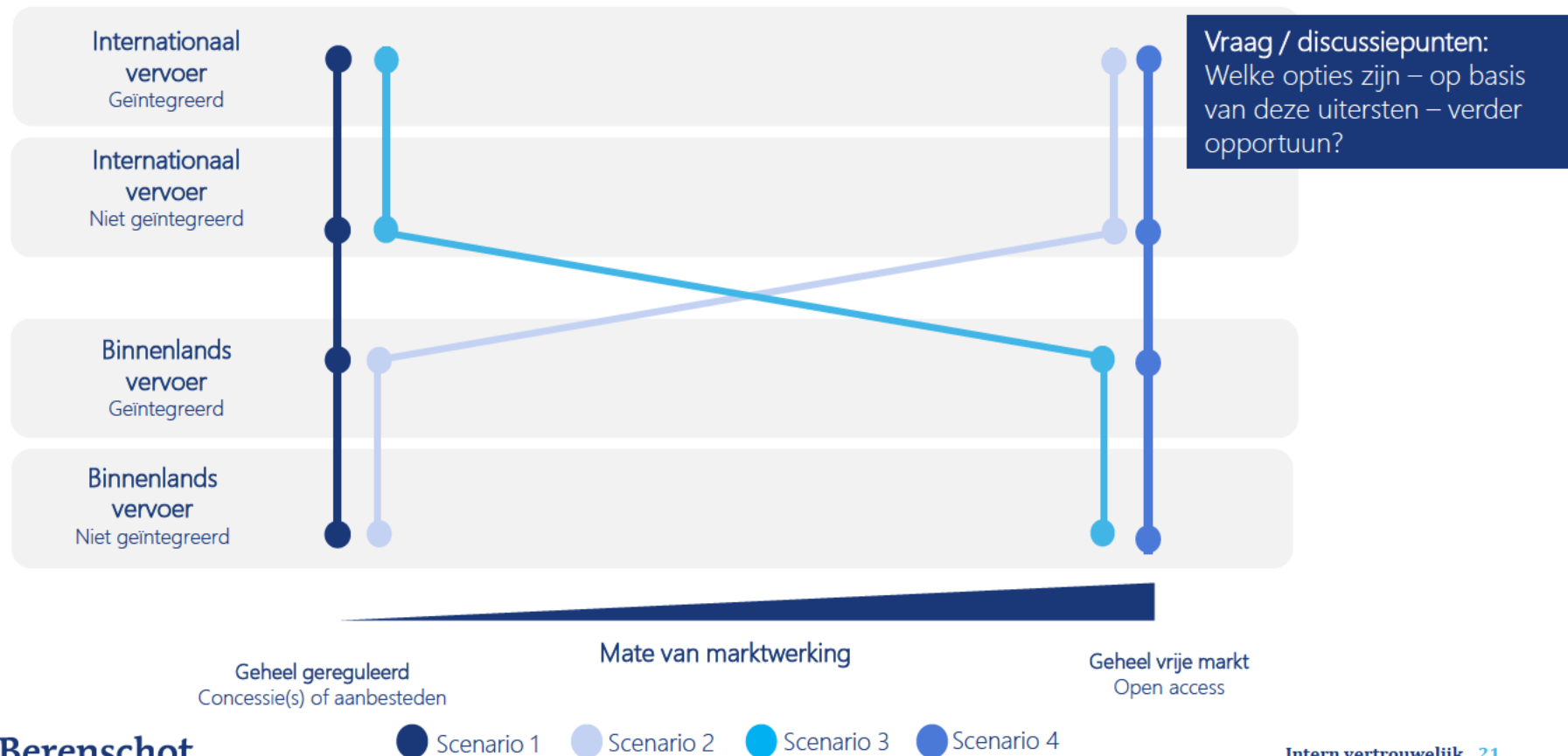
Mate van marktwerking

Geheel vrije markt
Open access

Scenario 3 en 4 laten afvallen?



Vanuit vier basis-scenario's nadenken over opties...



Dilemma's en discussiepunten

Discussiepunten intern - methode:

- Keuze voor scenario's op basis van:
 - Binnenlands en internationaal
 - Geïntegreerd en niet-geïntegreerde vervoersproducten
 - Opties geheel/gedeeltelijk reguleren: X% reguleren, 1-X% aan de markt
- Onderscheid wel/niet doorgaande diensten wordt opgenomen als criterium

Discussiepunten intern – inhoud:

- Internationaal vervoer opnemen in een NL concessie wordt met 4e spoorwegpakket minder opportuun. Is hier generiek iets over te zeggen?
- Is er voldoende vervoersvraag om open access te faciliteren?
- Is capaciteit reserveren om open access te faciliteren een aantrekkelijke gedachte ?
- Wat willen we doen met aanbesteden (los in de markt zetten)?
 - Bewust laten afvallen? Of expliciet in een scenario opnemen?



Berenschot

www.berenschot.nl

 /berenschot

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: RE: Begeleidingsgroep ordening HSL-Zuid - 20 december
Datum: vrijdag 20 december 2019 12:54:26
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda begeleidingsgroep 2 HSL-Zuid.pdf](#)

Dag allen,

In aanvulling op de stukken die jullie gisteren hebben ontvangen, bijgaand een korte agenda voor vanmiddag.

Met hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T₊₃₁ (0) 30 **10.2.e** | **M**₊₃₁ (0) 6 **10.2.e** | ☐ **10.2.e**

[illegible]

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op:

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 19 december 2019 17:41

Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo;

10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @minienw.nl;

10.2.e @minienw.nl

CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Begeleidingsgroep ordening HSL-Zuid - 20 december

Dubbele inhoud met document 32

Dubbele inhoud met document 32



Berenschot

Aan: Ministerie van IenW
Cc:
Datum: 19 december 2019
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda tweede begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Opening
2. Toelichting op de voortgang
3. Terugblik afspraken en acties – 5 december

In de vorige begeleidingsgroep zijn een aantal afspraken en acties vastgelegd. Onderstaand een overzicht van de acties die zijn afgesloten, in gang gezet of nog open staan.

Afgesloten:

- **Actie:** IenW benadert 10.2.e of 10.2.e (KiM)
- **Actie:** IenW 10.2.e) en Berenschot 10.2.e) leggen de (contact)momenten vast
- **Actie:** IenW laat weten wie zij (intern) bij deze overleggen willen betrekken
- **Actie:** IenW plant begin januari een moment in om 10.2.e en 10.2.e te betrekken bij de voortgang van het onderzoek en om de eerste resultaten te delen
- **Actie:** IenW komt met een voorstel om partijen (FMN en NS) te betrekken
- **Actie:** IenW stuurt de presentatie over open access en het toetsingskader o.b.v. TBOV toe
- **Actie:** Berenschot gaat verder met de totstandkoming van scenario's.
- **Actie:** IenW neemt contact op met NS over de informatievoorziening

In gang gezet:

- **Actie:** IenW inventariseert wie / wanneer tijdens de Kerstperiode beschikbaar zijn

Openstaand:

- **Actie:** IenW deelt de business case HSL-Zuid (voor zover / zodra gereed) en stelt Berenschot op de hoogte van relevante nieuwe ontwikkelingen op bovenstaande punten.

Berenschot

4. Bespreken van het toetsingskader: doelstellingen en toetsingscriteria
5. Aan de hand van de presentatie:
 - a. Bespreken uiterste scenario's
 - b. Bespreken en vaststellen van opties / scenario's
 - c. Bespreken dilemma's en discussiepunten
6. Vervolg: acties tot 7 januari
 - a. Geannoteerde inhoudsopgave
7. Afsluiting

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: stukken voor Berenschot
Datum: maandag 23 december 2019 18:53:00
Bijlagen: [OPENBAAR IFNM BSK-2017 11548 Findrapport Review prestaties IC direct.pdf](#)
[VERTROUWELIJK IFNM BSK-2013 211475 20130903 American Appraisal - Findrapport Review NS BuCa Venus\(2\).pdf](#)
[VERTROUWELIJK IFNM BSK-2013 211480 20130903 Leigh Fisher Review HSL Vervoerprognose - Concept Rapportage\(2\).pdf](#)
[VERTROUWELIJK IFNM BSK-2014 33799 20111213 Beoordeling Business Case The Boston Consulting Group\(2\).pdf](#)
[VERTROUWELIJK IFNM BSK-2014 35667 20110415 Beoordeling business case HSA -BCG.pdf](#)

Beste Berenschotters,

Bijgevoegd treffen jullie de vertrouwelijke cijfers uit ons eigen archief met betrekking tot HSL. Wij gaan er daarbij vanuit dat je de gegevens vertrouwelijk behandelt en alleen voor dit onderzoek gebruikt. Kunnen jullie dat nog even per mail bevestigen? Ik stuurde al een mail met recente cijfers van NS waarvoor hetzelfde geldt. Ik wacht nog even met het verzenden van onze oudere interne notities aan de Minister totdat ik dat na de vakantie heb kunnen overleggen met collega's/hoofd.

Met groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: NDA NS Berenschot onderzoek ordening HSL-Zuid
Datum: maandag 23 december 2019 18:39:31
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)

Beste 10.2.e ,

Bijgevoegd onze opmerkingen bij de concept NDA. Mijn advies is om op bepaalde punten iets ruimer te vragen zodat er nog iets weg te geven blijft, je kan ook in één keer duidelijk maken dat er niet onderhandeld kan worden. Het verzoek is wel om vooralsnog niet op “minder” uit te komen, dan hieronder geformuleerd. Mocht dat niet lukken dan komen wij graag bij jullie terug. Tenzij jullie denken hier mee te kunnen leven. Voorts is mijn verzoek hieraan niet teveel tijd te besteden omdat ten koste van het onderzoek gaat.

- De omschrijving van het “project” in overweging B is te ruim en te uitgebreid beschreven en niet relevant voor de NDA tussen NS en Berenschot.
- Art 1.2 is in de meest recente getekende MTR NDA iets gunstiger voor ons geredigeerd. Wij hebben overigens eerder wel de bij jullie opgenomen variant ondertekend. Het is ons verzoek wel op de MTR variant uit te komen.
 Het is Ontvanger toegestaan de Vertrouwelijke Informatie te verstrekken aan het Ministerie van IenW zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van NS, onder de voorwaarde dat
 - (i) de Ontvanger de Vertrouwelijke Informatie zo veel mogelijk op vertrouwelijke basis aan het Ministerie van IenW verstrekt, en
 - (ii) de Ontvanger op de Vertrouwelijke Informatie zo veel mogelijk aangeeft dat het bedrijfs— en fabricagegegevens van NS betreft ex artikel 10 sub ic Wet Openbaarheid bestuur.
 Uitgezonderd van het vorenstaande zijn concept en definitieve rapportages bedoeld voor publicatie/openbaarmaking door het Ministerie van IenW. Deze concept en definitieve rapportages worden, voorafgaand aan politieke en bestuurlijke besluitvorming daarover, met NS afgestemd met als doel de NS in de gelegenheid te stellen deze rapportages op feitelijke juistheid en commerciële gevoeligheden te controleren. Ontvanger zal feitelijke onjuistheden in de documenten corrigeren en commercieel gevoelige informatie verwijderen dan wel in overleg met NS anderszins redigeren.
- Ons advies is tevens om de namenlijst te schrappen, art 1.3 vanaf standaarden en bijlage 1.
- Het boetebedrag voor Berenschot is erg hoog (10.2.g), zie 6.2. Bij de andere NDA's is dat 10.2.g, -.
- De aansprakelijkheid voor de daadwerkelijke schade van NS (zie art. 6.2) is niet gemaximeerd. In de andere NDA's is dat wel gedaan, tot 10.2.g.
- Ook de looptijd is langer, 15 jaar ipv 10 jaar, 8.2 in NDA Berenschot.
- In 6.3 van de andere NDA's staat het volgende: *In het geval dat enige claim door NS bij de Ontvanger neergelegd wordt na de datum als bedoeld in artikel 3.3, dan heeft Ontvanger het recht om zonder tussenkomst van NS de gegevensdragers bij de notaris op te vragen om zich tegen deze claim te kunnen verweren.*
 Dit lijkt voor jullie van belang om zich tegen een boete/claim van NS te kunnen verdedigen. Hiertoe zou aan artikel 3 (Teruggave vertrouwelijke informatie) moeten worden toegevoegd dat direct voor vernietiging door Ontvanger als beschreven in artikel 3.1, alle resultaten, evaluaties, conclusies, memo's en adviezen, maar niet zijnde de door NS aangeleverde brondocumentatie, door Ontvanger vastgelegd worden op twee externe gegevensdragers (er worden twee identieke gegevensdragers gemaakt), welke door NS bij een notaris in bewaring worden gegeven tot en met het einde van de looptijd van de NDA.
- Artikel 7 (non concurrentie) is niet acceptabel/evenredig. Dit beding heeft een veel breder effect dan nodig is om vertrouwelijke informatie te beschermen en een dergelijk beding is niet gebruikelijk in andere NDA's.

Het recht op informatie van IenW bij NS is te vinden in artikel 19 (ev) van de concessieovereenkomst. Jullie recht is op dat van ons gebaseerd vanzelfsprekend.

Graag vernemen we van jullie waar jullie staan tav de NDA op 2 of 3 januari, zodat wij 10.2.e kunnen vragen op maandag 6 januari de laatste zaken te regelen.
Groet, succes en fijne dagen,
10.2.e

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

Verzonden: donderdag 19 december 2019 14:14

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

CC: 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>

Onderwerp: FW: NDA NS Berenschot onderzoek ordening HSL-Zuid

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand de NDA die de NS ons zojuist heeft toegestuurd. Ik heb ondertussen bij ons intern e.e.a. in gang gezet, zodat we de overeenkomst z.s.m. kunnen ondertekenen.

Groet, 10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

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

Verzonden: donderdag 19 december 2019 13:19

Aan: 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>; 10.2.e

<10.2.e@berenschot.nl>

CC: 10.2.e <10.2.e@ns.nl>; 10.2.e <10.2.e@ns.nl>

Onderwerp: NDA NS Berenschot onderzoek ordening HSL-Zuid

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand stuur ik jullie de NDA voor het onderzoek HSL-Zuid. Er staan nog drie opmerkingen in met aan jullie het verzoek hier invulling aan te geven. Tevens heb ik het verzoek bijlage 1 in te vullen.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

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

NS

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](#)

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Via e-mail verzenden: Technische toelichting Prognose IenW.pdf, Fin. progn 2019.pdf
Datum: maandag 23 december 2019 18:49:34
Bijlagen: [Technische toelichting Prognose IenW.pdf](#)
[Fin. progn 2019.pdf](#)

Beste Berenschotters,

Bijgevoegd treffen jullie de vertrouwelijke cijfers uit ons eigen archief met betrekking tot HSL. Wij gaan er daarbij vanuit dat je de gegevens vertrouwelijk behandelt en alleen voor dit onderzoek gebruikt. Kunnen jullie dat nog even per mail bevestigen? Ik stuur je zo een mail met oude rapporten waarvoor hetzelfde geldt. Ik wacht nog even met het verzenden van onze oudere interne notities aan de Minister totdat ik dat na de vakantie heb kunnen overleggen met collega's/hoofd. Je vraag over de cijfers staat uit.

Met groet,

10.2.e

Technische Toelichting

Bijlage bij financiële prognose 2019-2024

1 Technische toelichting prognose

De prognose is gemaakt in het HRN-bedrijfsmodel. Het bedrijfsmodel is een 'hoog-over' model waarin het financiële resultaat van de NS-activiteiten in het kader van de concessie voor het Hoofdrailnet 2015-2024 (HRN-concessie) wordt geprognosticeerd aan de hand van opbrengst- en kostendrijvers, parameters, indexeringen en kengetallen.

De organisatie is afgelopen jaren en in de nabije toekomst volop in verandering. De ondersteunende functies, zoals ICT, HRM en Finance zijn gecentraliseerd en onderlinge doorbelastingen, zoals tussen NedTrain en NSR, zijn afgeschaft. Dit heeft consequenties voor de consolidatiemethode. Ten behoeve van de financiële verantwoording over de Vervoersconcessie 2015-2024 is een nieuw controle-protocol opgesteld waarin deze methode is beschreven. De prognose sluit zoveel mogelijk aan bij de verantwoording.

1.1 Opbouw prognose

De prognose bestaat uit een baseline aangevuld met initiatieven. De baseline is een technische doorrekening van de opbrengsten en kosten op het HRN. Deze doorrekening neemt recente realisatie cijfers als uitgangspunt en vindt plaats aan de hand van kosten- en omzetcijfers, standaard parameters, kengetallen en indexeringen. De baseline is daarmee een prijs- en hoeveelheid doorrekening van het toekomstig financiële resultaat. De prognose volgt daarmee de volgende formule:

$$\text{Volumes} \times \text{Efficiëntie/Productiviteit} \times \text{Prijzen} + \text{Autonome kosten}$$

De baseline vormt een plausibele prognose van het toekomstige resultaat vanuit de *huidige* bedrijfsuitoefening, doordat het uitgaat van de gemiddelde kosten tot nu toe. Op onderdelen is een onderschatting dan wel overschatting van de reeks mogelijk. De prognosemethode veronderstelt een evenwichtige verhouding tussen onderschattingen en overschattingen van onderdelen. De methode is daardoor uitsluitend geschikt voor berekeningen van een dergelijke omvang als het HRN als geheel. Op onderdelen wordt de onzekerheidsmarge relatief groter. Dit geldt ook voor de HSL-verbijzondering.

Ten behoeve van de baseline wordt het bedrijfsmodel gevuld vanuit 6 input-categorieën, namelijk:

1. **Het basisjaar (realisatiegegevens):** de HRN verantwoording 2017 is gebruikt als basisjaar
2. **De reizigersprognose (ontwikkeling van de vraag):** dit betreft de voorjaarsprognose van K&M (voorheen MoA) van juni 2017; zie onderdeel 1.1 van de uitgangspunten voor nadere specificatie.
3. **De dienstregelingsprognose (ontwikkeling van het aanbod):** dit betreft de inzichten in de toekomstige dienstregelingswijzigingen gedurende de voorjaarsprognose van K&M; zie onderdeel 4.2. van de uitgangspunten voor nadere specificatie.
4. **De materieelprognose (ontwikkeling van de middelen):** dit betreft de in het businessplan opgenomen investeringen in het rollend materieel; zie onderdeel 4.3. van de uitgangspunten voor nadere specificatie.
5. **Lopende en geplande bedrijfsontwikkelingen:** dit zijn reeds lopende ontwikkelingen; zie onderdeel 4.8. van de uitgangspunten voor nadere specificatie
6. **Standaard parameters, kengetallen en indexeringen:** dit zijn modelvariabelen om genoemde ontwikkelingen financieel te maken gedurende de looptijd van de prognose.

De baseline geeft de nodige grond en mogelijk aanleiding om nieuwe doelstellingen of initiatieven voor het bedrijf te formuleren (initiatieven). Omdat de doelstellingen veelal nog geen inhoudelijke uitwerkingen hebben, kunnen deze doelstellingen niet altijd in een prijs- en een omvangcomponent verwerkt worden. De initiatieven worden bij de baseline opgeteld en dit samen vormt zodanig het businessplan. Voor de periode tot en met 2024 zijn de uitkomsten van dit model overeenkomstig met het interne en door de directie goedgekeurde businessplan.

1.2 HRN scope en reikwijdte

Conform artikel 21 van de Concessie geeft NS een prognose af "*inzake de uitvoering van deze concessie*". De prognose bevat conform dit artikel alle operationele effecten van de uitvoering van de concessie.

Tot het HRN behoren zodoende alle binnenlandse en grensoverschrijdende lijnen van NS, met uitzondering van de lijn:

- sprinter Gouda-Alphen

Tot de HSL-zuid diensten behoren de lijnen (tot aan de grens¹):

- IC Direct Amsterdam-Rotterdam;
- IC Direct Amsterdam-Breda;
- IC Brussel via Dordrecht (tot en met 2016);
- IC Brussel via Breda (vanaf 2017);
- IC Den Haag-Eindhoven (vanaf 2017);
- Thalys Amsterdam-Parijs/Lille;
- Eurostar Amsterdam-Londen (vanaf 2017).

Om de HSL-verbijzondering (beleidsinformatie) te bepalen worden de volgende verdeelprincipes gehanteerd:

1. de omzet, afschrijvingskosten, externe leasekosten, energiekosten, concessieprijs en infraheffing worden separaat bepaald: dit wil zeggen met specifieke eenheidskosten en volumes zoals die voor HSL voorzien worden;
2. de overige kosten worden aan de hand van een generieke verdeelsleutels uit het HRN geëxtraheerd, met als doel de toekomstige uitkomst in de verantwoording zoveel mogelijk te benaderen.

Consolidatie scope

HRN is geen zelfstandig bedrijfsonderdeel binnen NS. De consolidatiescope die in de prognose gehanteerd wordt is dezelfde als in het controleprotocol voor de financiële HRN verantwoording is omschreven. De prognose betreft hierdoor een geconsolideerde cijfersopstellingen van de volgende onderdelen, voor zover zij betrekking hebben op de uitvoering van de HRN-concessie:

1. NS Reizigers, NedTrain, NS FSC en NS Lease (volledige winst- en verliesrekening voor zover relevant voor HRN).
2. NS Groep: de functies NS IT, Finance, HR, Procurement, Communicatie & Strategie, Legal, NS Insurance, Opleidingen en overige holding (voor zover doorbelast aan de concessie).
3. Delen van NS Stations: enkele vastgoed onderdelen voor zover zij betrekking hebben op de uitvoering van de HRN-concessie en de P&R en Fietsparkeeractiviteiten bij HRN-stations.

¹ Internationale lijnen worden in samenwerking met buitenlandse partners geëxploiteerd. Opbrengsten en kosten worden m.n. via de sleutels Distance on Network (DON) en Time On Network (TON) verdeeld. Het model gebruikt vooral DON en gebruikt dus als cost driver de treinkilometers tot de grens.

Geïnvesteed vermogen

Voor het geïnvesteed vermogen wordt dezelfde consolidatiescope gehanteerd. Het geïnvesteed vermogen is de som van de materiële vaste activa, financiële vaste activa en het werkkapitaal, waarbij het werkkapitaal bestaat uit de voorraden, vorderingen, liquide middelen en kortlopende schulden. De stand van de liquide middelen per bedrijfsonderdeel betreft het saldo van de onderdelen binnen de inhouse-bank. Omdat hierdoor de mogelijkheid ontstaat het geïnvesteed vermogen (onbedoeld) te beïnvloeden, is gekozen om slechts de liquide middelen ten behoeve van de operatie op te nemen in het vermogen. Daarom zijn de Liquide middelen, conform eerdere afspraken bij de opstellingen van het geïnvesteed vermogen, gemaximeerd op 8% van de omzet.

Definitie opdeling fte en personeelskosten

In de beleidsinformatie bij de prognose wordt een nadere specificatie van de personeelskosten en de daaraan gerelateerde fte's gegeven, met de volgende definitie:

- **t.b.v. dienstregeling:** alle medewerkers van NSR in beroepsgroep Machinist (MCN) en Treinpersoneel (TPS), inclusief de MCN en TPS in opleiding (BMC en BTP) en de intern als direct aangeduide medewerkers in Planning en Bijsturing
- **t.b.v. onderhoud:** alle medewerkers van NedTrain.
- **t.b.v. service:** alle medewerkers van NSR in overige directe beroepsgroepen zoals Service & Veiligheid (SV), Service medewerkers (TS) en alle medewerkers van de afdeling Klantenservice.
- **t.b.v. indirecte processen:** overige medewerkers van de geconsolideerde bedrijfsonderdelen.

1.3 Belangrijkste uitgangspunten en aannames

De prognose geeft inzicht in de toekomstverwachting binnen bepaalde uitgangspunten. De uitgangspunten zijn variabele aannames over de toekomst en kunnen zowel positief (wat zal er gebeuren) als negatief (wat zal er niet gebeuren) verwoord worden. Voor de prognose zijn uitgangspunten op de volgende gebieden van belang:

1. economische en demografische ontwikkelingen;
2. ontwikkelingen binnen aanleverende markten;
3. wet- en regelgeving;
4. ontwikkelingen binnen NS.

In tabel 1 staan de belangrijkste uitgangspunten voor de prognose weergegeven.

Tabel 1: Uitgangspunten Prognose

Gebied	Uitgangspunten
1. Economische en demografische ontwikkelingen	1.1. Reizigersprognose De voorjaarsprognose van K&M geldt als basis voor de reizigersprognose.
	1.2. Economische en demografische ontwikkelingen De opgenomen ontwikkelingen volgen de ramingen van Centraal Planbureau (CPB) en Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), zoals deze in de K&M prognose zijn verwerkt: Bruto binnenlandsproduct: +1,7% p.j. Bevolkingsgroei: +0,4% p.j.
	1.3. Inflatie/ indexatie <i>CPI (consumenten prijsindex)</i>

Als CPI wordt standaard 10.1.c gehanteerd, m.u.v. de jaren uit de macro economische verkenning (MEV) van het CPB:

- 2018: 1,40%
- 2019: 1,80%

IMOC (index materiële overheidsconsumptie)

De IMOC wordt standaard 10.1.c m.u.v. de jaren uit de macro economische verkenning (MEV) van het CPB:

- 2019: 1,5%

(IMOC wordt gebruikt voor de indexering van de Studenten-OV)

LMS (loonvoet marktsector)

De lonen 10.1.c. Voor de LMS wordt derhalve gerekend met 10.1.c m.u.v. de jaren uit de MEV van het CPB:

- 2019: 4,0%

(LMS wordt gebruikt voor de indexering van de Studenten-OV)

2. Ontwikkelingen binnen aanleverende markten

2.1. Infraheffing

Voor de infraheffing op conventioneel spoor en HSL-spoor gelden verschillende afspraken. De infraheffing voor conventioneel spoor is volledig variabel, terwijl voor HSL-spoor sprake is van een verrekening van de infraheffing met de HSL-heffing.

De infraheffing is gebaseerd op de netverklaring 2019 en voor de jaren daarna geïndexeerd met CPI tenzij er sprake is van een aangekondigde verhoging (in deze prognose niet van toepassing).

De HSL-heffing is gemodelleerd conform het besluit HSL-heffing 2015, met de volgende aanname over het compensabele deel vanwege uitval:

- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c

2.2. Materieelaanschaf

Voor de aanschaf van treinen is een gemiddelde prijs per bak gehanteerd van € 10.1.c voor de InterCity Nieuwe Generatie (ICNG) en € 10.1.c voor de Sprinter Nieuwe Generatie (SNG). Dit zijn om het moment van de prognose de laatste inzichten vanuit materieelinkoop.

2.3. Energie inkoop

De energieprijzen zijn zeer volatiel, met een standaard afwijking per jaar van maar liefst 17%. Er wordt daarom standaard gerekend met een 10.1.c

tenzij vanuit Energie-inkoop een specifieke opgave gedaan wordt.

Voor de prognose is de volgende indexering opgegeven (n.a.v. verwachte inkoop):

- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c

	<p>2.4. Arbeidsmarkt Er zijn in de uitgangspunten, ten aanzien van de arbeidskosten en werving en selectie, geen effecten opgenomen door eventuele verwachte ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. In de reizigersprognose is een ontwikkeling opgenomen van het aantal werkzame personen van gem. +0.4% p.j.</p>
<p>3. Wet en regelgeving</p>	<p>3.1. Vennootschapsbelasting De gemiddelde vennootschapsbelasting Nederland en Ierland, is conform afspraak met IenW, verondersteld op 20%.</p> <p>3.2. Pensioenpremie Vanaf 2016 is een 10.1.c</p>
<p>4. Ontwikkelingen binnen NS</p>	<p>4.1. Tarieven kaartproposities De kaarttarieven worden geïndexeerd met CPI en eventuele verhoging van de infraheffing boven CPI. Daarnaast wordt jaarlijks een 10.1.c</p> <p>In deze prognose is specifiek opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10.1.c • 10.1.c <p>4.2. Dienstregeling De opgenomen dienstregelingsontwikkelingen geeft een indicatie van de geplande productontwikkeling, zonder concrete uitwerkingen en besluitvorming:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dienstregeling 2018 (versie april 2018, met IC Brussel over HSL). • dienstregeling 2019 (versie april 2018, basis voor capaciteitsaanvraag). • dienstregeling 2020 (variant Amfeo 2.0.0) • dienstregeling Middellange Termijn (MLT) 2022 (versie februari 2018) • dienstregeling Middellange Termijn (MLT) 2024 (versie februari 2018). <p>4.3. Geplande investeringen Rollend materieel Opgenomen worden alleen investeringen (netto) die</p> <ol style="list-style-type: none"> een effect hebben op de levensduur van materieel; of een effect hebben op de capaciteit van materieel; of groter zijn dan € 10.1.c. <p>Voor de overige investeringen in rollend materieel wordt een dummy opgenomen 10.1.c</p> <p>De volgende investeringen in rollend materieel zijn opgenomen in de prognose:</p> <p>Aanschaf nieuw materieel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 10.1.c 2. 10.1.c 3. 10.1.c

Revisies en Modernisering:

1. 10.1.c
2. 10.1.c
3. 10.1.c
4. 10.1.c
5. 10.1.c

4.4. Investerings overige activa

De overige investeringen hebben met name betrekking op ICT, huisvesting en outillage.

4.5. Investerings Totaal

In de prognose zijn in totaal € 10.1.c . aan investeringen opgenomen over de periode 2019 t/m 2024.

4.6. CAO

In de CAO worden afspraken gemaakt over de loonontwikkelingen en secundaire arbeidsvoorwaarden (SAV). De basisinstellingen veronderstellen gelijkblijvende SAV en een jaarlijkse loonontwikkeling van 10.1.c CPI, ten opzichte van:

- CAO 2017-2020

4.7. Overige programma's en projecten

Grote programma's en projecten (OPEX) kunnen trendbreuken geven in de financiële uitkomsten. De volgende grote programma's en projecten zijn opgenomen in de prognose

- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c

4.8. Initiatieven

Om het resultaat te verbeteren zijn in het businessplan taakstellingen (initiatieven) opgenomen. Voor deze taakstellingen zijn nog geen concrete plannen opgesteld. De taakstellingen zijn geformuleerd op:

- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c
- 10.1.c

FINANCIËLE PROGNOSE (BEHOREND BIJ ARTIKEL 21, TWEEDE LID, HOOFDRAILNETCONCESSIE)

Blad 1: totaal overzicht										
	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24
Omzet (in mln. €)	10.1.c + 10.2.g									
Kosten (in mln. €)										
Bedrijfsresultaat (in mln. €)										
Gemiddeld geïnvesteerd vermogen (in mln. €)										
Return on Investment (in %)										
Accounting, vóór belasting										
10.1.c + 10.2.g										
10.1.c + 10.2.g										
10.1.c + 10.2.g										
10.1.c + 10.2.g										

Blad 2: overzicht kosten										
Samenstelling bedrijfsresultaat	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24
Omzet	10.1.c + 10.2.g									
Personeelskosten										
Afschrijvingen Rollend Materieel										
Afschrijvingen Overige Activa										
Afschrijvingen										
Materiaalverbru ken										
Energieverbru k tractie										
Energieverbru k overig										
Energie en Technische Verbruiken										
Kosten uitbesteed werk										
Schoonmaakkosten										
Onderhoudswerkzaamheden										
Automatiseringskosten										
Uitbesteedwerk										
Huisvesting										
Gebruiksvergoeding & infraheffing										
Concessievergoeding										
Correctieregelingen										
Overige bedrijfslasten										
Overige kosten										
Totaal kosten										
Bedrijfsresultaat (in mln. €)										

Blad 3: geïnvesteerd vermogen

Samenstelling geïnvesteerd vermogen	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24
(Im)materiële vaste activa	10.1.c + 10.2.g									
Financiële vaste activa										
Vorraden										
Vorderingen										
Liquide middelen ten behoeve van operatie										
Activa										
Kortlopende schulden										
Geïnvesteerd vermogen										
Samenstelling (im)materiële vaste activa										
Geactiveerde rollend materieel										
Overige geactiveerde MVA										
Werken en Materieel in Constructie										
Totaal (im)materiële vaste activa										
Totaal (im)materiële vaste activa										
Boekwaarde (ultimo N-1)										
Mutanten aandeel/re kw jkte										
Investerings										
Activerings										
Desinvesteringen										
Afschrijvingen en waardeverminderingen										
Overige mutaties										
Boekwaarde (ultimo N)										
Gecumuleerde afschr jvingen en waardeverminderingen										
Aanschaffingsprijs										

Blad 4: nader overzicht onderdelen materiële vaste activa

	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24
Geactiveerde rollend materieel										
Boekwaarde (ultimo N-1)	10.1.c + 10.2.g									
Mutanten aandeel/rekwijde										
Investerings										
Activerings										
Desinvesterings										
Afschrijvingen en waardeverminderingen										
Overige mutaties										
Boekwaarde (ultimo N)										
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen										
Aanschaffingsprijs										
Overige geactiveerde MVA										
Boekwaarde (ultimo N-1)										
Mutanten aandeel/rekwijde										
Investerings										
Activerings										
Desinvesterings										
Afschrijvingen en waardeverminderingen										
Overige mutaties										
Boekwaarde (ultimo N)										
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen										
Aanschaffingsprijs										
Werken en Materieel in Constructie										
Boekwaarde (ultimo N-1)										
Mutanten aandeel/rekwijde										
Investerings										
Activerings										
Desinvesterings										
Afschrijvingen en waardeverminderingen										
Overige mutaties										
Boekwaarde (ultimo N)										
Gecumuleerde afschrijvingen en waardeverminderingen										
Aanschaffingsprijs										

10.1.c + 10.2.g



10.1.c + 10.2.g



BELEIDSINFORMATIE BIJ FINANCIËLE VERANTWOORDING (BEHOREND BIJ ARTIKEL 21, EERSTE LID, HOOFDRAILNETCONCESSIE)

Verbijzondering geïntegreerde concessie											
Personeelsontwikkeling	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	
Aantal FTE t.b.v. dienstregeling	10.1.c + 10.2.g										
Aantal FTE t.b.v. onderhoud											
Aantal FTE t.b.v. service											
Aantal FTE t.b.v. indirecte processen											
Totaal aantal FTE											
Personeelskosten - dienstregeling											
Personeelskosten - onderhoud											
Personeelskosten - service											
Personeelskosten - indirecte processen											
Bruto personeelskosten											
Energie-ontwikkeling											
Aantal kWh energie (totaal) (mln.)											
w.v. duurzaam opgewekt (mln.)											
Tariefontwikkeling											
Per vervoerbewijscategorie spits											
Per vervoerbewijscategorie dal											
Productiekwantiteiten											
Reizkm regulier assortiment spits											
Reizkm regulier assortiment dal											
Reizkm met studentenkaart spits											
Reizkm met studentenkaart dal											
Totaal reizigerskm											
Zitplaatskm in de spits											
Zitplaatskm in het dal											
Totaal zitplaatskm											
Treinkm in de spits											
Treinkm in het dal											
Totaal treinkm											
Bakkm in de spits											
Bakkm in het dal											
Totaal bakkm											
Samenstelling omzet											
Regulier assortiment spits											
Regulier assortiment dal											
Met studentenkaart spits											
Met studentenkaart dal											
Overige opbrengsten											
Totaal omzet											

Verbijzondering HSL-Zuid diensten

	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24
Omzet en operationele kosten (mln. €)	10.1.c + 10.2.g									
Regulier assortiment spits										
Regulier assortiment dal										
Met studentenkaart spits										
Met studentenkaart dal										
Overige opbrengsten										
Totaal omzet										
Personeelskosten - dienstregeling										
Personeelskosten - onderhoud										
Personeelskosten - service										
Personeelskosten - indirecte processen										
Personeelskosten										
Afschrijvingen Rollend Materieel										
Afschrijvingen Overige Activa										
Afschrijvingen										
Materiaalverbru ken										
Energieverbru k tractie										
Energieverbru k overig										
Energie en Technische Verbruiken										
Kosten uitbesteed werk										
Schoonmaakkosten										
Onderhoudswerkzaamheden										
Automatiseringskosten										
Uitbesteedwerk										
Huisvesting										
Gebru ksvergoeding & infraheffing										
Concessievergoeding										
Correctieregelingen										
Overige bedrijfslasten										
Overige kosten										
Totaal kosten										
Bedrijfsresultaat (in mln. €)										

Productiekwantiteiten
Reizkm regulier assortiment spits
Reizkm regulier assortiment dal
Reizkm met studentenkaart spits
Reizkm met studentenkaart dal
Totaal reizigerskm
Zitplaatskm in de spits
Zitplaatskm in het dal
Totaal zitplaatskm
Treinkm in de spits
Treinkm in het dal
Totaal treinkm
Bakkm in de spits
Bakkm in het dal
Totaal bakkm

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e @transdev.com"
Onderwerp: RE: afspraak met FMN over onderzoek HSL Zuid
Datum: maandag 23 december 2019 15:34:22
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Geachte heer 10.2.e ,
 Bedankt voor uw positieve reactie. Ik heb onze agenda's er even bijgehaald en zie de volgende mogelijkheden:

- Maandag 13 januari
- Woensdag 15 januari, vanaf ca. 11:00 uur
- Maandag 20 januari, tot ca. 14:00 uur

Zou hier een moment tussen zitten dat voor u uitkomt? En wat zou voor u een gewenste locatie zijn? Mocht het handig zijn om telefonisch even contact te hebben over het maken van deze afspraak, dan ben ik via onderstaande gegevens bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europaan 40, 3526 KS Utrecht
 Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
 Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 23 december 2019 15:13

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo' ; 10.2.e @transdev.com'

Onderwerp: RE: afspraak met FMN over onderzoek HSL Zuid

Prima heer 10.2.e, ik zie de uitnodiging met plezier tegemoet

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Arriva Nederland | Postbus 626 | 8440 AP Heerenveen
 T +31 (0)88 10.2.e | M +31 (0)6 10.2.e | www.arriva.nl

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: maandag 23 december 2019 14:45

Aan: 10.2.e @arriva.nl>

CC: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e

10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e

- DGMo <10.2.e @minienvw.nl>;

10.2.e @transdev.com

Onderwerp: Re: afspraak met FMN over onderzoek HSL Zuid

Beste heer 10.2.e ,
Fijn dat u namens FMN met ons het gesprek aan wil. We maken graag een afspraak voor volgende maand.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Op 23 dec. 2019 om 11:33 heeft 10.2.e @arriva.nl> het volgende geschreven:

Goedemorgen heer 10.2.e (en collega's),
Met referte naar onderstaande mail informeer ik u bij dezen graag dat ik namens de FMN-partijen de coördinatie voor onze input en reactie mbt dit onderzoek zal doen. Ik treed daarover graag met u in contact en zien een uitnodiging voor een gesprek dan ook tegemoet.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
Van: 10.2.e - DGMo" 10.2.e @minienw.nl>
Datum: 11 december 2019 om 13:55:41 CET
Aan: 10.2.e @keolis.nl>
Kopie: 10.2.e @berenschot.nl>, 10.2.e
@berenschot.nl>, 10.2.e
<10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: FW: Definitieve onderzoeksopzet HSL-Zuid

Beste 10.2.e ,
Enkele maanden geleden hebben jullie de gelegenheid gehad om te reageren op de onderzoeksopzet HSL-Zuid. Het onderzoeksbureau dat aan de slag is gegaan met de onderzoeksopzet, te weten Berenschot, wil graag verder in gesprek met stakeholders over het onderzoek. Voor jullie is dat ook een kans om je aandachtspunten voor het voetlicht te brengen.

Mag ik je naam doorgeven aan Berenschot? Projectleider is 10.2.e .
Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

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

M +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
Arriva Nederland | Postbus 626 | 8440 AP Heerenveen
T +31 (0)88 10.2.e | M +31 (0)6 10.2.e | www.arriva.nl

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information.
If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.
If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Informatieverzoek verduidelijkende vragen en planning
Datum: dinsdag 24 december 2019 09:52:55
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Fyi

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 24 december 2019 09:51
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; j10.2.e@ns.nl
CC: 10.2.e ; 10.2.e@ns.nl
Onderwerp: Re: Informatieverzoek verduidelijkende vragen en planning
 Beste 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e,

Het is ons beider belang dat we zo snel mogelijk gebruik kunnen maken van inhoudelijke gegevens om ons advies over de scenario's voor de marktordening van de HSL-Z eind februari te kunnen afronden. Om die reden hebben we al, mede op basis van jullie vragen, de informatiebehoefte ten opzichte van de eerste uitvraag al behoorlijk ingeperkt. In de mail van 10.2.e staat nu het restant. Het is nu noodzakelijk om snel de NDA te sluiten.

Zoals door 10.2.e aangekondigd, zou ik nog reageren op de inhoud van de NDA. Ik daarvoor ook gekeken naar andere door jullie recent afgesloten NDA's.

- De omschrijving van het "project" in overweging B is te ruim en te uitgebreid beschreven en niet relevant voor de NDA tussen NS en Berenschot. De tekst "Hoofdvraag ("Project)" kan volgens mij geschrapt worden.
- Ik wil voor de tekst in artikel een iets aangepast tekst voorstellen. Dat maakt ons werken met en voor het ministerie iets makkelijker. Dit voorstel is gebaseerd op de tekst van de NDA voor de MTR.

Het is Ontvanger toegestaan de Vertrouwelijke Informatie te verstrekken aan het Ministerie van IenW zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van NS, onder de voorwaarde dat

- (i) de Ontvanger de Vertrouwelijke Informatie zo veel mogelijk op vertrouwelijke basis aan het Ministerie van IenW verstrekt, en*
- (ii) de Ontvanger op de Vertrouwelijke Informatie zo veel mogelijk aangeeft dat het bedrijfs— en fabricagegegevens van NS betreft ex artikel 10 sub ic Wet Openbaarheid bestuur.*

Uitgezonderd van het vorenstaande zijn concept en definitieve rapportages bedoeld voor publicatie/openbaarmaking door het Ministerie van IenW. Deze

concept en definitieve rapportages worden, voorafgaand aan politieke en bestuurlijke besluitvorming daarover, met NS afgestemd met als doel de NS in de gelegenheid te stellen deze rapportages op feitelijke juistheid en commerciële gevoeligheden te controleren. Ontvanger zal feitelijke onjuistheden in de documenten corrigeren en commercieel gevoelige informatie verwijderen dan wel in overleg met NS anderszins redigeren.

- Gelet op de discussie over de (zichtbare) betrokkenheid van 10.2.e stel ik voor de namenlijst te schrappen. Dat betekent dat de tekst van artikel 1.3 vanaf "De betrokken medewerkerstoegevoegd" en bijlage 1 kunnen worden geschrapt.

- Het boetebedrag zoals opgenomen in artikel 6.1 is voor Berenschot erg hoog (10.2.g), Bij de andere NDA's is dat 10.2.g. De aansprakelijkheid voor de daadwerkelijke schade van NS is niet gemaximeerd. In de andere NDA's is dat wel gedaan, tot 10.2.g. Ook de looptijd is langer, 15 jaar ipv 10 jaar, 8.2 in NDA Berenschot.

- In artikel 6.3 van de andere geraadpleegde NDA's staat het volgende: *In het geval dat enige claim door NS bij de Ontvanger neergelegd wordt na de datum als bedoeld in artikel 3.3, dan heeft Ontvanger het recht om zonder tussenkomst van NS de gegevensdragers bij de notaris op te vragen om zich tegen deze claim te kunnen verweren.*

Dit is voor Berenschot van belang om ons tegen een boete/claim van NS te kunnen verdedigen. Hiertoe zou aan artikel 3 (Teruggave vertrouwelijke informatie) moeten worden toegevoegd, dat direct voor vernietiging door Ontvanger als beschreven in artikel 3.1, alle resultaten, evaluaties, conclusies, memo's en adviezen, maar niet zijnde de door NS aangeleverde brondocumentatie, door Ontvanger vastgelegd worden op twee externe gegevensdragers (er worden twee identieke gegevensdragers gemaakt), welke door NS bij een notaris in bewaring worden gegeven tot en met het einde van de looptijd van de NDA.

- Artikel 7 (non concurrentie) is niet acceptabel/evenredig. Dit beding heeft een veel breder effect dan nodig is om vertrouwelijke informatie te beschermen en een dergelijk beding is niet gebruikelijk in andere NDA's.

Tot zover de inhoudelijke reactie. Hopelijk kunnen we het hierover snel eens worden.

Ik wens jullie prettige feestdagen en alvast de beste wensen voor 2020.

Groet,

10.2.e

Verzonden: maandag 23 december 2019 15:21

Aan: 10.2.e ; 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: RE: Informatieverzoek verduidelijkende vragen en planning

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Bedankt voor het aanpassen van deze onderdelen.

Nog even uit je vorige mail: wij werken inderdaad met een aantal onderaannemers, in dit geval 10.2.e en 10.2.e. In de overeenkomst die wij met onze onderaannemers sluiten is ook een geheimhoudingsovereenkomst gesloten. In deze geheimhoudingsovereenkomst is opgenomen dat de onderaannemer geheimhouding betracht van alle gegevens die zijn verkregen in het kader van de opdracht 'ordering HSL-Zuid'. Op die manier borgen we punt 1.3 uit deze overeenkomst.

Over de vragen die je stelt over het specificeren van de onderwerpen het volgende:

- Voor huidig vervoersproduct (aantal reizigers en ZPK): de definitie van piekbelasting is niet eenduidig. Welke definitie willen jullie in het onderzoek hanteren? Willen jullie aantallen per deeltraject of het gemiddelde van de trein over het hele traject? In het laatste geval: wel of niet gewogen naar de afstand van het deeltraject? NB. De officiële ZPK KPI wordt gemeten op herkomst-bestemming en niet op treinserie. NB 2. Houd er rekening mee dat voor internationale treindiensten gemiddelde bezetting en/of piekbelasting niet te berekenen is, m.b.t. Thalys/Eurostar hebben we de meeste gegevens niet (zoals geen checkincheckout gegevens beschikbaar) en mogen we mededingingsrechtelijk ook niet leveren. Het liefst ontvangen we piekbelasting per deeltraject, op treinummeniveau.
- Voor huidig vervoersproduct (reizigerspunctualiteit): RPUN is bepaald op herkomst-bestemming, en daarom niet naar treindienst te differentiëren (en voor grensoverschrijdend is rpun n.v.t.). Daarnaast zien we in de onderzoeksopzet niet de vraag terug waarvoor precies deze data nodig/welke vraag willen jullie precies beantwoorden? Hoor graag, dan kunnen we gerichter een antwoord geven. Wij hebben het hier intern over gehad en zullen deze vraag bij nader inzien op een meer kwalitatieve manier beantwoorden. Deze hoeft dus niet (meer) meegenomen te worden.
- Logistieke informatie: t.a.v. beschikbare (rest)capaciteit op de infrastructuur, vragen jullie dit (ook) uit bij infrastructurele partijen die over de capaciteit op het spoor gaan? Ja, wij zullen hier ook ProRail over benaderen.
- Toekomstig vervoersproduct: voor wat betreft de verwachte toekomstige reizigersvraag: tot 2030 en tot 2040, binnenlands en internationaal; hebben we niet per treinnr. Vragen jullie deze informatie per treinserie/deeltraject voor de gemiddelde werkdag of in de spits? Ook hebben we de vraag of we hier een hoog of laag scenario moeten hanteren? Het liefst zouden we dit per treinserie én deeltraject, voor een gemiddelde werkdag én tijdens de spits, voor een hoog én laag scenario ontvangen

10.2.e zal binnenkort inhoudelijk reageren op de NDA.

Fijne dagen en met hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 20 december 2019 11:33

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Informatieverzoek verduidelijkende vragen en planning

Beste 10.2.e,

In opvolging op mijn vorige mail over de NDA zijn wij intern ook al hard aan de slag met het informatieverzoek dat jullie ons afgelopen maandag hebben toegestuurd. We zijn momenteel aan het kijken of we de gevraagde informatie beschikbaar hebben en of we deze mogen leveren. Ook zijn we alvast waar mogelijk de informatie aan het ophalen.

Echter breekt de kerstperiode aan komende twee weken en hebben veel van ons vakantie. We hebben dit ook al besproken in ons gesprek op 12 december. Daarnaast valt het dataverzoek samen met een grote piek aan werk bij de betrokken afdelingen: ook de cijfers voor de jaarverantwoording moeten begin januari af. Om in januari zo goed mogelijk aan jullie informatiebehoefte te voldoen organiseren we een deepdive op 16 januari, waarbij we graag ingaan op enkele belangrijke inhoudelijke aspecten, we de data die we op dat moment beschikbaar hebben kunnen toelichten en vragen kunnen beantwoorden.

Om na te gaan of we de informatie beschikbaar hebben, heb ik enkele vragen om meer helder te krijgen welke informatie jullie precies aan ons vragen. Zoals we donderdag 12 december in ons gesprek aangaven en ik woensdag ook telefonisch aangaf is het informatieverzoek dat er nu ligt niet op alle punten even concreet genoeg. Gezien onder meer de looptijd van het onderzoek willen we voorkomen dat we informatie aanleveren die voor jullie niet bruikbaar blijkt, waarna dan nog een uitvraag nodig is. Maar ook los hiervan is het belangrijk dat het dataverzoek op basis van de vragen die jullie als onderzoekers moeten beantwoorden, verder te specificeren: het begint met de onderzoeksvragen, en op basis daarvan kunnen wij beoordelen wat we beschikbaar hebben en of we dat mogen delen op grond van jullie vragen.

Zo heb ik nu concreet de volgende vragen. Lukt het om deze te beantwoorden (liefst voor de 30^e)? Dan kunnen we dat intern uitzetten.

- Voor huidig vervoersproduct (aantal reizigers en ZPK): de definitie van piekbelasting is niet eenduidig. Welke definitie willen jullie in het onderzoek hanteren? Willen jullie aantallen per deeltraject of het gemiddelde van de trein over het hele traject? In het laatste geval: wel of niet gewogen naar de afstand van het deeltraject? NB. De officiële ZPK KPI wordt gemeten op herkomst-bestemming en niet op treinserie. NB 2. Houd er rekening mee dat voor internationale treindiensten gemiddelde bezetting en/of piekbelasting niet te berekenen is, m.b.t. Thalys/Eurostar hebben we de meeste gegevens niet (zoals geen checkincheckout gegevens beschikbaar) en mogen we mededingingsrechtelijk ook niet leveren.
- Voor huidig vervoersproduct (reizigerspunctualiteit): RPUN is bepaald op herkomst-bestemming, en daarom niet naar treindienst te differentiëren (en voor grensoverschrijdend is rpun n.v.t.). Daarnaast zien we in de onderzoeksopzet niet de vraag terug waarvoor precies deze data nodig/welke vraag willen jullie precies beantwoorden? Hoor graag, dan kunnen we gericht een antwoord geven.
- Logistieke informatie: t.a.v. beschikbare (rest)capaciteit op de infrastructuur, vragen jullie dit (ook) uit bij infrastructurele partijen die over de capaciteit op het spoor gaan?
- Toekomstig vervoersproduct: voor wat betreft de verwachte toekomstige reizigersvraag: tot 2030 en tot 2040, binnenlands en internationaal; hebben we niet per treinr. Vragen jullie deze informatie per treinserie/deeltraject voor de gemiddelde werkdag of in de spits? Ook hebben we de vraag of we hier een hoog of laag scenario moeten hanteren?

Voor wat betreft het *mogen* leveren van de informatie zal het dataverzoek intern bij ons-door een data users board getoetst worden. De eerstvolgende staat in de week na de kerstvakantie gepland en is dus voor ons de eerstvolgende mogelijkheid. Met dit proces en de mogelijkheid bij ons intern om de data te verzamelen is ons huidige streven om openbare data (indien we dat hebben) voorafgaand aan de deepdive te leveren. In de deepdive willen de data duiden/toelichten die we op dat moment beschikbaar hebben (en kunnen en mogen delen). Vervolgens streven we ernaar deze data de week erna aan jullie te verstrekken.

In geval van vragen ben ik vandaag nog bereikbaar. In de vakantie is 10.2.e 30 december nog bereikbaar indien nodig.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

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

NS

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](#)

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot
Datum: maandag 6 januari 2020 19:13:13
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[200106 CONCEPT Agenda expertbijeenkomst 1 HSL-Zuid.docx](#)
[200106 CONCEPT Gespreksleidraad vervoerders.docx](#)
[200106 CONCEPT Juridische vragen.docx](#)

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,
 10.2.e, 10.2.e en ik zullen morgen met zijn drieën aanwezig zijn.

Bijgaand ook de laatste drie (concept)stukken:

- Gespreksleidraad voor de vervoerders
- Memo met juridische vragen
- Concept-agenda voor de expertbijeenkomst op 10 januari

Fijne avond en tot morgen!

Groet, 10.2.e

10.2.e | Consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e



Europalaan 40, 3526 KS Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663

Volg Berenschot op: ☐ ☐ ☐ ☐

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:54

Aan: 10.2.e ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGMo

cc: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Dag 10.2.e,

Dank voor de stukken! Morgen kunnen we er over doorpraten.

Even een praktisch ding: wil je nog even laten weten wie er morgen komen? Jullie met z'n drieën? Dan kan ik jullie nog aanmelden.

Hartelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: 6 jan. 2020 14:35

Naar: 10.2.e - DGMo" 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e -
 BSK" <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo"
 <10.2.e @minienw.nl>
 Cc: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>
 Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand de agenda en de geannoteerde inhoudsopgave voor het overleg met de begeleidingsgroep morgenochtend van 9:00-11:00 uur op het ministerie van IenW. Graag zouden we dit overleg gebruiken om de voortgang van het onderzoek te bespreken.

Naast deze twee stukken sturen we jullie eind van de middag nog een drietal documenten toe:

- * Gespreksleidraad voor de vervoerders
 - * Memo met juridische vragen
 - * Concept-agenda voor de expert bijeenkomst op 10 januari
- Zoals eerder aangegeven behoeven deze stukken geen verdere voorbereiding.

Met hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant
 T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e @01D38A2E.61756A90]
 10.2.e <<https://www.linkedin.com/in/10.2.e> />

10.2.e @01D38A2E.61756A90]

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
 Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
 Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663
 Volg Berenschot op: 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <<https://www.linkedin.com/company/berenschot>> 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <https://twitter.com/Berenschot_nl> 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <<https://www.facebook.com/adviesbureau.berenschot/>>
 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <https://www.youtube.com/channel/UCYk6dBxmJI_5bj-A6v63sRw>
 10.2.e @01D38AAA.E77A4620] <<http://www.slideshare.net/Berenschot>>

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

Van: 10.2.e - DGMo" 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: maandag 6 januari 2020 10:28

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>
 CC: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e
 @berenschot.nl>
 Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Ha 10.2.e,

Morgen zitten we alweer bij elkaar. Vorige keer hebben we met elkaar afgesproken dat tijdens deze sessie de geannoteerde inhoudsopgave wordt besproken.

Heb je al een idee wanneer je die toe kan zenden? En wat jullie als belangrijkste bespreekpunten zien voor morgen?

Hartelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>>
 Verzonden: maandag 6 januari 2020 08:40
 Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
 @berenschot.nl>>; 10.2.e @berenschot.nl>>
 CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e - DGMo
 <10.2.e @minienw.nl>>
 Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Beste 10.2.e.

De beste wensen voor 2020! Ik bedacht me zojuist dat ik nog niet eerder op je mails heb gereageerd. Wij zullen vertrouwelijk omgaan met de stukken die je vlak voor de Kerstdagen in de twee mails hebt toegestuurd.

Hartelijke groet.

10.2.e

10.2.e | Consultant
 T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | 10.2.e @01D38A2E.61756A90]
 10.2.e <<https://www.linkedin.com/in/10.2.e> />

10.2.e @01D38A2E.61756A90]

Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
 Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
 Berenschot B.V., KvK-nummer: 30046663
 Volg Berenschot op: 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <<https://www.linkedin.com/company/berenschot> 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <https://twitter.com/Berenschot_nl> 10.2.e @01D38AAA.E77A4620]
 <<https://www.facebook.com/adviesbureau.berenschot/>>

[10.2.e @01D38AAA.E77A4620]

<https://www.youtube.com/channel/UCYk6dBxmJl_5bj-A6v63sRw>

[10.2.e @01D38AAA.E77A4620] <<http://www.slideshare.net/Berenschot>>

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

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

Verzonden: maandag 23 december 2019 18:53

Aan: [10.2.e]@berenschot.nl>; [10.2.e]

[10.2.e]@berenschot.nl>; [10.2.e]@berenschot.nl>>

CC: [10.2.e] - BSK <[10.2.e]@minienw.nl>; [10.2.e] - DGMo

<[10.2.e]@minienw.nl>>

Onderwerp: FW: stukken voor Berenschot

Beste Berenschotters,

Bijgevoegd treffen jullie de vertrouwelijke cijfers uit ons eigen archief met betrekking tot HSL. Wij gaan er daarbij vanuit dat je de gegevens vertrouwelijk behandeld en alleen voor dit onderzoek gebruikt. Kunnen jullie dat nog even per mail bevestigen? Ik stuurde al een mail met recente cijfers van NS waarvoor hetzelfde geldt. Ik wacht nog even met het verzenden van onze oudere interne notities aan de Minister totdat ik dat na de vakantie heb kunnen overleggen met collega's/hoofd.

Met groet,

[10.2.e]

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

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

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information.

If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information.

If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.

Disclaimer

This e-mail and any attachment it contains is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please note that this e-mail or any attachment may not be copied or disclosed or distributed to others.

If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. All rights reserved.

This email has been scanned for viruses and malware, and may have been automatically archived.