

Berenschot

Aan: 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e **Datum:** 10 januari 2020
Cc: **Van:** Berenschot
Onderwerp: Agenda expertbijeenkomst 1 **Status:** Vertrouwelijk

Agenda

1. Opening
2. Toelichting op onderzoek en voortgang
3. Aan de hand van de presentatie:
 - a. Bespreken van (opvallende) toetsingscriteria
 - b. Bespreken van uiterste scenario's
 - c. Bespreken van tussenscenario's
 - d. Bespreken dilemma's en discussiepunten
4. Vervolg en vooruitblik tweede expertbijeenkomst op 10 februari
5. Afsluiting

Berenschot

Aan: Ministerie van IenW
Cc: [CarbonCopy]
Datum: 6 januari 2020
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Algemene gespreksleidraad – Onderzoek ordening HSL-Zuid

Gespreksleidraad

In opdracht van het ministerie van IenW onderzoekt Berenschot de toekomstige ordening op de HSL-Zuid. Dit betreft een onafhankelijk onderzoek waarin de verschillende marktordeningsopties en de vervoerseffecten, financiële effecten, juridische effecten en sturingseffecten daarvan worden onderzocht en onderbouwd.

Onderdeel van het onderzoek is een gespreksronde langs verschillende betrokken vervoerders die (mogelijk) belang hebben bij bepaalde keuzes in de ordening op de HSL-Zuid. In deze gespreksronde inventariseren we de verschillende visies op vervoer over de HSL-Zuid en de verwachte effecten van de ordeningsopties.

Huidige en toekomstige situatie

- Wat zijn relevante ontwikkelingen in het aanbod van **XX** sinds de start van de exploitatie op de HSL-Zuid?
- Wat zijn uw ambities t.a.v. van uw vervoersaanbod (frequentie, dienstregeling, prijs, etc.) op de HSL-Zuid tot 2025?
- Wat zijn uw verwachtingen t.a.v. de marktontwikkeling en uw eigen ambities voor een vervoersaanbod op de HSL-Zuid na 2025?
- Hoe zou het vervoer na 2025 in uw ogen verder ontwikkeld kunnen worden.

Ordening op de HSL-Zuid

- In hoeverre bent u in de huidige situatie in de mogelijkheid om uw eigen ambities mogelijk te maken? Zijn er specifieke omstandigheden die u verhinderen om het gewenste product aan te bieden?
- Welk ordeningsmodel zou u (na 2025) maximaal in staat stellen om uw ambities waar te maken?
- Welk ordeningsmodel (bijv. enkele HRN+HSL concessie, aparte concessies, open access) leidt in uw ogen tot het meeste vervoersaanbod?

Berenschot

Aan: Van Doorne - 10.2.e **Datum:** 6 januari 2020
Cc: [CarbonCopy] **Van:** Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Juridische vragen – i.h.k.v. onderzoek ordening HSL-Zuid

Memo

Geachte 10.2.e,

In opdracht van het ministerie van IenW werkt Berenschot aan het onderzoek ordening op de HSL-Zuid. In dit kader zijn we elkaar onlangs ook tegengekomen bij een workshop in het kader van de ordening van het HRN. Gedurende het onderzoek naar de ordeningsopties op de HSL-Zuid is er een aantal juridische vraagstukken opgekomen. Deze vragen leggen we, in overleg met de opdrachtgever, hierbij graag aan u voor. Onderliggende doelstelling is om uiteindelijk bij de beschrijving van de ordeningsopties en -effecten voor de HSL-Zuid zoveel mogelijk aan te sluiten bij het juridisch kader zoals dat in de bredere ordeningsdiscussie wordt gehanteerd.

Graag verneem ik de visie van Van Doorne op onderstaande vraagstukken:

- Welke juridische ruimte biedt het Vierde Spoorwegpakket het Ministerie van IenW om afspraken over internationale treindiensten in een concessie vast te leggen? In hoeverre is het daarbij relevant:
 - In welke mate er concrete aanwijzingen zijn dat de markt de behoefte ook kan invullen;
 - Of de concessie eenzijdig, danwel op basis van onderliggende afspraken met een buitenlandse vervoersautoriteit in de markt wordt gezet?
- Welke juridische mogelijkheden en instrumentarium is beschikbaar om (kwaliteits-)eisen aan treindiensten – in het geval van open access – op een andere manier dan een concessie vast te leggen?
- In het geval van schaarse infracapaciteit is de capaciteitsverdeling een belangrijke factor in het tot stand komen van het uiteindelijke vervoersproduct. Wat is er op dit moment al met een flinke mate van zekerheid te zeggen over hoe de contouren van de toekomstige capaciteitsverdeling eruit gaan zien en wat dit bijvoorbeeld betekent voor prioritering van concessie vs. open access treindiensten?
- Wat is er op dit moment al te zeggen over hoe de economische evenwichtstoets eruit gaat zien en welke juridische ruimte voor toekomstige aanpassingen er is?
- Wat is er op dit moment al te zeggen over hoe de heffingssystematiek er in het geval van open access / voor open access treindiensten over de HSL uit gaat zien en welke juridische ruimte voor toekomstige aanpassingen er is?

Berenschot

Uiteraard lichten we onze vragen graag nader toe in een gesprek.

In verband met de voortgang van het onderzoek ontvangen we uw reactie graag uiterlijk eind van deze maand. Wij danken u alvast hartelijk voor de medewerking.

Hartelijke groeten,

10.2.e

Senior Managing Consultant

Berenschot

Aan: Ministerie van IenW **Datum:** 6 januari 2020
Cc: **Van:** Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda derde begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Opening
2. Terugblik afspraken en acties – 20 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 stuurt FMN een reminder om tot een afspraak te komen
- **Actie:** IenW deelt de financiële analyse HSL-Zuid uit de MTR (voor zover / zodra gereed) en stelt Berenschot op de hoogte van relevante nieuwe ontwikkelingen.
- **Actie:** IenW stuurt de documenten toe, die voorafgaand aan de begeleidingsgroep van 20 december zijn besproken

In gang gezet:

- **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
- **Actie:** Berenschot levert een aantal juridische vragen aan, die IenW vervolgens voorlegt bij collega 10.2.e
- **Actie:** Berenschot werkt aan een geannoteerde inhoudsopgave en legt deze voor aan de begeleidingscommissie op 7 januari
- **Actie:** Berenschot werkt aan de verdere objectivering en verdieping van de scenario's
- **Actie:** Berenschot heeft contact met NS over de NDA

3. Bespreken geannoteerde inhoudsopgave

Berenschot

Zie bijgevoegd document. Graag bespreken we de opzet en opbouw van de geannoteerde inhoudsopgave.

4. Bespreken juridische vragen

Zie bijgevoegd document. Graag bespreken we de juridische vragen die we aan 10.2.e willen voorleggen.

5. Bespreken gespreksleidraad vervoerders

Zie bijgevoegd document. Ter voorbereiding van de gesprekken met de vervoerders stellen we een (algemene) gespreksleidraad op, met vragen en onderwerpen voor het gesprek. Graag bespreken we de gespreksleidraad voor de vervoerders.

6. Bespreken invulling expertmeeting 10 januari

Zie bijgevoegd document voor de concept-agenda. In de expert meeting gaan we graag in op het toetsingskader, de uiterste scenario's en de tussenscenario's. Graag bespreken we deze agenda.

Daarnaast bespreken we de volgende punten:

- Beschikbaarheid en aanwezigheid van IenW bij de expertmeeting (op Rotterdam CS)
- Betrokkenheid van ProRail (10.2.e) als expert

7. Vervolg en acties tot 20 januari

8. Afsluiting

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: stukken voor Berenschot
Datum: dinsdag 7 januari 2020 13:38:00
Bijlagen: [200106 Geannoteerde inhoudsopgave 10.2.e .docx](#)

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

Zie bijgaand ook nog onze opmerkingen bij de geannoteerde inhoudsopgave. Vanochtend lag de focus op de grote punten, dit is een mengeling van grotere en kleinere punten.

Hartelijke groet, mede namens 10.2.e en 10.2.e ,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid
Datum: vrijdag 10 januari 2020 18:22:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[20200110_concept NDA NS - Berenschot m.b.t. onderzoek HSL-Zuid_V3.pdf](#)

Beste 10.2.e,

Begrijp ik goed dat jullie zelf met deze versie kunnen instemmen? Ik zal hier as maandag of dinsdag tijd aan besteden. BRW

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 17:45
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: FW: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e,

Zie bijgaand de laatste stand van zaken. Ik denk dat we het maandag kunnen afronden.

10.2.e is ook betrokken, dus binnen NS is het volgens mij afgedekt.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 17:42
Aan: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>
CC: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e,

Wij hebben het gesprek ook als zeer constructief ervaren. Ook van onze kant dank voor de positieve en constructieve insteek van jullie kant. Ik ga de NDA bekijken. Prima om niet met een lijst met medewerkers te werken, dus daarop kan de NDA worden aangepast. Op mijn laptop krijg ik de ballontjes niet met een tekst. Hoort daar iets te staan? Zo ja, kun je mij dat afzonderlijk mailen. Of is het opgelost met mijn reactie op het voorstel om de lijst met namen te schrappen?

Goed weekend. We hebben maandag contact.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @ns.nl>

Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 15:01

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

10.2.e @berenschot.nl>

CC: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e

@ns.nl>; 10.2.e @NS.NL>

Onderwerp: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Bedankt voor het constructieve gesprek van gisteren. Onderstaand kort samengevat wat we gisteren hebben besproken. Bijgaand vinden jullie de hierop aangepaste NDA.

Ten aanzien van het punt met 10.2.e stellen we voor niet met de lijst met medewerkers te werken (bijlage 1). Hiermee wordt dit punt voor de NDA opgelost en kunnen we verder met het afronden van de NDA. Indien jullie het hiermee eens zijn dient de NDA hier wel nog op aangepast te worden. Ik heb dit ook met opmerking ballonnetjes in NDA gezet.

Samenvatting uitkomsten gesprek gisteren:

- **Omschrijving van het project:** laten we staan zoals het er stond.
- **Art 1: Behandeling vertrouwelijke informatie:**
 - Art 1.2: We hebben nu onderscheid gemaakt tussen drie categorieën (A, B, C) vertrouwelijke informatie. NS zal een overzicht opstellen en bijhouden met daarop de aan Ontvanger verstrekte Vertrouwelijke Informatie en hierop aangeven tot welke categorie (Categorie A, Categorie B of Categorie C) de betreffende Vertrouwelijke Informatie behoort.
 - Art 1.3 Vertrouwelijke informatie delen met IenW: we laten de tekst staan zoals het er stond.
- **Art 3 Teruggave vertrouwelijke informatie:** Nieuw artikel 3.3 waarin we afspreken dat we op verzoek van Berenschot gezamenlijk een overzicht opstellen van de door NS verstrekte vertrouwelijke informatie.
- **Art 6: Boetebedrag en maximeren:** We hebben nu onderscheid gemaakt tussen drie categorieën (A, B, C) vertrouwelijke informatie met elk een eigen boetebedrag. Wat betreft maximeren stellen we voor om de hoogte van de aansprakelijkheid van Berenschot t.a.v. de Categorie B en C informatie te beperken tot resp. 10.2.g en 10.2.g.
- **Art 7 Non-concurrentie:** We hebben artikel 7 verduidelijkt met de toevoeging dat het betrekking heeft op treindiensten die gebruik maken van de HSL-Zuid infrastructuur.
- **Art 8 Looptijd:** voor wat betreft de looptijd van de NDA is nu onderscheid gemaakt tussen Categorie A informatie (15 jaar) en Categorie B en C (10 jaar).

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](#)



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.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: maandag 13 januari 2020 10:05
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: FW: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e, 10.2.e, 10.2.e,

Mijn reactie aan de NS op de nieuwe versie van de NDA.

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: maandag 13 januari 2020 10:04
Aan: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @berenschot.nl>
CC: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e, 10.2.e,

Ik heb de nieuwe versie van de NDA bekeken. Die is volgens mij in lijn met de gemaakte afspraken. Zoals al aangegeven zullen artikel 1.4 en 7 nog moeten worden aangepast door het schrappen van de lijst met namen.

Wat nog ontbreekt in de NDA is een verduidelijking en duiding van de categorie-indeling in artikel 1.2. Wat valt onder die categorieën? De toelichting van 10.2.e tijdens het overleg van vorige week kan daarvoor gebruikt worden.

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 15:01
Aan: 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e @berenschot.nl>
CC: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 41

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid
Datum: dinsdag 14 januari 2020 17:30:13
Bijlagen: [image001.png](#)
[20200114_concept NDA NS - Berenschot m.b.t. onderzoek HSL-Zuid_V4.pdf](#)

10.2.e ,

Bijgaand de reactie van de NS en het nieuwe concept van de NDA. Ik heb het nog niet inhoudelijk beoordeeld.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 16:41
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

Dank voor jullie reactie. Bijgaand de nieuwe NDA waarbij artikel 1.4 en 7 zijn aangepast en bijlage 1 is geschrapt. Wat betreft de duiding van de categorie-indeling in artikel 1.2 is het lastig gebleken om de drie categorieën op voorhand exact in te vullen. We bepalen de categorie per document, om die reden hebben we het zo opgeschreven in de NDA. We zullen bij het opstellen van het overzicht van de vertrouwelijke informatie aangeven tot welke categorie de informatie behoort. Om jullie zorgen weg te nemen dat we alles onder categorie A neerzetten, komt het er in hoofdlijnen op neer dat wij de categorie-indeling globaal als volgt hanteren:

- Categorie A gaat primair om informatie van NS die zeer concurrentiegevoelig (brisant) is. Het betreft informatie waar de concurrent veel baat bij zou hebben (zoals kosteninformatie van NS en marktinformatie, waaronder feitelijke informatie over reizigersaantallen bijv) en die we dus absoluut niet openbaar zouden willen maken.
- Categorie B gaat primair over informatie van NS die concurrentiegevoelig is. Het betreft informatie waar de concurrent baat bij zou hebben en die we dus niet openbaar willen maken.
- Categorie C gaat over informatie die we in principe niet openbaar willen maken, maar op voorhand niet per se concurrentiegevoelig achten/de concurrent niet direct baat bij zou hebben.

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 @berenschot.nl
Verzonden: maandag 13 januari 2020 10:04
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

¹⁰ Dubbele inhoud met document 42

Dubbele inhoud met document 42

Van: 10.2.e @ns.nl>

Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 15:01

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

<10.2.e @berenschot.nl>

CC: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>;

10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @NS.NL>

Onderwerp: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 41

Dubbele inhoud met document 41

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid
Datum: dinsdag 14 januari 2020 17:27:33

10.2.e ,

Dank voor jouw bericht. In aansluiting op ons telefoongesprek van zojuist mijn reactie op jullie voorstel.

De vraag blijft voor wie wat in/via de NDA geregeld moet worden. Voor ons is m.n. van belang dat we de juiste informatie krijgen om aan jullie een goed advies uit te brengen. Uiteraard is dat ook voor jullie van belang. Daarnaast is het voor ons belangrijk, dat de voorwaarden waaronder we die informatie krijgen, aanvaardbaar en proportioneel zijn. We sluiten de NDA dus alleen om informatie te kunnen krijgen. De bedoeling van de NDA is niet om de NS een positie te geven om (deel)rapportages op inhoud te beoordelen. Een check kan alleen gaan om feitelijke juistheid en commerciële gevoeligheid van opgenomen gegevens.

Bij jullie leeft blijkbaar de vrees dat de NDA de NS de gelegenheid biedt om vooraf ook de (deel)reportages te beoordelen. Dat staat volgens mij niet in de NDA en is ook niet in lijn met wat ik voor ogen heb. Maar ik realiseer mij, dat dat feitelijk wel het gevolg kan zijn. Dat moeten voorkomen worden.

Zoals telefonisch besproken, lijkt 10.2.g

Ik vermoed dat 10.2.g

Kunnen we niet een oplossing in het midden vinden? NS mag en kan vooraf de feiten/feitelijke gegevens checken op juistheid en commerciële belangen, maar dat staat los van de (deel)rapportages. Eventueel zetten we de gegevens in een aparte bijlage.

Ik heb zojuist een aangepaste versie van de NDA gekregen van de NS. Die heb ik nog niet bekend, maar stuur ik jullie direct door. Er is weinig ruimte in de tijd. We hebben komende donderdag de deep dive met de NS en willen het dan hebben over het verstrekken van de informatie. En dat moet echt op korte termijn. Anders heeft het geen zin meer.

Als jullie met mijn tussenvoorstel kunnen leven en daarvoor een voorstel hebben, kan dat nog richting de NS.

Ik denk, dat omwille van de principiële kant van de discussie het meer voor de hand ligt, dat 10.2.e met 10.2.e belt.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMo

Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 12:10

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e ; 10.2.e) - BSK ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e

10.2.e - DGMo

Onderwerp: RE: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Beste 10.2.e,

Gisteravond heb ik beloofd om nog op de NDA terug te komen. Vanochtend heb ik ook nog even ruggenspraak gehouden met 10.2.e.

Voor ons blijft artikel 1.3 problematisch. Daar is de regel: "*niet delen met IenW, tenzij...*" Dat is niet conform eerdere NDA's, en stelt ons voor het feit dat IenW in alle gevallen wordt geconfronteerd met een check door NS voordat zij (deel)rapportages ontvangt. Zowel principieel als praktisch is dat voor ons onwerkbaar.

We willen voorstellen dat artikel 1.3 een '*delen met IenW, tenzij..*' artikel wordt met een uitzondering voor concept en definitieve rapportages bedoeld voor publicatie / openbaarmaking door het Ministerie. Voor deze rapportages geldt een check op feitelijke juistheid en commerciële gevoeligheden voorafgaand aan politieke en bestuurlijke besluitvorming. Dat is in eerdere onderzoeken een formulering geweest die functioneerde voor alle partijen.

Aan jullie de vraag of jullie met dit voorstel kunnen leven? En zo ja, wie dit voorstel doet aan NS? Eventueel is een belletje van 10.2.e aan 10.2.e mogelijk wanneer NS niet akkoord wil gaan.

Hartelijke groet, mede namens 10.2.e en 10.2.e,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 19:10

Aan: 10.2.e - DGMo

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

Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e,

Ik probeer in het weekend de nieuwe versie te lezen.

Jij ook goed weekend.

Groet,

10.2.e

Op 10 jan. 2020 om 19:04 heeft 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Ha 10.2.e,

Ik ben maandag vanaf ca 11 uur afwezig. Kan jij jullie opmerkingen/commentaar doorsturen aan ons allen en bespreken met 10.2.e of 10.2.e? Fijn weekend,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 18:48

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

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

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e,

Ik moet de nieuwe versie nog bekijken.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Op 10 jan. 2020 om 18:22 heeft 10.2.e - DGMo
10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Dubbele inhoud met document 41

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 17:45
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: FW: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 41

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 17:42
Aan: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>
CC: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>;
10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

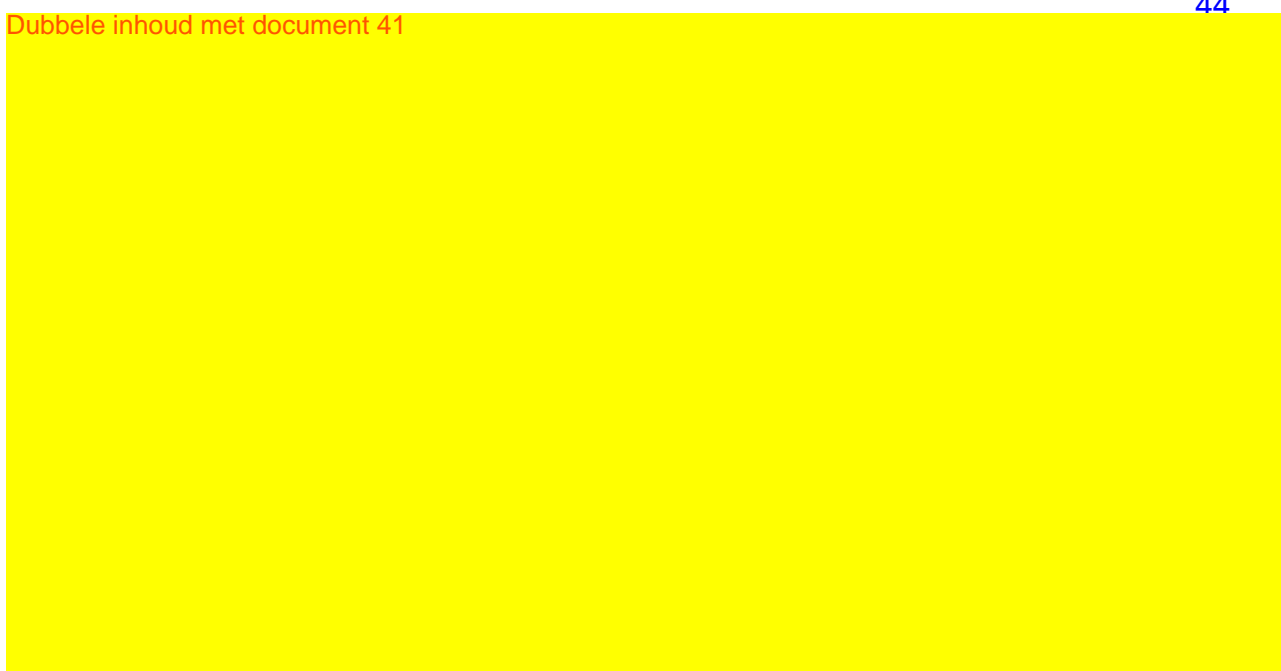
Dubbele inhoud met document 41

Van: 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 15:01
Aan: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>
CC: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>;
10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 41

Dubbele inhoud met document 41

Dubbele inhoud met document 41



14-01-2020 12:12 - Berichten en oproepen worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet. Tik voor meer informatie.

14-01-2020 12:12 - 10.2.e : Ha 10.2.e, heb je zojuist een voorstel gedaan per mail. Er is altijd ruimte om hierover te bellen.

14-01-2020 12:37 - 10.2.e : 10.2.e, ik ga ernaar kijken.

15-01-2020 15:21 - 10.2.e : Ha 10.2.e, er is een mail uitgegaan van 10.2.e naar 10.2.e. Nu even afwachten wat de reactie van NS is. Hopelijk kunnen we de NDA snel beslechten.

15-01-2020 15:26 - 10.2.e : 10.2.e, ik had net 10.2.e aan de telefoon. Ik weet van de lopende contacten. Ken dr inhoud van de mail niet. Ik heb 10.2.e aangegeven de uitkomst van jullie overleg af te wachten. Als er overeenstemming is, zal dat zijn weerslag vinden in de NDA. Wij kunnen daarmee dan instemmen. 10.2.e gaf ook aan dat de NDA mogelijk mede bepaalt of de deep dive morgen kan doorgaan. Ik heb als reactie gegeven, dat NS daarmee de gelegenheid misloopt om input te leveren op ons advies. Dat is dan hun keuze. Wordt vervolgd.

15-01-2020 15:28 - 10.2.e : Yes, dank. Ik heb ook begrepen dat ze niet blij zijn met onze interventie. Maar dat hadden we dinsdag al gezamenlijk geconstateerd. Laat zo snel mogelijk weten als NS met haar reactie komt.

26-02-2020 16:13 - 10.2.e : Ha 10.2.e, wanneer heb je tijd om even te bellen over jullie voorstel?

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e) - BSK
Onderwerp: RE: Aanvullend inzicht IC Brussel
Datum: woensdag 15 januari 2020 15:49:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Dag 10.2.e ,

Dank voor je mail. We komen hier snel op terug!

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 09:18

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

Onderwerp: Aanvullend inzicht IC Brussel

Goedemorgen 10.2.e , 10.2.e en 10.2.e ,

Aansluitend op het voortgangsoverleg vorige week donderdag en de vraag van 10.2.e afgelopen vrijdag stuur ik jullie bijgaand een memo waarin ik uiteenzet waarom het naar mijn mening belangrijk is de feiten en kansen en risico's rondom de IC Brussel nader uit te werken, in aanvulling op het onderzoek Ordening HSL-Zuid.

Al schrijvende maakte ik al snel de stap naar hoe de verdiepende analyse vorm te geven. Daarom heb ik ook meteen maar toegevoegd hoeveel tijd deze analyse naar ons idee zou kosten en welke investering daarmee samenhangt.

Ik ben er van overtuigd dat het op dit moment goed inzichtelijk maken van het complexe speelveld enorm veel gaat opleveren voor zowel de politieke besluitvorming als het waarmaken van de Nederlandse ambities bij het tot stand komen van een verbinding. Tegen die achtergrond zijn het team en ik enorm gemotiveerd hiermee aan de slag te gaan.

Ik kijk uit naar jullie reactie.

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>



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

Aan: Ministerie van IenW - 10.2.e
 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e
 10.2.e

Datum: 14 januari 2020

Van: 10.2.e

Onderwerp: Aanvullend inzicht IC Brussel

Status: Vertrouwelijk

Memo

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

In het voortgangsoverleg onderzoek Ordening HSL-Zuid van 7 januari jl. deden we de aanbeveling om in aanvulling op dat onderzoek de feitenbasis en opties rondom de IC Brussel nader in beeld te brengen. In dit memo vinden jullie een nadere toelichting op deze aanbeveling aan de hand van de volgende drie punten:

- 1) De wenselijkheid van aanvullend inzicht
- 2) Voornaamste inhoudselementen
- 3) Aanpak, bronnen en investering

De wenselijkheid van aanvullend inzicht

Vanaf de voornemens tot de aanleg van een hogesnelheidslijn naar het Zuiden tot en met de Parlementaire Enquête Fyra hebben de internationale verbindingen en meer specifiek de verbinding Nederland – België de meeste ambtelijke, politieke en maatschappelijke aandacht gekregen. De ontwikkeling van het vervoersaanbod is zeer problematisch gebleken en de gewenste kwaliteit van de verbinding is in feite nog altijd niet tot stand gebracht. Een van de belangrijkste hindernissen voor de ontwikkeling van dit vervoer is de problematische verhouding met de Belgische staat en met NMBS.

De eerste contouren van de scenario's voor de ordening van de HSL-Zuid na 2024 duiden erop dat de kans groot is dat een groot deel van de politiek-maatschappelijke discussie weer over de (IC-) verbinding Nederland – België zal gaan. Na de recente eerste expertmeeting is het nog aannemelijker geworden dat de binnenlandse HSL-diensten het beste te behandelen zijn als een geïntegreerd onderdeel van het HRN. Internationaal is er een duidelijk onderscheid tussen de lange afstandsdiens ten (nu ingevuld door Thalys naar Frankrijk en Eurostar naar Londen) en de interregionale verbinding Nederland – België (nu ingevuld door NMBS en NS met de IC Brussel – Amsterdam).

Het gebruik van de lange afstandsdiens ten groeit al jarenlang snel en het aanbod zal in capaciteit, bestemmingen en frequenties tegen het eind van de huidige HRN-concessie ruim boven de oorspronkelijke concessie-eisen liggen. Gecombineerd met het feit dat de overheid in de huidige situatie al geen eisen stelt aan de prijs en overige klantaspecten, is het daarmee vooral de vraag of er nog argumentatie is om deze verbindingen in een concessie op te nemen, aangezien de markt zelf al een goed aanbod tot stand brengt.

Berenschot

Het beeld rondom de interregionale verbinding (hierna: IC Brussel / ICB) is wezenlijk anders en is als volgt samen te vatten:

- De frequentie is met 16x per dag per richting (waarvan 4x van/via Den Haag HS) weliswaar conform de concessie-eisen, maar beduidend lager dan de standaard voor binnenlandse IC-verbindingen. Daar komt bij dat NMBS al regelmatig heeft aangegeven dat wat hen betreft 12x voldoende zou zijn en dat zij Den Haag eigenlijk helemaal niet meer zouden willen bedienen;
- De reistijd Amsterdam – Brussel v.v. voldoet niet aan de oorspronkelijke concessie-eisen en is amper korter dan voor de aanleg van de HSL. Dit vooral door het trage pad en grote aantal stopstations in België, welke NMBS om binnenlandse redenen heeft toegevoegd;
- Ondanks de beduidend langere reistijd en lager comfortniveau is de (grotendeels gereguleerde) ticketprijs van de ICB regelmatig gelijk of hoger dan de Thalys en Eurostar tarieven naar Antwerpen en Brussel. Consumentenorganisaties zijn dan ook zeer kritisch over de prijs-kwaliteitsverhouding;
- Ondanks het voorgaande en ook na een bindend adviesprocedure van de Nederlandse Staat en NS tegen NMBS, dragen de Staat en NS (en daarmee uiteindelijk de Nederlandse belastingbetaler) nog steeds een significant deel van de kosten van de ICB op Belgisch grondgebied.

Voor de IC Brussel / de interregionale internationale verbindingen over de HSL-Zuid is het orderingsvraagstuk daarmee om de volgende drie redenen veel complexer dan voor de lange afstandsverbindingen:

- 1) Er kan niet vanzelfsprekend gesteld worden dat de markt het gewenste vervoersaanbod tot stand zal brengen, maar het verleden heeft uitgewezen dat zowel met een openbare aanbesteding (Fyra) als in een onderhandse concessiecontext (SWA / Alternatieve HSL-aanbod) ook niet het gewenste product tegen de gewenste prijs tot stand is gekomen.
- 2) De medewerking van de spelers in de Belgische spoorsector en -politiek en de vormgeving van de samenwerking met deze partijen is veel bepalender dan bij de internationale lange afstandsdiensten. Dit wordt versterkt doordat er anders dan bij Thalys en Eurostar (allebei zelfstandige Train Operating Companies met een historie van circa 25 jaar) geen sprake is van een bewezen propositie voor deze markt.
- 3) Tenslotte is de potentiële invloed van de concessiegever op de IC Brussel veel groter dan die op de lange afstandsdiensten, maar beïnvloeden de keuzes rondom de IC Brussel de lange afstandsproducten wel. Daarmee liggen de sleutels voor internationale regulering vooral bij deze treindienst.

De kern van de hierboven beschreven context en de voornaamste kansen en risico's van de reguleringsopties voor de IC Brussel / interregionale verbindingen over de HSL-Zuid zullen in het Onderzoek Ordening HSL aangeraakt worden. Echter, om deze kansen en risico's werkelijk te kunnen duiden is een verdiepende onderbouwing noodzakelijk, om zo als Ministerie en Kamer in elk van de mogelijke orderingsscenario's tot een weloverwogen geïnformeerd besluit te komen:

- Een keuze voor reguleren (onderhands of via een aanbesteding) vraagt om inzicht in de mogelijkheden en kansrijkheid om dit gezamenlijk met de Belgische overheid te doen.
- Een keuze voor open access vraagt om meer inzicht in de belangen en mogelijkheden van in ieder geval NS en NMBS om een product tot stand te brengen en wat hierin de commercieel-strategische relatie met de lange afstandsproducten is.

Berenschot

- Voor alle scenario's geldt het grote belang van meer inzicht en begrip in hoeverre medewerking van de voornaamste spelers in de Belgische spoorsector te verwachten en noodzakelijk is; dan wel dat rekening gehouden dient te worden met actieve tegenwerking en hoe daar vanuit Nederlands perspectief het beste mee omgegaan kan worden.

Voornaamste inhoudselementen

Om tot de benodigde inhoudelijke verdieping te komen stellen we een driedelige aanpak voor, bestaande uit een historisch beschouwing, een overzicht van de voornaamste spelers en hun belangen en positie, om af te sluiten met een beschouwing van de kansen en risico's van een aantal scenario's voor de periode na 2024.

1. De historische beschouwing bestrijkt de periode van de afstemming met België rondom de aanleg van HSL-Zuid, via de aanbesteding, introductie en beëindiging van Fyra, naar de huidige concessie / SWA tot het Bindend Advies en het zgn. 12/4 model n.a.v. de Parlementaire Enquête Fyra.
2. Het overzicht van de belangen en positie van de voornaamste spelers rondom de huidige en toekomstige IC Brussel zal in een flinke mate van detail inzoomen op NS, NMBS, de Belgische overheid, de overige spelers in de Belgische spoorsector (zoals Infrabel en DVIS) en indicatief aangeven wat van mogelijke nieuwe aanbieders te verwachten is. Voor iedere partij zal nadrukkelijk aangegeven worden welke strategische gedragingen te voorzien zijn en wat hun juridische, financiële en operationele (on-)mogelijkheden zijn rondom de HSL-Zuid exploitatie.
3. Het historisch overzicht gecombineerd met een beschouwing van de huidige belangen en positie van de voornaamste spelers kan vervolgens toegepast worden om de kansen en risico's rondom de voornaamste scenario's voor de periode na 2024 te beschouwen:
 - Realisatie van een treindienst in open access:
 - o Door NS samen met NMBS;
 - o Door alleen NS en/of alleen NMBS;
 - o Door een andere vervoerder dan NS of NMBS.
 - Realisatie van een treindienst op basis van een eenzijdige overeenkomst (onderhands of via een aanbesteding) met NS of een andere vervoerder (dus uitgaande van een gunning zonder overeenkomst met de Belgische overheid).
 - Realisatie van een treindienst op basis van een gunning (onderhands of via een aanbesteding) gezamenlijk met de Belgische overheid.

Op basis van de uitwerking van deze scenario's kunnen zowel conclusies per scenario als generieke conclusies worden geformuleerd.

Aanpak, bronnen en investering

Uitgangspunt bij de analyse is dat het merendeel van de kennis over de partijen en belangen rondom de IC Brussel (inmiddels) publieke informatie is, of vanuit andere trajecten reeds bij het Ministerie in bezit is. Het feit dat ondergetekende vanuit zijn vorige dienstbetrekking nauw bij de voornaamste dossiers rondom deze treindienst betrokken is geweest, maakt dat wij als geen ander weten hoe het speelveld in elkaar zit en welke bronnen benut kunnen worden. Qua schriftelijke bronnen denken we voornamelijk in ieder geval aan:

- Het dossier Bindend Advies tussen de Nederlandse Staat, NS en NMBS

Berenschot

- De afstemming rondom en de business case aanschaf ICNG-België
- De correspondentie tussen IenW, NS en NMBS rondom het zgn. 12/4-model en de 'omklap naar de HSL-Zuid'
- De Parlementaire Enquête Fyra
- De SWA (Samenwerkingsafspraken: contract tussen IenW, NS en NMBS over de exploitatie van de IC Brussel)

In een deskresearch zullen deze bronnen worden aangevuld met (niet-vertrouwelijke) expert knowledge en informatie uit publieke bronnen. Daarnaast zal – in aanvulling op de kennis binnen het team dat vanuit Berenschot het onderzoek Ordening HSL-Zuid uitvoert – een brede selectie van experts benaderd worden voor nadere informatie en ter toetsing van de bevindingen. Uitgangspunt is een expert team te formeren bestaand uit minimaal vier van onderstaande kandidaten:

- 10.2.e (ProRail – vanuit NS o.a. betrokken geweest bij 10.2.e , kenner van de Europese spoorcontext en het orderingsdossier)
- 10.2.e (ANWB - 10.2.e NS Hispeed / NS International en betrokken geweest bij 10.2.e)
- 10.2.e (Live-rail Consultancy - kenner van de Europese spoorcontext, de Belgische spoorsector en 10.2.e NMBS)
- 10.2.e 10.2.e – 10.2.e NS International en betrokken geweest bij 10.2.e)
- 10.2.e (10.2.e – kenner van de Europese spoorcontext, de Belgische spoorsector en het orderingsdossier)
- 10.2.e (Ministerie van IenW – o.a. betrokken geweest bij 10.2.e)
- 10.2.e (TU Delft en Inno-V – kenner van de Europese spoorcontext, de Belgische spoorsector en het orderingsdossier)

Vanuit Berenschot zal het merendeel van werkzaamheden verricht worden door 10.2.e en 10.2.e . 10.2.e voert een deel van het deskresearch uit in de eerste twee fases van het onderzoek Ordening HSL-Zuid, maar heeft geen rol in de derde fase. Dit maakt mede dat we - uitgaande van opdrachtverstrekking op korte termijn - de beschreven resultaten medio maart kunnen opleveren. Dat is daarmee kort na de oplevering van het onderzoek Ordening HSL-Zuid, maar zonder dat de kwaliteit of planning van dat onderzoek in gevaar komen.

Gebaseerd op de geschetste werkzaamheden ziet onze begroting er als volgt uit:

- | | |
|---|---------|
| • Onderdeel 1: historische beschouwing | 4 dagen |
| • Onderdeel 2: overzicht van de belangen en positie van de voornaamste spelers | 8 dagen |
| • Onderdeel 3: kansen en risico's rondom de voornaamste scenario's voor na 2024 | 8 dagen |
| • Inzet (betaalde) experts t.b.v. onderdeel 2 en 3 | 4 dagen |

Het gemiddelde dagtarief voor de inzet van het team vanuit Berenschot bedraagt € 10.2.g . Aangevuld met een budget van € 10.2.g ten behoeve van de inzet van de externe experts komt de totale investering op € 10.2.g . Dit bedrag is exclusief btw en inclusief reis- en verblijfkosten. Bovengenoemd bedrag zal niet worden overschreden anders dan in overleg met en na uitdrukkelijke toestemming van de opdrachtgever. Wij conformeren ons aan de inkoopvoorwaarden van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

Berenschot

Tenslotte

Onder andere uit de Parlementaire Enquête Fyra is duidelijk geworden dat Nederland zich de afgelopen decennia regelmatig de kaas van het brood heeft laten eten door de Belgische spelers rondom de internationale HSL-Zuid verbindingen. Niet in het minst door IenW zelf is in de afgelopen jaren veel energie gestoken in het vergroten van de kennis en de positie op dit dossier. Het maximaal benutten van deze kennis in de orderingsdiscussie voorkomt een herhaling van fouten uit het verleden, zal een grote bijdrage leveren aan een geïnformeerd politiek debat en uiteindelijk het tot stand komen van een internationaal HSL-product van goede kwaliteit tegen acceptabele kosten. Wij zijn zeer gemotiveerd om hieraan een aanvullende bijdrage te leveren.

Hartelijke groeten,

10.2.e

A large yellow rectangular box redacting the signature of the sender.

10.2.e

Senior Managing Consultant

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid
Datum: woensdag 15 januari 2020 10:32:00
Bijlagen: [image001.png](#)

Dag 10.2.e,

Veel dank. 10.2.e zal vandaag mailen of bellen met 10.2.e. Ik stuur je door wat ik hoor en/of langs zie komen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 09:14

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

CC: 10.2.e

Onderwerp: FW: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e,

fyi

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 09:12

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

CC: 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e
@ns.nl>; 10.2.e @NS.NL>

Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

10.2.e,

Dank voor de aangepaste NDA. Ik ga ernaar kijken.

Ik vind de invulling van de categorieën niet erg onderscheidend en duidelijk. En het wordt met jullie uitleg over hoe jullie denken ermee om te gaan niet duidelijker op. Daar wil ik nog even over nadenken.

Gelet op de hele voorgeschiedenis rond informatievervalsing en NDA's hebben wij, zoals je weet ook contact gehad met het ministerie. Daar komt uit naar voren dat er van hun kant een heel procipiële discussie achter zit. Nu is de NDA primair een zaak tussen de NS en Berenschot, maar het blijkt een driehoeksverhouding te zijn (geworden). Daar wil ik op dit moment niet tussen zitten. Dat heb ik ook aan het ministerie gemeld. Vanuit I&W zal er daarom met jullie contact worden opgenomen. De discussie gaat over het met het ministerie mogen delen van door jullie verschaft informatie op basis van 'ja, tenzij' of 'nee, tenzij'.

Wordt vervolgd.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @ns.nl>

Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 16:41

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

@berenschot.nl>

CC: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e

@ns.nl; 10.2.e @NS.NL>

Onderwerp: RE: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 43

Van: 10.2.e @berenschot.nl]

Verzonden: maandag 13 januari 2020 10:04

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

CC: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e

@ns.nl; 10.2.e @NS.NL>

Onderwerp: Re: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 42

Van: 10.2.e @ns.nl>

Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 15:01

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

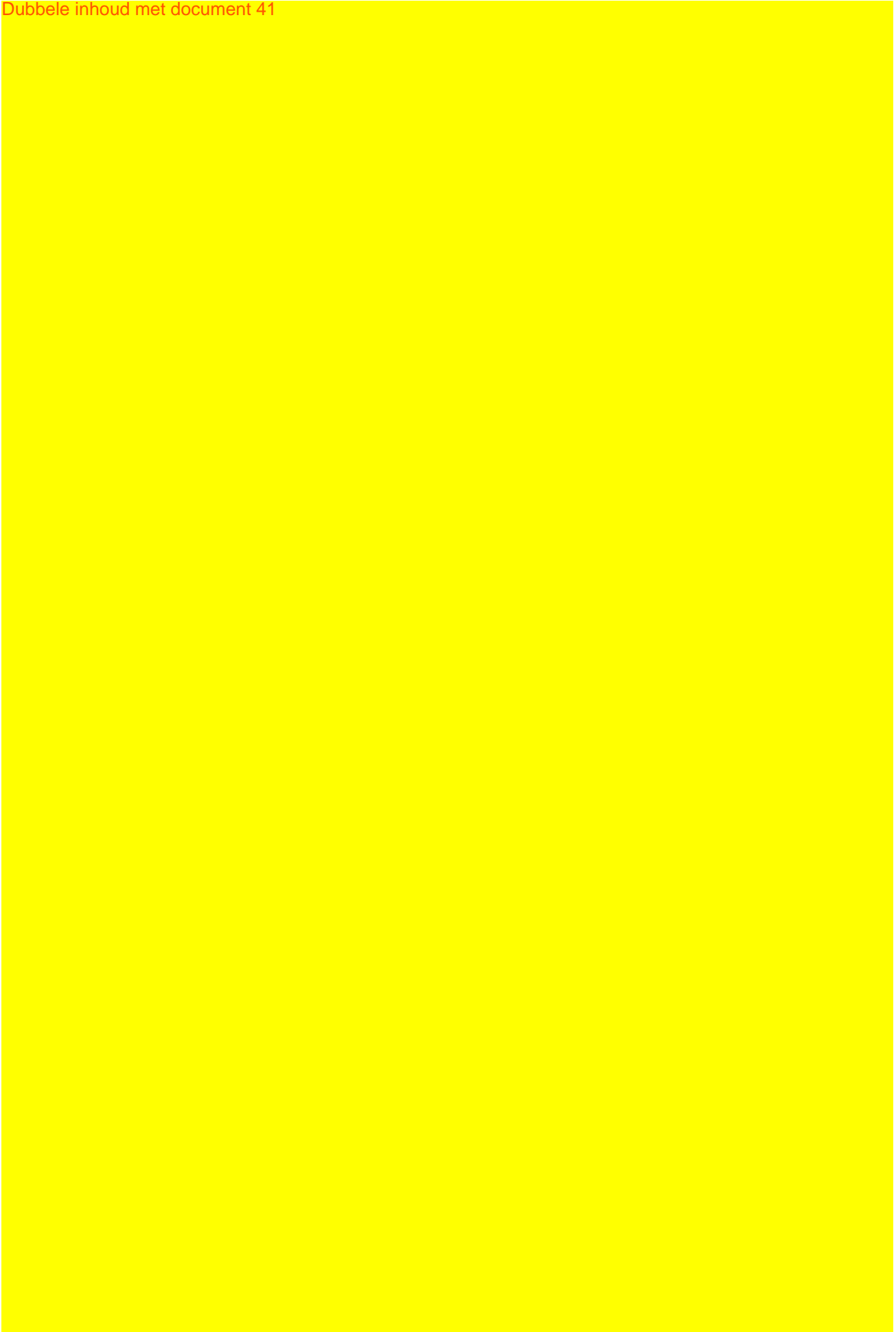
@berenschot.nl>

CC: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e

@ns.nl; 10.2.e @NS.NL>

Onderwerp: NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 41



Dubbele inhoud met document 41



Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot
Datum: woensdag 15 januari 2020 17:14:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Ha 10.2.e ,
 Dank! Wij waren alvast aan het nadenken over de agenda van maandag a.s. De twee punten die we graag willen bespreken zijn het memo van 10.2.e en de keuze voor de tussenscenario's. Het lijkt ons nuttig om maandag een knoop door te hakken welke scenario's een plek krijgen in het onderzoek. Later in het proces wordt het steeds moeilijk om daar nog veranderingen in aan te brengen.
 Mochten we er vandaag of morgen niet uitkomen met de NDA kan ik me voorstellen dat we daar ook de consequenties van moeten bespreken.
 Hebben jullie nog andere punten voor de agenda?
 Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 19:37
Aan: 10.2.e - DGMo
CC: 10.2.e ; 10.2.e) - BSK ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e
Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Beste 10.2.e ,
 Bedankt voor het toesturen de juridische analyse. We zullen jullie antwoorden bestuderen en laten het jullie weten als we (aanvullende) vragen hebben. Begrijpelijk dat jullie niet altijd tot volledige antwoorden kunnen komen, volgens mij is het juist goed om op basis van deze open vlekken te bepalen wat voor effect dit heeft / kan hebben op de verschillende marktordeningsopties.
 Bijgaand ook de aangepaste geannoteerde inhoudsopgave, waarin we de bespreekpunten van de afgelopen begeleidingsgroep een plek hebben gegeven. We zullen jullie detailopmerkingen bij de verdere uitwerking van het rapport erbij houden. Graag horen we of deze opzet zo akkoord is.
 Hieronder nog de actiepunten, n.a.v. vorig overleg:

- Uitgevoerd: intern uitzetten van juridische analyse 10.2.e)
- Uitgevoerd: toesturen detailopmerkingen geannoteerde inhoudsopgave 10.2.e)
- Uitgevoerd: toesturen van geannoteerde inhoudsopgave 10.2.e)
- Lopend: delen van drie notities die aan de minister zijn gestuurd (lenW/ 10.2.e)
- Lopend: verder uitwerken van de scenario's (Berenschot)
- Lopend: contact met NS over de NDA (Berenschot)
- Lopend: voorstel voor verdere verdieping van IC Brussel (Berenschot)

Heb ik ze zo?

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

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 - DGMo <10.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 13:05

Aan: 10.2.e@berenschot.nl>

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

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

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

10.2.e@berenschot.nl>

Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Dag 10.2.e,

Zoals eerder aangegeven konden jullie juridische vragen intern worden beantwoord. Zie bijgaand de beantwoording, met dank aan 10.2.e.

10.2.e is bij ons 10.2.e.

Mochten jullie op basis hiervan nog vervolgvragen hebben, kan ik jullie in contact brengen met haar.

We hebben geprobeerd om zo volledig mogelijk te reageren. Maar het zal tegelijkertijd opvallen dat er aan onze kant ook niet altijd volledige antwoorden zijn te geven omdat we nog helemaal aan het begin van het implementatietraject staan.

Zou je wellicht nog even de actiepuntenlijst van ons vorig overleg willen sturen? Dan kan ik kijken of er van onze kant nog openstaande acties zijn. ☺

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e@berenschot.nl>

Verzonden: maandag 6 januari 2020 19:13

Aan: 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

Dubbele inhoud met document 39

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

Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:54

Aan: 10.2.e@berenschot.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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

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

Dubbele inhoud met document 39

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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

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
@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](#)

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

Aan: Van Doorne - 10.2.e **Datum:** 6 januari 2020
Cc: [CarbonCopy] **Van:** Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Juridische vragen – i.h.k.v. onderzoek ordening HSL-Zuid

Memo

Geachte 10.2.e ,

In opdracht van het ministerie van IenW werkt Berenschot aan het onderzoek ordening op de HSL-Zuid. In dit kader zijn we elkaar onlangs ook tegengekomen bij een workshop in het kader van de ordening van het HRN. Gedurende het onderzoek naar de ordeningsopties op de HSL-Zuid is er een aantal juridische vraagstukken opgekomen. Deze vragen leggen we, in overleg met de opdrachtgever, hierbij graag aan u voor. Onderliggende doelstelling is om uiteindelijk bij de beschrijving van de ordeningsopties en -effecten voor de HSL-Zuid zoveel mogelijk aan te sluiten bij het juridisch kader zoals dat in de bredere orderingsdiscussie wordt gehanteerd.

Graag verneem ik de visie van Van Doorne op onderstaande vraagstukken:

- Welke juridische ruimte biedt het Vierde Spoorwegpakket het Ministerie van IenW om afspraken over internationale treindiensten in een concessie vast te leggen? In hoeverre is het daarbij relevant:
 - In welke mate er concrete aanwijzingen zijn dat de markt de behoefte ook kan invullen;
 - Of de concessie eenzijdig, danwel op basis van onderliggende afspraken met een buitenlandse vervoersautoriteit in de markt wordt gezet?

Antwoord: Open toegang voor Internationale treindiensten zijn al geregeld met het “derde” spoorwegpakket. En ten aanzien van wat er onder een openbare dienstcontract mag vallen is de PSO-verordening met het Vierde Spoorwegpakket ook niet wezenlijk gewijzigd. Dus in feite geldt dit regime al vanaf het bestaan van de PSO verordening en de SERA (2012/34) richtlijn.

De PSO verordening geeft een definitie van wat een openbare dienstverplichting is die in een openbare dienstcontract mag worden geregeld: „openbaredienstverplichting”: door een bevoegde instantie met het oog op de algemene dienstverlening inzake openbaar personenvervoer omschreven of vastgestelde prestatie die een exploitant, indien hij zich door zijn eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren;

Van de NS-concessie is altijd aangegeven door het samenspel van rendabele en onrendabele diensten in de concessie sprake is van een openbare dienstverplichting die niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden zou worden geleverd.

Internationale treindiensten behoorden hier ook toe. Een minimum bedieningsniveau is daarom in dat licht goed te betogen.

Berenschot

Op het moment dat ook deze internationale diensten deel uit maken van het samenspel en er ook andere (onrendabele) diensten tegen over staan of dat de concessie prijs daar op is afgestemd past dit binnen het kader van de PSO-verordening.

Het is wel zo dat gelet op het feit er steeds meer marktwerking komt lenW meer een lijn moet trekken ten aanzien van internationaal vervoer dat via open toegang wordt aangeboden. In het kader van het ordeningsbesluit wordt nu geneigd om alleen in de concessie internationaal vervoer op te nemen op het moment dat daar geen markt voor is. Op het moment dat dat er wel is initiatief daartoe over te laten aan de markt en slechts een minimum bedieningsniveau in de concessie voor te schrijven als het initiatief uitblijft.

Een concessieverlener heeft slechts bevoegdheid over zijn eigen concessie gebied en niet grensoverschrijdend. Om grensoverschrijdend vervoer vorm te geven dan dat bijv door dat deel in OA te rijden, afspraken te maken met de aangrenzende concessieverlener over gezamenlijke concessieverlening (met bijv opdrachtgeverschap bij 1 van de partijen belegd), of overdracht van concessie verlenende bevoegdheden (dat laatste zal bij landgrensoverschijding niet snel het geval zijn).

- Welke juridische mogelijkheden en instrumentarium is beschikbaar om (kwaliteits-)eisen aan treindiensten – in het geval van open access - op een andere manier dan een concessie vast te leggen?

Antwoord: De Wp2000 (met het Bp2000) is het juridisch kader voor het personenvervoer in NL. Daarin kunnen algemeen verbindende voorschriften worden opgenomen die een vervoerder binden ongeacht of dat een concessie houder is of niet. Er is een heel aantal onderwerpen dat al een aan vervoerder gekoppeld is (vb reisinfo). Momenteel wordt in het kader van de marktordeningsbeslissing onderdeel open toegang gekeken naar onderwerpen die aanvullende geregeld moeten worden in algemene regels omdat dit momenteel aan een concessie is gekoppeld.

- In het geval van schaarse infracapaciteit is de capaciteitsverdeling een belangrijke factor in het tot stand komen van het uiteindelijke vervoersproduct. Wat is er op dit moment al met een flinke mate van zekerheid te zeggen over hoe de contouren van de toekomstige capaciteitsverdeling eruit gaan zien en wat dit bijvoorbeeld betekent voor prioritering van concessie vs. open access treindiensten?

Antwoord: Nee daarover is nog niks te zeggen.

- Wat is er op dit moment al te zeggen over hoe de economische evenwichtstoets eruit gaat zien en welke juridische ruimte voor toekomstige aanpassingen er is?

Antwoord: De ACM heeft de nieuwe berekeningsmethodiek op de website gepubliceerd. Daarnaast geldt de Europese uitvoeringsverordening over de EET rechtstreeks.

- Wat is er op dit moment al te zeggen over hoe de heffingssystematiek er in het geval van open acces / voor open access treindiensten over de HSL uit gaat zien en welke juridische ruimte voor toekomstige aanpassingen er is?

Antwoord: Het kader voor een heffing voor open access is gelegen in artikel 12 van de SERA richtlijn. En artikel 19c van de Wp2000. lenW is voornemens voor al het OA dat de concessie van het HRN raakt een heffingskader op te stellen. De reden hiervoor is dat OA niets oplevert en momenteel de concessie

Berenschot

bijdrage die voor de HRN wordt opgehaald wordt ingezet voor investeringen de infra. Binnen de concessie worden de winstgevende lijnen ingezet om onrendabel te compenseren. Daarmee hoeft de concessie niet gesubsidieerd te worden. Op het moment dat er winstgevende lijnen verdwijnen uit de concessie kan dit er toe leiden dat er minder onrendabele lijnen worden gereden: een heffing kan ervoor zorgen dat ook de onrendabele lijnen niet komen te vervallen.

Uiteraard lichten we onze vragen graag nader toe in een gesprek.

In verband met de voortgang van het onderzoek ontvangen we uw reactie graag uiterlijk eind van deze maand. Wij danken u alvast hartelijk voor de medewerking.

Hartelijke groeten,

10.2.e

Senior Managing Consultant

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Fwd: NDA
Datum: donderdag 16 januari 2020 10:53:59
Bijlagen: [image001.png](#)
[ATT00001.htm](#)
[20200114 NDA NS - Berenschot m.b.t. onderzoek HSL-Zuid_def.pdf](#)
[ATT00002.htm](#)

10.2.e,

De nieuwe NDA

Groet,

10.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e @ns.nl>
Datum: 16 januari 2020 om 10:42:02 CET
Aan: 10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: NDA

Beste 10.2.e,

Fijn dat we eruit zijn! In de bijlage de versie van de NDA waar we overeenstemming over hebben bereikt. Het lukt jullie waarschijnlijk niet meer om deze NDA vóór de deepdive ondertekend te krijgen door jullie Directievoorzitter (Hans van der Molen) die bevoegd is de NDA te ondertekenen. Wel is het voor ons noodzakelijk om per mail door hem als vertegenwoordigingsbevoegde bevestigd te krijgen dat Berenschot B.V. akkoord is met deze NDA. Dit hoeft geen uitgebreide mail te zijn, een simpel "Akkoord" in reply op deze mail is voldoende. We zullen daarna dan de NDA moeten laten ondertekenen door hem en 10.2.e.

Met dank en groet,

10.2.e

10.2.e
Bedrijfsjurist 10.2.e
06 19 10.2.e
Afwezig op vrijdag

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 ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Voorbereiding begeleidingsgroep 20 januari
Datum: vrijdag 17 januari 2020 15:22:54
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda begeleidingsgroep 4 HSL-Zuid.pdf](#)
[Juridische vragen - incl. reactie Berenschot.pdf](#)
[Presentatie begeleidingsgroep 4 - HSL-Zuid.pdf](#)

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

Bijgaand sturen we de voorbereidende stukken voor de begeleidingsgroep van maandag 20 januari. De bijlage bevat de volgende stukken:

- Agenda met besprekpunten
- Onze reactie op de juridische notitie
- Presentatie met de tussenscenario's

Maandag zullen 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e aanwezig zijn. Voor nu alvast een goed weekend!

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: woensdag 15 januari 2020 17:36

Aan: 10.2.e - DGMo

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

Onderwerp: Voorbereiding begeleidingsgroep 20 januari

Dag 10.2.e,

Wij hebben het hier vanmiddag toevallig ook al even over gehad. Lijkt mij goed om de tussenscenario's, de memo van 10.2.e en eventueel de NDA te bespreken. Daarnaast zouden we tijd willen inruimen om de juridische analyse te bespreken (welke antwoorden en inzichten geeft dit stuk, en tot welke vervolgvragen leidt dit?) en even kort stil te staan bij de geannoteerde inhoudsopgave (met het oog op de conceptrapportage).

Mochten jullie verder / in de loop van de week nog agendapunten hebben, dan hoor ik dat graag. Wij zullen, ter voorbereiding van de begeleidingsgroep, vrijdag (17 januari) in de middag de agenda en een voorzet van de tussenscenario's toesturen, zodat jullie dit voorafgaand aan de begeleidingsgroep kunnen bestuderen. Zullen er vanuit IenW nog collega's aanschuiven om de scenario's te bespreken?

Daarnaast nog een praktisch puntje: BRW .

We zouden daarom graag voorstellen dat 10.2.e maandag aansluit. Daarnaast zullen in ieder geval 10.2.e, 10.2.e en waarschijnlijk 10.2.e aanwezig zijn.

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 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 15 januari 2020 17:15

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Dubbele inhoud met document 49

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 19:37

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

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

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

Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Dubbele inhoud met document 49

Dubbele inhoud met document 49

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

Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 13:05

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

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

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

@berenschot.nl>

Onderwerp: RE: stukken voor Berenschot

Dubbele inhoud met document 49

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: maandag 6 januari 2020 19:13

Aan: 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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

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

Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:54

Aan: 10.2.e @berenschot.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

Dubbele inhoud met document 39

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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

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

Dubbele inhoud met document 39

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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39

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
@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

Dubbele inhoud met document 39

Dubbele inhoud met document 39



Aan:	Ministerie van IenW	Datum:	20 januari 2020
Cc:		Van:	Berenschot
		Status:	Vertrouwelijk
Onderwerp:	Agenda vierde begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid		

Agenda

1. Opening
2. Terugblik afspraken en acties – 7 januari

In de afgelopen weken hebben we een aantal bijeenkomsten gehad. We geven een korte terugkoppeling op:

- Eerste expertbijeenkomst
- Deep dive NS
- Gesprek Eurostar

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 zet de juridische analyse intern uit
- **Actie:** IenW stuurt de detailopmerkingen van de geannoteerde inhoudsopgave toe
- **Actie:** Berenschot stuurt de aangepaste geannoteerde inhoudsopgave toe
- **Actie:** Berenschot heeft contact met NS over de NDA
- **Actie:** Berenschot stelt een voorstel op voor verdere verdieping van IC Brussel

Openstaand:

- **Actie:** IenW deelt drie notities die aan de minister zijn gestuurd (IenW/10.2.e)
- **Actie:** Berenschot werkt aan de verdere objectivering en verdieping van de scenario's
- **Actie:** Berenschot vraagt ProRail (10.2.e) om reactie op stukken van de expert meeting

3. Bespreken notities en openstaande stukken

We bespreken de stukken die eerder voorbij zijn gekomen.

- Verdieping IC Brussel: Berenschot heeft een notitie toegestuurd met een toelichting en voorstel om de context, kansen en risico's van de IC Brussel te verdiepen. We bespreken dit voorstel en de mogelijke meerwaarde van aanvullend onderzoek.
- Juridische analyse: Zie bijgevoegd document. IenW heeft gereageerd op de juridische vragen die door Berenschot zijn opgesteld. We bespreken de antwoorden en vervolgvragen.
- Geannoteerde inhoudsopgave: Berenschot heeft een aangepaste geannoteerde inhoudsopgave toegestuurd. We bespreken of hier nog reacties op zijn.

4. Bespreken tussenscenario's

Zie bijgevoegd document. Graag bespreken we de totstandkoming en eigenschappen van de tussenscenario's.

5. Vervolg en acties tot 5 februari

We bespreken de acties tot de volgende begeleidingsgroep op woensdag 5 februari:

- Toesturen conceptrapportage: vrijdag 31 januari

6. Afsluiting

Berenschot

Aan: Van Doorne - 10.2.e
Cc: [CarbonCopy]
Datum: 6 januari 2020
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Juridische vragen – i.h.k.v. onderzoek ordening HSL-Zuid

Memo

Geachte heer 10.2.e,

In opdracht van het ministerie van IenW werkt Berenschot aan het onderzoek ordening op de HSL-Zuid. In dit kader zijn we elkaar onlangs ook tegengekomen bij een workshop in het kader van de ordening van het HRN. Gedurende het onderzoek naar de ordeningsopties op de HSL-Zuid is er een aantal juridische vraagstukken opgekomen. Deze vragen leggen we, in overleg met de opdrachtgever, hierbij graag aan u voor. Onderliggende doelstelling is om uiteindelijk bij de beschrijving van de ordeningsopties en -effecten voor de HSL-Zuid zoveel mogelijk aan te sluiten bij het juridisch kader zoals dat in de bredere orderingsdiscussie wordt gehanteerd.

Graag verneem ik de visie van Van Doorne op onderstaande vraagstukken:

- Welke juridische ruimte biedt het Vierde Spoorwegpakket het Ministerie van IenW om afspraken over internationale treindiensten in een concessie vast te leggen? In hoeverre is het daarbij relevant:
 - In welke mate er concrete aanwijzingen zijn dat de markt de behoefte ook kan invullen;
 - Of de concessie eenzijdig, danwel op basis van onderliggende afspraken met een buitenlandse vervoersautoriteit in de markt wordt gezet?

Antwoord: Open toegang voor Internationale treindiensten zijn al geregeld met het “derde” spoorwegpakket. En ten aanzien van wat er onder een openbare dienstcontract mag vallen is de PSO-verordening met het Vierde Spoorwegpakket ook niet wezenlijk gewijzigd. Dus in feite geldt dit regime al vanaf het bestaan van de PSO verordening en de SERA (2012/34) richtlijn.

De PSO verordening geeft een definitie van wat een openbare dienstverplichting is die in een openbare dienstcontract mag worden geregeld: „openbaredienstverplichting”: door een bevoegde instantie met het oog op de algemene dienstverlening inzake openbaar personenvervoer omschreven of vastgestelde prestatie die een exploitant, indien hij zich door zijn eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren;

Van de NS-concessie is altijd aangegeven door het samenspel van rendabele en onrendabele diensten in de concessie sprake is van een openbare dienstverplichting die niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden zou worden geleverd.

Internationale treindiensten behoorden hier ook toe. Een minimum bedieningsniveau is daarom in dat licht goed te betogen.

Berenschot

Op het moment dat ook deze internationale diensten deel uit maken van het samenspel en er ook andere (onrendabele) diensten tegen over staan of dat de concessie prijs daar op is afgestemd past dit binnen het kader van de PSO-verordening.

Het is wel zo dat gelet op het feit er steeds meer marktwerking komt lenW meer een lijn moet trekken ten aanzien van internationaal vervoer dat via open toegang wordt aangeboden. In het kader van het ordeningsbesluit wordt nu geneigd om alleen in de concessie internationaal vervoer op te nemen op het moment dat daar geen markt voor is. Op het moment dat dat er wel is initiatief daartoe over te laten aan de markt en slechts een minimum bedieningsniveau in de concessie voor te schrijven als het initiatief uitblijft.

Een concessieverlener heeft slechts bevoegdheid over zijn eigen concessie gebied en niet grensoverschrijdend. Om grensoverschrijdend vervoer vorm te geven dan dat bijv door dat deel in OA te rijden, afspraken te maken met de aangrenzende concessieverlener over gezamenlijke concessieverlening (met bijv opdrachtgeverschap bij 1 van de partijen belegd), of overdracht van concessie verlenende bevoegdheden (dat laatste zal bij landgrensoverschijding niet snel het geval zijn).

Opmerkingen bij reactie:

- *De strekking van de voorlaatste alinea laat haast geen andere ruimte dan het internationale lange afstandsverkeer aan de markt te laten. Dit lijkt ons goed verdedigbaar. Wel wordt de optie geïntroduceerd om (alsnog) een minimum bedieningsniveau voor te schrijven als het initiatief uitblijft. Hier zien wij nog wel wat commercieel-strategische haken en ogen. Ook is ons niet duidelijk of bedoeld wordt op dit vooraf regelen of achteraf repareren.*
- Welke juridische mogelijkheden en instrumentarium is beschikbaar om (kwaliteits-)eisen aan treindiensten – in het geval van open access - op een andere manier dan een concessie vast te leggen?

Antwoord: De Wp2000 (met het Bp2000) is het juridisch kader voor het personenvervoer in NL. Daarin kunnen algemeen verbindende voorschriften worden opgenomen die een vervoerder binden ongeacht of dat een concessie houder is of niet. Er is een heel aantal onderwerpen dat al een aan vervoerder gekoppeld is (vb reisinfo). Momenteel wordt in het kader van de marktordeningsbeslissing onderdeel open toegang gekeken naar onderwerpen die aanvullende geregeld moeten worden in algemene regels omdat dit momenteel aan een concessie is gekoppeld.

Opmerkingen bij reactie:

- *Is in generieke zin te zeggen wat de (wettelijke) (on-)mogelijkheden zijn van wat in het kader van de Wp2000 aan eisen te stellen is. We kunnen ons voorstellen dat bijvoorbeeld de Europese regelgeving beperkingen oplegt in wat een nationale overheid kan voorschrijven.*

Berenschot

- In het geval van schaarse infracapaciteit is de capaciteitsverdeling een belangrijke factor in het tot stand komen van het uiteindelijke vervoersproduct. Wat is er op dit moment al met een flinke mate van zekerheid te zeggen over hoe de contouren van de toekomstige capaciteitsverdeling eruit gaan zien en wat dit bijvoorbeeld betekent voor prioritering van concessie vs. open access treindiensten?

Antwoord: Nee daarover is nog niks te zeggen.

Opmerkingen bij reactie:

- *Is in generieke zin te zeggen wat de (wettelijke) (on-)mogelijkheden zijn rondom prioritering in het kader van de capaciteitsverdeling. We kunnen ons voorstellen dat bijvoorbeeld de Europese regelgeving beperkingen oplegt in de vrijheden van de inframanager, om zo tot een zoveel mogelijk gelijk Europees speelveld en voldoende markttoegang te komen.*
- Wat is er op dit moment al te zeggen over hoe de economische evenwichtstoets eruit gaat zien en welke juridische ruimte voor toekomstige aanpassingen er is?

Antwoord: De ACM heeft de nieuwe berekeningsmethodiek op de website gepubliceerd. Daarnaast geldt de Europese uitvoeringsverordening over de EET rechtstreeks.

- Wat is er op dit moment al te zeggen over hoe de heffingssystematiek er in het geval van open acces / voor open access treindiensten over de HSL uit gaat zien en welke juridische ruimte voor toekomstige aanpassingen er is?

Antwoord: Het kader voor een heffing voor open access is gelegen in artikel 12 van de SERA richtlijn. En artikel 19c van de Wp2000. IenW is voornemens voor al het OA dat de concessie van het HRN raakt een heffingskader op te stellen. De reden hiervoor is dat OA niets oplevert en momenteel de concessie bijdrage die voor de HRN wordt opgehaald wordt ingezet voor investeringen de infra. Binnen de concessie worden de winstgevende lijnen ingezet om onrendabel te compenseren. Daarmee hoeft de concessie niet gesubsidieerd te worden. Op het moment dat er winstgevende lijnen verdwijnen uit de concessie kan dit er toe leiden dat er minder onrendabele lijnen worden gereden: een heffing kan ervoor zorgen dat ook de onrendabele lijnen niet komen te vervallen.

Opmerkingen bij reactie:

- *Uit de argumentatie wordt voor ons nog onvoldoende duidelijk waarom een heffing bovenop de economische evenwichtstoets noodzakelijk is. De evenwichtstoets zal er toe leiden dat open access treindiensten niet toegelaten zullen worden als deze het rendement van de concessiehouder wezenlijk schaden. Daarmee is dan toch al geborgd dat winstgevende lijnen niet uit een concessie kunnen verdwijnen en dat de concessiehouder de concessievergoeding kan blijven dragen. Wij zouden ons wel kunnen voorstellen dat een heffing er toe dient om open access vervoerders een aanvullende bijdrage te laten betalen, gelijk aan de bijdrage die de concessiehouder verschuldigd is om treinen op de betreffende route te laten rijden.*

Berenschot

Uiteraard lichten we onze vragen graag nader toe in een gesprek.

In verband met de voortgang van het onderzoek ontvangen we uw reactie graag uiterlijk eind van deze maand. Wij danken u alvast hartelijk voor de medewerking.

Hartelijke groeten,

10.2.e

Senior Managing Consultant

Berenschot

Ordering HSL-Zuid

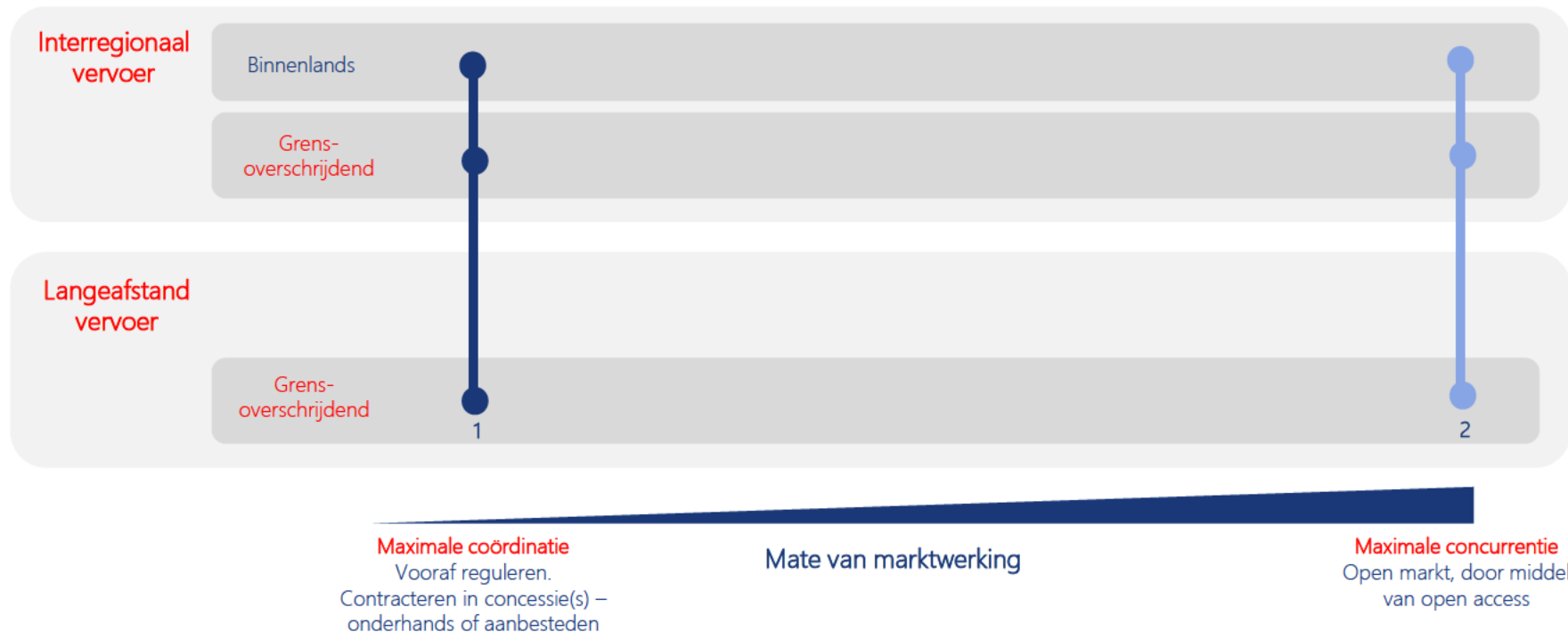
Begeleidingsgroep 4 – 20 januari 2020

Doel van deze presentatie

- Doel: definitieve tussenscenario's en terminologie bij de begeleidingsgroep voorleggen en vaststellen, zodat we deze scenario's verder kunnen uitwerken.

Twee uiterste scenario's

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.



Definities van twee uiterste scenario's

● Scenario 1

Scenario 1: Maximale coördinatie

- Alle vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden vooraf vastgelegd, d.m.v. onderhandse gunning of openbare aanbesteding (in concurrentie)
- Contracteren in één of meerdere concessies
- Afspraken, wensen en eisen worden vooraf vastgelegd

● Scenario 2

Scenario 2: Maximale concurrentie

- Alle vervoersdiensten op de HSL-Zuid worden geheel 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

Hierin maken we onderscheid tussen interregionale- en lange afstandsvervoersdiensten:

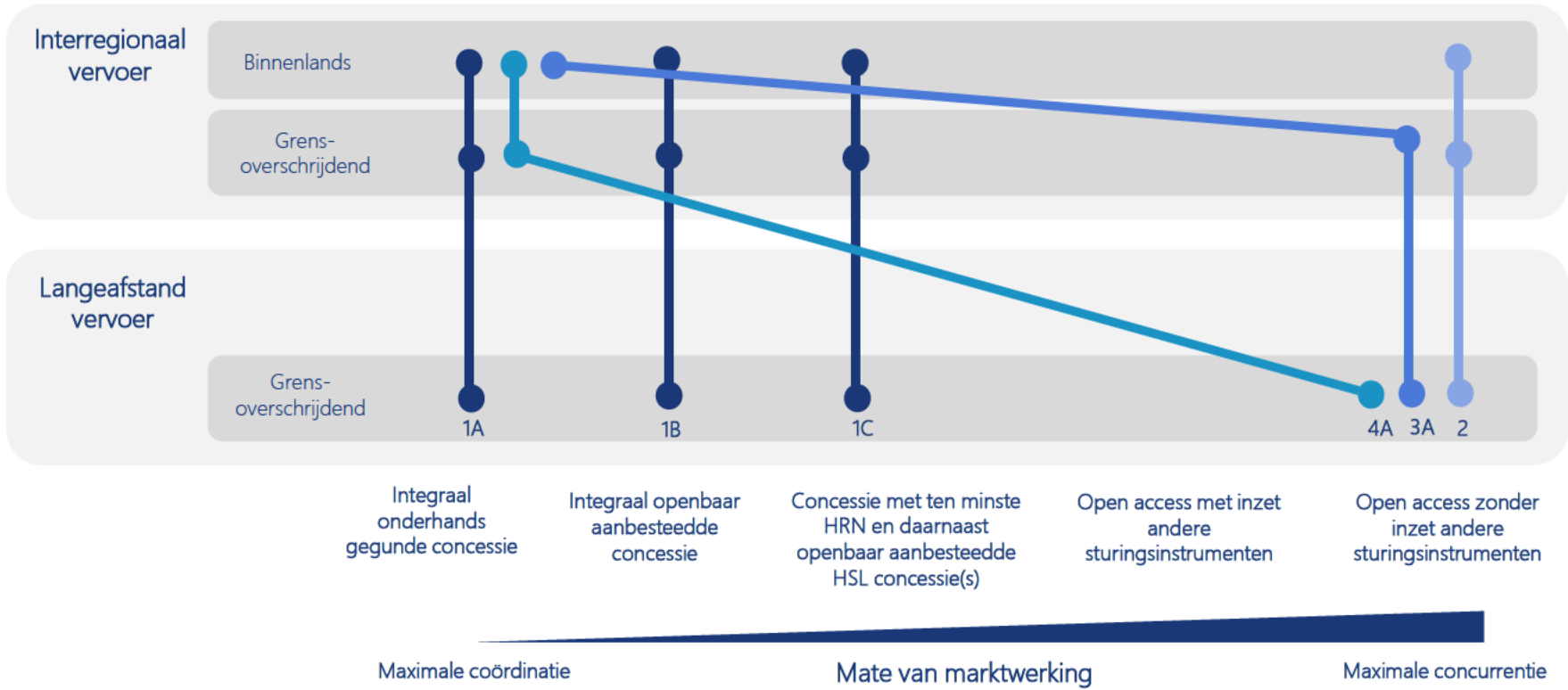
- **Interregionaal vervoer:** treindienst die (grotendeels) voldoet aan de eisen die op dit moment aan HRN-vervoersdiensten gesteld worden op gebieden als toegankelijkheid, tarieven, geen reserveringsplicht en het kunnen reizen met de OV-chipkaart. .
- **Langeafstandsvervoer:** treindienst die grotendeels niet voldoet aan de eisen die aan HRN-vervoerdiensten gesteld worden. Focus op comfort, stoelreservering en mogelijkheid tot tariefdifferentiatie.

Bepalen van tussenscenario's

- Op basis van deze twee uitersten zijn we tot een aantal tussenscenario's gekomen.
- Deze tussenscenario's worden vormgegeven op basis van keuzes in:
 - Vervoersdiensten contracteren of aan de markt laten (open access)
 - Binnenlands en grensoverschrijdende vervoersproducten
 - Interregionale- en langeafstandsvervoersproducten
- Daarnaast zijn er verschillende opties in deze scenario's mogelijk:
 - Indien voor contracteren / concessie(s) gekozen wordt:
 - Onderhandse gunning en/of openbare aanbesteding
 - Eén of meerdere concessies
 - Geheel of gedeeltelijk contracteren

	Scenario
1A	Integrale onderhandse concessie
1B	Integrale openbare concessie
1C	Openbare HSL concessie(s)
2	Ongereguleerd
3A	Grensoverschrijdend ongereguleerd
4A	Lange-afstand ongereguleerd
5B	Alleen lange afstand in concessie

Realistische tussenscenario's



Scenario 1: alles contracteren

Interregionaal
vervoer

Binnenlands

Grens-
overschrijdend

Langeafstand
vervoer

Grens-
overschrijdend

1A

1B

1C

Integraal
onderhands
gegedene concessie

Integraal openbaar
aanbesteedde
concessie

Concessie met ten minste
HRN en daarnaast
openbaar aanbesteedde
HSL concessie(s)

Open access met inzet
andere
sturingsinstrumenten

Open access zonder
inzet andere
sturingsinstrumenten

Maximale coördinatie

Mate van marktwerking

Maximale concurrentie

Scenario 1: alles contracteren

- **Rationale:** maximale zekerheid voor het ministerie dat vervoersproducten naar wens en verwachting worden ingevuld. Aansluiten bij beleidsuitgangspunten (beste invulling voor accommoderen toenemende binnenlandse reizigersvraag en invulling geven aan de ambities voor internationaal personenvervoer).
 - *"Hoe zet je de ambities / de concessie(s) optimaal op de markt?"*
 - Verschillende (tussen)opties zijn mogelijk:
 - 1a. HSL en HRN in één contract, alles onderhands gunnen
 - 1b. HSL en HRN in één contract, alles openbaar aanbesteden
 - 1c. HSL en HRN in >1 contracten, HSL-Zuid (geheel of in delen) openbaar aanbesteden (HRN ligt via onderhands of aanbesteding bij een andere partij).
 - Het is ook nog mogelijk om gedeeltelijk te contracteren én een deel aan de markt te laten:
 - 1". Gedeeltelijk contracteren: bijv. 80% contracteren ← → 20% open access
- Deze opties zijn ook op de tussenscenario's 3, 4 en 5 van toepassing.

Scenario 2: alles open access

Interregionaal
vervoer

Binnenlands

Grens-
overschrijdend

Langeafstand
vervoer

Grens-
overschrijdend

2

Integraal
onderhands
gegedene concessie

Integraal openbaar
aanbesteedde
concessie

Concessie met ten minste
HRN en daarnaast
openbaar aanbesteedde
HSL concessie(s)

Open access met inzet
andere
sturingsinstrumenten

Open access zonder
inzet andere
sturingsinstrumenten

Maximale coördinatie

Mate van marktwerking

Maximale concurrentie

Scenario 2: alles open access

- **Rationale:** optimaal benutten van marktwerking, door marktpartijen uit te dagen om aantrekkelijke kosteneffectieve(re) vervoersproducten in de markt te zetten. Sluit aan bij de uitgangspunten van het 4^e spoorwegpakket (open access).
- *"Wat gebeurt er als je al het vervoer aan de markt overlaat?"*
- In dit scenario worden vooraf geen afspraken vastgelegd, waardoor er geen nadere opties zijn in alles open access

Scenario 3: binnenlands vervoer contracteren en grensoverschrijdend vervoer open access

Interregionaal
vervoer

Binnenlands

Grens-
overschrijdend

Langeafstand
vervoer

Grens-
overschrijdend

3A

Integraal
onderhands
gegedene concessie

Integraal openbaar
aanbesteedde
concessie

Concessie met ten minste
HRN en daarnaast
openbaar aanbesteedde
HSL concessie(s)

Open access met inzet
andere
sturingsinstrumenten

Open access zonder
inzet andere
sturingsinstrumenten

Maximale coördinatie

Mate van marktwerking

Maximale concurrentie

Scenario 3: binnenlands vervoer contracteren en grensoverschrijdend vervoer open access

- **Rationale:** optimaal aansluiten bij enerzijds de uitgangspunten van het 4^e spoorwegpakket (open access) en anderzijds de beleidsuitgangspunten (beste invulling voor accommoderen toenemende binnenlandse reizigersvraag en invulling geven aan de ambities voor internationaal personenvervoer).
- *"Hoe zet je het binnenlands vervoersproduct op de markt en wat gebeurt er als je tegelijkertijd internationaal vervoer aan de markt laat?"*
- Combinatie tussen scenario 1 (voor binnenlands vervoersproduct) en scenario 2 (voor internationaal vervoersproduct)
- Naast de bekende effecten van de uiterste scenario's leidt dit scenario mogelijk tot interactie-effecten:
 - Vervoerseffecten: netwerksamenhang (vervoerkundig en voor reizigers), samenloop, effect op capaciteit en robuustheid, transitiekosten en –risico's
 - Financiële effecten: opbrengst van heffingen en vergoedingen
 - Coördinatie tussen ministerie, infrabeheerder en vervoerders
 - Sturingsmogelijkheden concessie

Scenario 4: interregionaal vervoer contracteren, langeafstand open access

Interregionaal
vervoer

Binnenlands

Grens-
overschrijdend

Langeafstand
vervoer

Grens-
overschrijdend

Integraal
onderhands
gegedene concessie

Integraal openbaar
aanbesteedde
concessie

Concessie met ten minste
HRN en daarnaast
openbaar aanbesteedde
HSL concessie(s)

Open access met inzet
andere
sturingsinstrumenten

Open access zonder
inzet andere
sturingsinstrumenten

Maximale coördinatie

Mate van marktwerking

Maximale concurrentie

Scenario 4: interregionaal vervoer contracteren, langeafstand open access ⁵¹³

- **Rationale:** optimaal aansluiten bij enerzijds de uitgangspunten van het 4^e spoorwegpakket (open access) en anderzijds de beleidsuitgangspunten (beste invulling voor accommoderen toenemende binnenlandse reizigersvraag en invulling geven aan de ambities voor internationaal personenvervoer), maar grip houden op de IC-verbinding Nederland – België.
- *"Hoe zet je het interregionale internationale en binnenlands vervoersproduct op de markt en wat gebeurt er als je internationaal langeafstandsvervoer aan de markt laat?"*
- Combinatie tussen scenario 1 (voor binnenlands- en interregionale vervoersproducten) en scenario 2 (voor internationaal langeafstandsvervoersproducten)
- Naast de bekende effecten van de uiterste scenario's leidt dit scenario mogelijk tot interactie-effecten:
 - Vervoerseffecten: netwerksamenhang (vervoerkundig en voor reizigers), samenloop, effect op capaciteit en robuustheid, transitiekosten en –risico's
 - Financiële effecten: opbrengst van heffingen en vergoedingen
 - (Internationale) coördinatie tussen ministerie, infrabeheerder en vervoerders

Scenario 5: internationaal vervoer contracteren, binnenlands open access

Interregionaal vervoer

Binnenlands

Grens-
overschrijdend

Langeafstand vervoer

Grens-
overschrijdend

5A

Integraal
onderhands
gegedene concessie

Integraal openbaar
aanbesteedde
concessie

Concessie met ten minste
HRN en daarnaast
openbaar aanbesteedde
HSL concessie(s)

Open access met inzet
andere
sturingsinstrumenten

Open access zonder
inzet andere
sturingsinstrumenten

Maximale coördinatie

Mate van marktwerking

Maximale concurrentie

Scenario 5: internationaal vervoer contracteren, binnenlands open access ^{51a}

- **Rationale:** Beleidsuitgangspunten voor binnenlands vervoer (beste invulling voor accommoderen toenemende binnenlandse reizigersvraag) wordt aan de markt gelaten. Internationaal vervoer wordt gecontracteerd.
- *"Hoe zet je het internationaal vervoersproduct op de markt en wat gebeurt er als je binnenlands vervoer aan de markt laat?"*
- Opgesteld o.b.v. de uitersten, maar onwaarschijnlijk scenario. Past niet bij de beleidsambitie van het ministerie van IenW om de binnenlandse reizigersvraag te accommoderen en sluit ook niet aan op het primaire mandaat van het ministerie, wat juist nationaal is en niet internationaal.
- Scenario wordt daarom niet verder beschouwd.



Berenschot

www.berenschot.nl

 /berenschot

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e @berenschot.nl
Onderwerp: RE: NDA NS
Datum: vrijdag 17 januari 2020 10:33:44
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Ha 10.2.e,

Al zijn we niet onverdeeld gelukkig met de NDA, vinden we het niet opportuun om er verder strijd over te voeren. Wat ons betreft gaan jullie dus verder met NS.

Het voordeel daarvan is dat we dit hoofdstuk kunnen afronden.

Groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e
Verzonden: 17 jan. 2020 10:25
Naar: 10.2.e - DGMo"; 10.2.e) - DGMo"
Cc: 10.2.e
Onderwerp: NDA NS

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Gisteren hebben we een laatste versie van de NDA ontvangen. Komt er vanuit jullie kant nog een reactie op deze versie van de NDA?

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.

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 - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Verslag begeleidingsgroep 4
Datum: woensdag 22 januari 2020 17:29:14
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Verslag begeleidingsgroep 4 HSL-Z.pdf](#)

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

Bijgaand het verslag van de begeleidingsgroep van afgelopen maandag. Bij vragen of opmerkingen kun je mij bellen of mailen!

Met vriendelijke groeten,

10.2.e | Junior adviseur

M +31 (0)6 10.2.e | ☐ [LinkedIn](#)



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

Aan: Ministerie van IenW
Cc:
Datum: 20 januari 2020
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Verslag vierde begeleidingsgroep onderzoek ordening HSL-Zuid

Verslag

1. Opening
2. Toelichting op de voortgang

In de afgelopen weken hebben we een aantal bijeenkomsten gehad. We geven een korte terugkoppeling op:

- Eerste expertbijeenkomst

Een interessante bijeenkomst door de diverse groep van aanwezigen. De verschillende scenario's en toetsingscriteria zijn uitgebreid besproken. De experts bevestigen grotendeels de huidige onderzoekszet, waarbij opvallend was hoe negatief er naar open access op het binnenlandse net wordt gekeken en dat er (vooral vanuit internationaal perspectief) naar wat meer aandacht voor duurzaamheidsdoelstellingen wordt gevraagd. Tenslotte heeft de expertbijeenkomst tot nieuwe terminologie geleid.

- Deep dive NS

Een zinvolle en uitgebreide sessie, met één duidelijke boodschap: de binnenlandse HSL-diensten zijn integraal onderdeel van het HRN en vanuit klant en operationeel perspectief zou dat zo moeten blijven. Het duidelijk formuleren van wat de HSL precies inhoudt blijkt wederom van belang. Berenschot ontvangt binnenkort de documenten van NS, de NDA is opgesteld en door Berenschot ondertekend.

- Gesprek Eurostar

De hoogte van infraheffing speelde een grote rol in het gesprek met Eurostar. Zij zien zichzelf als open access operator en achten dit ook het juiste ordeningsmodel voor het lange afstand

Berenschot

treinvervoer wat vooral in de gelegenheid gesteld moet worden om – ondanks alle uitdagingen in de spoorsector – zo flexibel mogelijk te concurreren met de luchtvaart. Eurostar gelooft niet in een aanbesteding van internationale HSL-diensten: waarom zou een partij betalen en zich committeren aan bepaalde verplichtingen, als zij de markt nu ook al in open access kan bedienen. Daarbij komt dat er voldoende vraag en aanbod is om het over te laten aan de markt.

3. Terugblik afspraken en acties – 7 januari

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:** lenW zet de juridische analyse intern uit
- **Actie:** lenW stuurt de detailopmerkingen van de geannoteerde inhoudsopgave toe
- **Actie:** Berenschot stuurt de aangepaste geannoteerde inhoudsopgave toe
- **Actie:** Berenschot heeft contact met NS over de NDA
- **Actie:** Berenschot stelt een voorstel op voor verdere verdieping van IC Brussel
- **Actie:** Berenschot vraagt ProRail (10.2.e) om reactie op stukken van de expert meeting

Openstaand:

- **Actie:** lenW deelt drie notities die aan de minister zijn gestuurd (lenW 10.2.e)
- **Actie:** Berenschot werkt aan de verdere objectivering en verdieping van de scenario's

4. Bespreken notities en openstaande stukken

We bespreken de stukken die eerder voorbij zijn gekomen.

- Verdieping IC Brussel: Berenschot heeft een notitie toegestuurd met een toelichting en voorstel om de context, kansen en risico's van de IC Brussel te verdiepen. We bespreken dit voorstel en de mogelijke meerwaarde van aanvullend onderzoek.

Om de kansen en risico's van de reguleringsopties rondom de IC Brussel werkelijk te kunnen duiden adviseert Berenschot een verdiepende onderbouwing. Het gaat hierbij om het in kaart brengen van

Berenschot

de volledige context, waarbinnen de ordeningskeuzes met alle consequenties van dien goed geplaatst kunnen worden. Gecombineerd met een uitgebreide beschrijving van de historie van de IC Brussel gaat deze analyse een stuk dieper dan het duiden van de kansen en risico's, zoals dat in het kader van deze opdracht voor elke HSL-treindienst gedaan zal worden.

IenW bespreekt het voorstel intern en geeft Berenschot later deze week een terugkoppeling, zodat de resultaten in het geval van opdrachtverlening kort na de oplevering van het onderzoek Ordening HSL-Zuid beschikbaar zullen zijn. Berenschot geeft aan dat, door minder inzet t.b.v. fase 3 en een beperktere inzet van experts, het budget met ca. 10.2.g kan worden teruggebracht.

- Juridische analyse: Zie bijgevoegd document. IenW heeft gereageerd op de juridische vragen die door Berenschot zijn opgesteld. We bespreken de antwoorden en vervolgvragen.

De antwoorden en vervolgvragen zijn doorgenomen. IenW stuurt het artikel SERA – open toegang aan Berenschot.

- Geannoteerde inhoudsopgave: Berenschot heeft een aangepaste geannoteerde inhoudsopgave toegestuurd. We bespreken of hier nog reacties op zijn.

Er zijn geen aanvullende opmerkingen bij de aangepaste geannoteerde inhoudsopgave. Hiermee is dit eerste deelproduct vastgesteld en kan fase 1 van het onderzoek gefactureerd worden. Berenschot zal op 31 januari het concept eindrapport aanleveren als volgende deelproduct. Dit zal op 5 februari besproken worden met de begeleidingscommissie.

Berenschot loopt een aantal weken voor t.o.v. het onderzoek dat Inno-V uitvoert naar de marktordening van het HRN, de HSL komt in het HRN-onderzoek nog nauwelijks naar boven. Toch is maximale afstemming van groot belang. Zowel IenW als Berenschot zullen dit (wederom) met Inno-V, 10.2.e en 10.2.e, bespreken.

5. Bespreken tussenscenario's

Zie bijgevoegd document. Graag bespreken we de totstandkoming en eigenschappen van de tussenscenario's.

Berenschot

- Definities op slide 4: het onderscheid tussen interregionaal en lange afstandsvervoer zou meer over het karakter van het vervoer moeten gaan, zoals het type verplaatsing, klantverwachtingen en de snelheid. Dan kan het begrip HRN uit de omschrijving.
- De scenario's:
 - o Scenario 1 veranderen naar één gecombineerde HRN/HSL-concessie met de varianten a en b (onderhands gunnen en aanbesteden).
 - o Scenario 1c wordt scenario 2, dit scenario focust op een openbare aanbesteding van de HSL, waarbij ook inzichtelijk werd gemaakt welke opties er zijn in het op deze wijze in de markt zetten van HSL-diensten.
- Gevoeligheid/ sensitiviteitsanalyse toevoegen aan de scenario's. In elk scenario (afgezien van volledig open access) aangeven wat de overgebleven ruimte voor en consequenties van open acces zijn.
- Opties qua lijnvoering ook verkennen, vooral waar het gaat om de opties voor (het aanbesteden van) grensoverschrijdende interregionale verbindingen.

6. Vervolg en acties tot 5 februari

We bespreken de acties tot de volgende begeleidingsgroep op woensdag 5 februari:

- **Actie:** Berenschot stuurt de nieuwe scenario's met enkele uitwerking en onderbouwing voor het einde van de week aan lenW
- **Actie:** lenW legt het voorstel voor aanvullend inzicht IC Brussel intern voor en geeft Berenschot deze week een terugkoppeling
- **Actie:** lenW stuurt het artikel: SERA – open toegang aan Berenschot
- **Actie:** Berenschot verstuurt de conceptrapportage op vrijdag 31 januari
- **Actie:** Berenschot en lenW nemen ieder voor zich contact met Inno-V, 10.2.e en 10.2.e, op om de aansluiting met het onderzoek ordening HRN te borgen.

7. Afsluiting

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Aanvullend inzicht IC Brussel
Datum: maandag 27 januari 2020 15:10:15
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)

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

Tijdens het voortgangsoverleg vorige week maandag bespraken we dat jullie nogmaals intern zouden nagaan of er vanuit het ministerie voldoende aanleiding is om ons een aanvullende opdracht te verlenen om de voornaamste feiten en kansen en risico's rondom de IC Brussel nader uit te werken, in aanvulling op het onderzoek Ordening HSL-Zuid.

Ik heb al eerder aangegeven dat het team en ik enorm gemotiveerd zijn hiermee aan de slag te gaan, dat we op dit moment ook de capaciteit hebben om de analyse kort na het gereedkomen van het onderzoek Ordening HSL-Zuid op te leveren en dat we mogelijkheden zien om de kosten terug te brengen tot iets boven de €10.2.g. Om deze planning waar te kunnen maken is opdrachtverlening op korte termijn noodzakelijk. Daarom verneem ik graag of jullie al kunnen aangeven of de voorgestelde nadere analyse op dit moment gewenst is.

Alvast dank voor jullie reactie en 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>

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
Aan: 10.2.e - DGMO
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: Uitwerking scenario's HSL-Zuid
Datum: donderdag 30 januari 2020 09:43:08
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)

Goedemorgen 10.2.e ,

Dank voor onderstaande terugkoppeling. Ik waardeer het dat jullie het voorstel zorgvuldig overwogen hebben en kan voor een groot deel meevoelen in de argumentatie om niet op dit moment dieper in de IC Brussel context te duiken. Ik zal er voor zorgen dat de specifieke IC Brussel / België aandachtspunten en risico's benoemd worden in het ordening HSL-Zuid rapport, zodat het feit dat deze er zijn in ieder geval voldoende expliciet wordt gemaakt op dit moment in het proces.

Verder kan ik me goed iets voorstellen bij de suggestie om op een later moment een adviesrol te vervullen, bijvoorbeeld rondom de onderhandelingen met vervoerders en de Belgische overheid / spoorpartijen. Dit zou inderdaad – ook vanuit Wob-perspectief – wel eens nog meer op kunnen leveren dan een rapport. Ik ga t.z.t. dan ook graag het gesprek aan hoe een dergelijke adviesrol invulling te geven.

En nu weer aan het concept-rapport!

Groeten en tot volgende week,

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.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO

Verzonden: woensdag 29 januari 2020 15:06

Aan: 10.2.e

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

Onderwerp: FW: Uitwerking scenario's HSL-Zuid

Beste 10.2.e ,

Er was een toezegging om op korte termijn terug te komen op je voorstel om de IC Brussel-dienstverlening aan een verdere verdieping te onderwerpen. We onderstrepen het belang van het onderwerp. Maar na hier uitgebreid over gesproken te hebben kiezen we er toch voor om op dit moment in de tijd niet verder gaan met deze vervolgoopdracht. Dat laat onverlet dat we het zeer waarderen dat je met ons meedenkt, ook richting de uitvoeringsfase na het marktordeningsbesluit.

Primaire reden is dat we denken dat de opdracht niet essentieel is om de richting van ons marktordeningsbesluit te bepalen. Naar verwachting gaat dit onderzoek geen informatie geven die de toon en inhoud van het marktordeningsbesluit fundamenteel gaan beïnvloeden. Wij verwacht namelijk dat de communicatie in het marktordeningsbesluit voor elk voorkeursscenario enigszins ambigu moet blijven. Een andere, minder belangrijke reden, is dat elk onderzoek in principe aan de openbaarmakingsplicht onderworpen is. En dat deze gevoelige informatie zich daar minder voor leent. Maar aan dit bezwaar zou mogelijk wel een mouw te passen zijn met de uitzonderingsbepalingen van de Wob.

We zien de opdracht vooral als behulpzaam om onze informatiepositie bij eventuele internationale onderhandelingen te versterken. We zouden daarom graag de optie open houden om over dit onderwerp op een later moment door te praten. Wellicht is dat niet in opdrachtvorm, maar in een adviesrol. Dat is nog geen formele weg die we ingeslagen zijn, dus daar kunnen we niet op vooruit lopen. Maar belangrijk is om te weten of je zo'n rol zou overwegen?

Mede namens 10.2.e en 10.2.e,

Met vriendelijke 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

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 29 januari 2020 08:47

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

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>; 10.2.e @10.2.e.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: RE: Uitwerking scenario's HSL-Zuid

Hoi 10.2.e,

Bedankt voor jullie gebundelde reactie. We houden het stuk er bij in het vervolg in het schrijven van de rapportage.

We zien jullie reactie op de nadere verdieping van de IC Brussel tegemoet!

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 - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 28 januari 2020 12:58

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

10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

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

Onderwerp: RE: Uitwerking scenario's HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Hierbij stuur ik je onze gebundelde reactie.

Omwille van de tijd stuur ik die los van onze reactie op jullie voorstel voor nadere verdieping IC Brussel. Ik verwacht daar later vandaag op terug te komen.

Groeten,

10.2.e

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

Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:39

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e - DGMo

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

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

Onderwerp: RE: Uitwerking scenario's HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Is het akkoord dat we onze reactie morgenochtend sturen? Dan kunnen we in één keer onze reacties bundelen en sturen.

We komen dan ook terug op jullie voorstel voor een nadere verdieping.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 16:28

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e @10.2.e.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Uitwerking scenario's HSL-Zuid

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

Zoals afgesproken in de afgelopen begeleidingsgroep sturen we jullie hierbij de aangepaste scenario's toe, inclusief de totstandkoming en een eerste uitwerking en onderbouwing. Wij werken aankomende week aan de verdere uitwerking van de rapportage, waar de scenario's (uiteeraard) een groot onderdeel van uitmaken. Indien jullie op de scenario's willen reageren, zou het in dat geval lukken om maandag eind van de dag jullie reactie toe te sturen?

Fijn weekend en 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.

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.

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.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: Concept eindrapportage onderzoek Ordening HSL-Zuid
Datum: vrijdag 31 januari 2020 17:39:50
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)
[62449 Concept eindrapportage onderzoek Ordening HSL-Zuid.pdf](#)

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

Hierbij sturen we jullie het concept rapport in het kader van het onderzoek Ordening HSL-Zuid. Zoals vanmorgen ook al even telefonisch met 10.2.e besproken, ligt er naar ons idee een behoorlijk concept, maar zijn we nog wel aan het stoeien met zaken als de definitieve structuur van de overkoepelende verhaallijn, de mate van diepgang op onderdelen en de beste manier om de effecten van de scenario's op een voldoende volledige maar ook toegankelijke manier te presenteren. We verwachten dat jullie opmerkingen en die van jullie collega's kunnen helpen om hierin richtinggevende keuzes te maken, op basis waarvan we het rapport in de laatste fase van het onderzoek kunnen aanscherpen en afronden.

Komende maandag sturen we jullie een agendavoorstel voor het gesprek a.s. woensdag. Hierin zullen we ook de vanuit ons perspectief voornaamste discussiepunten bij de concept rapportage opnemen.

Hartelijke groeten en een goed weekend,

10.2.e | senior managing consultant

T +31 (0) 30 10.2.e | M +31 (0) 6 10.2.e | <https://nl.linkedin.com/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 - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Reactie IenW op concept eindrapportage onderzoek Ordening HSL-Zuid
Datum: woensdag 5 februari 2020 16:31:55
Bijlagen: [62449 Concept eindrapportage onderzoek Ordening HSL-Zuid ienw.docx](#)

Hoi 10.2.e,

Zojuist spraken we elkaar telefonisch. Hierbij stuur ik je onze reactie op het conceptrapport: in de bijlage uitgebreid en hieronder op hoofdlijnen:

- De structuur komt chaotisch over, de lezer wordt nog niet logisch meegenomen.
- De feitelijke, cijfermatige en visuele onderbouwing van de effecten ontbreekt.
- De 'stoplichtstructuur' van de gekleurde treinen heeft niet onze voorkeur, omdat het gebruik van groen, oranje, rood uitstraalt dat iets goed of fout / een keuzemenu is. We zijn op zoek naar een objectievere weergave zoals in de spinnenwebdiagrammen, waarbij duidelijk is wat het effect van een bepaald scenario is en hoe de verschillende effecten op een objectieve manier tegen elkaar opwegen.
- Onlangs is de evaluatie van de groot projectstatus van de HSL gepubliceerd (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z01659&did=2020D03457>).

Deze kunnen jullie gebruiken om hoofdstukken 1 en 2 aan te scherpen.

Tot volgende week woensdag!

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Voorbereidende stukken | begeleidingsgroep 5
Datum: maandag 10 februari 2020 21:32:57
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda begeleidingsgroep 5 HSL-Zuid.pdf](#)
[Werkdocument rapportage.docx](#)

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

Bijgaand de agenda en de laatste versie van het werkdocument van de conceptrapportage, waarin we ons met name hebben gericht op hoofdstuk 5 en 6. Graag zouden we woensdag de rapportage, en meer specifiek deze twee hoofdstukken, met jullie bespreken.

Tot dan!

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.

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

Aan: Ministerie van IenW **Datum:** 12 februari 2020
Cc: **Van:** Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda vijfde begeleidingsgroep - Onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Opening
2. Terugblik afspraken en acties – 20 januari

In de afgelopen weken hebben we een aantal bijeenkomsten gehad. Tijdens het telefonisch overleg hebben we de gesprekken met Thalys, FMN en ALLRAIL kort teruggekoppeld. Wel geven we nog een korte terugkoppeling op: Expertsessie 2: delen van bevindingen en conclusies

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:** Berenschot stuurt de nieuwe scenario's met enkele uitwerking en onderbouwing voor het einde van de week aan IenW
- **Actie:** IenW legt het voorstel voor aanvullend inzicht IC Brussel intern voor en geeft Berenschot deze week een terugkoppeling
- **Actie:** Berenschot verstuurt de conceptrapportage op vrijdag 31 januari

Openstaand:

- **Actie:** IenW deelt drie notities die aan de minister zijn gestuurd (IenW 10.2.e)
- **Actie:** IenW stuurt het artikel: SERA – open toegang aan Berenschot
- **Actie:** Berenschot vraagt ProRail (10.2.e) om reactie op stukken van de expert meeting
- **Actie:** Berenschot en IenW nemen ieder voor zich contact met Inno-V, 10.2.e en 10.2.e , op om de aansluiting met het onderzoek ordening HRN te borgen.

3. Bespreken conceptrapport

Berenschot

Wij bespreken graag de volgende onderdelen van het conceptrapport:

- Hoofdstuk 5: effecten van de scenario's
 - Toegevoegde waarde van opnemen van een grafische weergave (hier of in hoofdstuk 6).
- Hoofdstuk 6: bevindingen
 - Toon en volledigheid

Daarnaast zien wij de volgende acties richting de afronding van het rapport:

- Hoofdstukken inhoudelijk aanvullen en indikken (d.m.v. onderdelen naar de bijlagen).
- Juridische onderdelen (hoofdstuk 3, marktordeningsopties en hoofdstuk 5, effecten van de scenario's) aan een juridisch expert voorleggen (te bespreken: lenW of Berenschot?)
- Controleren of de (eerdere) reacties van lenW goed zijn verwerkt. Latere reacties experts en lenW verwerken.
- Redactionele slag op de leesbaarheid.
- (Onderdelen van de) rapportage delen met NS.

4. Vervolg en acties

We bespreken de vervolgacties:

- Afronding van definitieve rapportage richting 28 februari
- Agenda en planning volgende begeleidingsgroep (nu nog gepland op 17 februari)

5. Afsluiting

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Voorbereidende stukken | begeleidingsgroep 5
Datum: donderdag 13 februari 2020 12:55:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Werkdokument rapportage HSL-zuid_opmlenWgebundeld.docx](#)

Ho 10.2.e,

Hierbij stuur ik jullie ons gebundelde commentaar op de nieuwe versie van het conceptrapport. Iets later dan gisteren toegezegd, excuus daarvoor!

Succes met de vervolgstap.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 12 februari 2020 11:43

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

CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: RE: Voorbereidende stukken | begeleidingsgroep 5

Hi allen,

Via 10.2.e vernam ik dat de agenda in de bijlage niet geopend kan worden. Als het goed is doet deze het wel.

Tot vanmiddag!

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

Verzonden: maandag 10 februari 2020 21:32

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e

@10.2.e.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Voorbereidende stukken | begeleidingsgroep 5

Dubbele inhoud met document 58

Dubbele inhoud met document 58



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMO
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Re: Mail naar NS -
Datum: donderdag 13 februari 2020 18:31:36
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

10.2.e,

Duidelijk. Ik heb, nu ik de bijlage gelezen heb, nog een suggestie. Ik stel voor expliciet aan te geven dat we voor het overige gebruik hebben gemaakt van openbaar beschikbare bronnen. Ik weet niet of we ook gebruik hebben gemaakt van informatie van I&W, die afkomstig is/zou kunnen zijn van de NS. Maar als dat vrije informatie is, zou ik ook het ministerie als bron noemen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: donderdag 13 februari 2020 18:20
Aan: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e - DGMO
10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: RE: Mail naar NS -

Dag 10.2.e, 10.2.e,

Bedankt voor je aanvulling, 10.2.e.

Ik zie inderdaad dat de memo niet geopend kan worden. Mijn laptop heeft de laatste tijd wat kuren. Bijgaand de memo. Hopelijk doet hij het zo wel.

Groet, 10.2.e

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

Berenschot

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 @berenschot.nl>
Verzonden: donderdag 13 februari 2020 18:07
Aan: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e - DGMo
 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: Re: Mail naar NS -

10.2.e,

Bij mij is de bijlage leeg.

Wat betreft de mail aan 10.2.e zou ik toevoegen dat het de wens van het ministerie is om de notities tegelijkertijd te delen met zowel NS als FMN.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: donderdag 13 februari 2020 14:24
Aan: 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e - DGMo
 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @berenschot.nl>
Onderwerp: Mail naar NS -

Dag 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand een voorbeeld-mail om naar NS 10.2.e toe te sturen. In de bijlage een korte notitie met de passage die we, o.b.v. hun gegevens, in ons rapport hebben opgenomen.

Hoe kijken jullie hier naar?

Groet, 10.2.e

=====

Hoi 10.2.e,

Ik zou nog even bij je terugkomen op het delen van onze conceptrapportage. In overleg met het ministerie kiezen we er op dit moment voor om de (concept)passages te delen die zijn gebaseerd op de jullie gegevens.

Het is de wens van het ministerie om het concept in samenhang met het andere ordeningsonderzoek eerst met de minister te bespreken, alvorens het stuk met jullie te delen. Dit betekent dat we afwijken van de planning die we eerder met jullie hebben gedeeld.

Bijgevoegd de relevante passage waar ik in mijn eerdere mail ook al naar verwees.

We zien jullie reactie tegemoet.

Groet,

10.2.e

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: 10.2.e, NS
Cc: [CarbonCopy]
Datum: 13 februari 2020
Van: 10.2.e, Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Terugkoppeling gebruik van gegevens - NS

Memo

Beste 10.2.e,

Bijgaand de passage die is opgenomen in ons conceptrapport. Voor de paragraaf 'Huidige HSL-Zuid vervoersdiensten' hebben we gebruik gemaakt van de informatie die jullie hebben aangeleverd tijdens de Deep Dive.

Paragraaf: huidige HSL-Zuid vervoersdiensten

"Naast infrastructurele samenhang is er in de huidige situatie ook sprake van samenhang vanuit reizigersperspectief. Zo reist 44% van de reizigers, die van binnenlandse HSL-treindiensten (incl. binnenlands gebruik IC Brussel) gebruik maakt, helemaal niet over hogesnelheidsspoor. Dit gaat enerzijds over reizigers, bijvoorbeeld reizend tussen Breda – Eindhoven (IC 1100), die het HSL-tracé niet aandoen. Anderzijds gaat dit over reizigers die gebruik maken van HSL-treindiensten (bijvoorbeeld IC Brussel of IC Direct) die wel volledig over het HSL-tracé rijden, maar die enkel op het traject Amsterdam Centraal – Schiphol reizen. 28% van de reizigers maakt alleen gebruik van een HSL-treindienst over het hogesnelheidsspoor, bijvoorbeeld tussen Schiphol – Rotterdam.

Daarnaast combineren reizigers de HSL-treindiensten met andere diensten: dagelijks stappen 33.000 mensen over van of naar een HSL-treindienst, dit is 11% van het landelijk totaal aantal overstappers."

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: Aangepaste rapportage t.b.v. call a.s. maandag
Datum: vrijdag 14 februari 2020 20:41:09
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)
[Werkdokument rapportage.docx](#)
[Monstertabel V2.xlsx](#)

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

Hierbij stuur ik jullie een nieuwe versie van de rapportage t.b.v. onze call komende maandag om 15:00. Zoals besproken zijn we vooral in de weer geweest met de presentatie van de bevindingen in hoofdstuk 5 en 6. In dat kader hebben we de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1. In hoofdstuk 5 is nu per type effect een uitgebreide beschrijving van de constatering en feiten opgenomen, voordat we de effecten van de verschillende scenario's behandelen.
2. We hebben de tabellen (met bolletjes) volledig verwijderd en spinnenwebben toegevoegd. Ons voorstel is om de gedetailleerde beschrijving van de effecten te beperken tot de 'kleurtjes annex monstertabel'. Als we deze in de bijlage opnemen, dan heeft het naar ons idee eigenlijk geen toegevoegde waarde om ook de bolletjes-tabellen in de bijlage op te nemen.
3. Qua spinnenwebben zien we nog een aantal opties. Die zijn weergegeven / beschreven in paragraaf 5.1. Hier kunnen we maandag een keuze uit maken en vervolgens zullen ook de andere paragrafen van een of meer spinnenwebben worden voorzien.
4. In hoofdstuk 6 hebben we paragraaf 6.1 verwijderd (strekking gaat naar hoofdstuk 2) en ook een samenvattend spinnenweb toegevoegd incl. opties.

Wij denken dat het geheel hiermee weer wat beknopter en toch leesbaarder is geworden en zijn benieuwd naar jullie reactie en voorkeuren.

Tenslotte is dit ook de versie om aan jullie jurist(-en) voor te leggen voor een check van de juridische passages in de hoofdstukken 3 en 5.

Ik wens jullie een goed weekend!

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>



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 - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Aangepaste rapportage t.b.v. call a.s. maandag
Datum: maandag 17 februari 2020 16:22:50
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[20200217 Werkdocument rapportage_FB.docx](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)

Hoi 10.2.e ,
 Hierbij nog een paar suggesties.
 Groeten,
 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 20:40
Aan: 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGMo ;
 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Aangepaste rapportage t.b.v. call a.s. maandag
 Beste 10.2.e 10.2.e , 10.2.e en 10.2.e ,

Dubbele inhoud met document 61

Dubbele inhoud met document 61



Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e@berenschot.nl; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB
Onderwerp: opmerkingen op HSL rapport
Datum: dinsdag 18 februari 2020 23:00:57
Bijlagen: [Werkdocument rapportage hsl zuid.docx](#)

Hi 10.2.e,
 Je had mij gevraagd om nog kritisch mee te lezen op het HSL rapport.
 Ik weet het, het is op de valreep. Maar hierbij.
 Prettig leesbaar rapport en volgens mij valt het goed samen met onze uitgangspunten voor de redeneerlijn OT.
 Ik heb daar waar ik een opmerking op zijn plaats stond nog een opmerking gemaakt.
 Ik moet eerlijk zeggen dat ik het laatste deel wat gescrolled heb, vanwege het late tijdstip.
 Groet 10.2.e

10.2.e Spoor en OV- regelgeving

Dir Openbaar vervoer en Spoor

DG Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Telefoon 070-10.2.e | 06-10.2.e

Aanwezig ma, di, do, vrij

Rijnstraat 8 | Den Haag | Flex op D 12.

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e : 10.2.e
Onderwerp: Begeleidingsgroep conceptrapportage HSL-Zuid
Datum: woensdag 19 februari 2020 13:45:56
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda begeleidingsgroep 6 HSL-Zuid.pdf](#)
[Werkdokument rapportage.docx](#)

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

Bijgaand de laatste versie van de conceptrapportage. We hebben ons bij deze nieuwe versie gericht op hoofdstuk 5 en 6. Vanwege de beperkte tijd is het ons nog niet gelukt om de reactie van 10.2.e hier in mee te nemen. Wij zullen haar reactie verwerken in de volgende versie.

Daarnaast heb ik een korte agenda opgesteld, die richting geeft bij het bespreken van de rapportage morgen. Tot dan! 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.

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

Aan: Ministerie van IenW **Datum:** 20 februari 2020
Cc: **Van:** Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda zesde begeleidingsgroep - Onderzoek ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Opening
2. Terugblik afspraken en acties – 12 februari

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 (10.2.e) stuurt schriftelijke reactie op de conceptrapportage
- **Actie:** IenW vraagt interne jurist (10.2.e) om naar het stuk te kijken

Openstaand:

- **Actie:** IenW stuurt het artikel: SERA – open toegang aan Berenschot
- **Actie:** Berenschot vraagt ProRail (10.2.e) om reactie op stukken van de expert meeting

3. Bespreken conceptrapport

Wij bespreken graag de inhoud het conceptrapport:

- Hoofdstuk 5: effecten van de scenario's
 - Toon/bewoording van de beschouwing
- Hoofdstuk 6: bevindingen
 - Uitsplitsing van tabel naar de verschillende vervoersdiensten
 - Toegevoegde waarde van de spinnenwebben

Vervolg:

Berenschot

- Verwerken van reactie 10.2.e. Controleren of de (eerdere) reacties van lenW goed zijn verwerkt.
- Redactionele slag op de leesbaarheid en vormgeving

Afsluitend:

- Waar is het ministerie mee geholpen? Hoe kan het rapport daar in voorzien?

4. Vervolg en acties

We bespreken de vervolgacties:

- Voorleggen van stuk bij de minister
- Rapportage delen met NS
- Afronding van definitieve rapportage

5. Afsluiting

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Conceptrapportage - Ordening HSL-Zuid
Datum: woensdag 19 februari 2020 20:36:09
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Conceptrapportage - Ordening HSL-Zuid.docx](#)

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

Via 10.2.e heb ik vernomen dat jullie graag een 'schone' versie van de conceptrapportage ontvangen, waarin de vertrouwelijke en bedrijfsgevoelige gegevens van de NS niet zijn opgenomen. Bijgaand deze versie, waarin uitspraken over de exploitatie en HSL-heffingen niet zijn opgenomen. In het groen heb ik aangegeven welke onderdelen zijn weggelaten.

Hopelijk is deze conceptrapportage voldoende om morgen bij de minister voor te leggen. Mochten jullie toch nog vragen hebben, laat dat dan gerust even weten.

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.

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
Onderwerp: FW: Werkdocument rapportage (003)
Datum: woensdag 19 februari 2020 11:57:00
Bijlagen: [Werkdocument rapportage \(003\).docx](#)

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Op de valreep nog een paar vragen/opmerkingen:

1. Nog even gekeken naar de financiële beoordeling: zie mijn opmerkingen.
 - Hun eigen definitie van de financiële toets kan wel scherper of duidelijker gebruikt
2. een toevoeging inzake bedrijfsvertrouwelijk en WOB in de notitie: lijkt me goed dit ook op rapport te zetten .

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: Conceptrapport HSL-Zuid
Datum: donderdag 20 februari 2020 12:43:10
Bijlagen: [image001.png](#)

10.2.e, 10.2.e,

Vanmiddag maar even bespreken.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 20 februari 2020 11:34

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: Conceptrapport HSL-Zuid

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Afgelopen vrijdag zouden wij het conceptrapport HSL-Zuid ontvangen ter feitelijke check. 10.2.g

[Redacted text block]

10.2.g

[Redacted text block]

10.2.g

Zullen we na jullie overleg van vanmiddag met lenW even contact hebben?
Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

06 10.2.e

NS

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

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

[Informatie vennootschap](#)

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
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: FW: Conceptrapportage
Datum: vrijdag 21 februari 2020 12:05:46
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Conceptrapportage - Ordening HSL-Zuid.docx](#)

10.2.e , 10.2.e , 10.2.e ,

Naar aanleiding van de bespreking van gisteren bijgaand het aangepaste conceptrapport, waarin m.n. de besproken aanpassingen van de hoofdstukken 5 en 6 zijn verwerkt. Bij de (groene) passages met mogelijk gevoelige informatie is de volgende zin opgenomen: [Passage verwijderd, vanwege mogelijk gevoelige informatie].

Wij hopen dat deze versie geschikt is om aan de minister voor te leggen.

Groet,

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
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Reactie rapportage HSL Zuid
Datum: woensdag 26 februari 2020 17:16:41
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Hi 10.2.e,

Bedankt voor het toesturen. We zullen je opmerkingen meenemen in de volgende versie van de rapportage. Kunnen we er van uit gaan dat dit jullie reactie is, of komt er ook nog een reactie vanuit 10.2.e? 10.2.e, mocht jij ook nog willen reageren, dan zou het het prettigst zijn als jullie een gebundelde reactie kunnen toesturen.

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: woensdag 26 februari 2020 16:38

Aan: 10.2.e

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

Onderwerp: RE: Reactie rapportage HSL Zuid

Dag 10.2.e,

Zie bijgaand mijn detailopmerkingen op het hele rapport. Ben verder gegaan op de opmerkingen die ik al had geplaatst. Anders werd het wel erg onoverzichtelijk.

Excuses dat ik wat later was!

De monstertabel heb ik nog niet naar kunnen kijken.

Hartelijke groet,

10.2.e

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

Verzonden: woensdag 26 februari 2020 14:36

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>

Onderwerp: Reactie rapportage HSL Zuid

Beste 10.2.e,

Afgelopen begeleidingsgroep hebben we afgesproken dat jullie (10.2.e en jij) nog een reactie zouden toesturen op de rapportage. Volgens mij hadden we afgesproken dat jullie dinsdag middag (gisteren) jullie reactie zouden toesturen. Kunnen we er van uit gaan dat jullie reactie nog komt? Zo ja, zouden jullie je reactie z.s.m., het liefst vandaag nog, door kunnen sturen? Dan kunnen we dat op een gedegen manier verwerken in de rapportage.

Ik hoor graag!

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 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 26 februari 2020 12:06

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

Onderwerp: RE: Aanvullende opdracht HSL Zuid

Dag 10.2.e,

Dank voor je voorstel. Ik kom hier op terug nadat ik het voorstel heb gelezen en besproken met 10.2.e en 10.2.e. Ook het budgettaire plaatje moeten we even intern goed naar kijken.

Wordt uiterlijk morgen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 26 februari 2020 11:34

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

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

Onderwerp: Aanvullende opdracht HSL Zuid

10.2.e,

Zoals afgesproken, zouden wij een aanvullend voorstel doen voor de opdracht 'Marktordening HSL Zuid'. Ik heb dat nog niet gegoten in de vorm van een formele brief, zodat er ruimte is om hierover met elkaar van gedachten te wisselen.

Groet,

10.2.e

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.

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.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Werkdocument rapportage (002) opm 10.2.e
Datum: maandag 2 maart 2020 18:06:40
Bijlagen: [Werkdocument rapportage \(002\) opm 10.2.e.docx](#)

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand mijn opmerkeingen, met excuus voor vertraging. Ik zou mn nog goed naar precies taalgebruik, goede onderbouwingen en verwijzingen kijken.
succes, ben benieuwd naar de volgende versie

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: 62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid
Datum: maandag 2 maart 2020 16:49:15
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid.pdf](#)

Beste 10.2.e ,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek eerder vandaag, stuur ik hierbij een aangepast voorstel voor de aanvullende werkzaamheden in het kader van het onderzoek Ordening HSL-Zuid. Wij geloven erg in de toegevoegde waarde van de afstemming met stakeholders in deze afrondende fase en hebben in dat kader ons voorstel verder aangescherpt. Ik hoop dat de budgettaire ruimte gevonden kan worden om ons op deze basis de aanvullende opdracht te verlenen.

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>

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 - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: 62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid
Datum: woensdag 4 maart 2020 18:28:27
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Dag 10.2.e,

We hebben groen licht. Je kunt binnenkort een formeel offerteverzoek van onze bedrijfsvoering verwachten.

Hartelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e
Verzonden: 4 mrt. 2020 14:03
Naar: 10.2.e - DGMo"
Cc: "10.2.e - DGMo"; 10.2.e - BSK"
Onderwerp: RE: 62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid

Ha 10.2.e,

Dank voor de opdrachtbevestiging. Voorbehoud van akkoord van de Minister is uiteraard logisch en helder. Wanneer verwachten jullie haar reactie? Deze is tenslotte ook bepalend voor de timing van de uitvoering van de aanvullende werkzaamheden.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 4 maart 2020 13:43
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: 62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Nog één voorbehoud waar 10.2.e me op wijst. De Minister moet uiteraard nog wel akkoord gaan met een afstemronde met alle partijen. Dat is als expliciet beslispunt aan haar voorgelegd, dus laten we dat nog even afwachten.

Laten we hopen dat we snel uitsluitsel hebben.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 4 maart 2020 13:35
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>

Onderwerp: RE: 62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Goed nieuws. Ik begrijp van mijn MT-leden dat ze akkoord zijn met de aanvulling op de opdracht. Administratief moet er

nog wel wat handwerk gebeuren, maar dat laat ik over aan de experts.

Ik ga nu via SAP een verzoek indienen ter verlenging. Ik zal voor de zekerheid een verlenging van twee maanden aanvragen. Zij zullen een offerteverzoek aan jullie doen waarop jullie het onderstaande voorstel kunnen indienen.

Dank voor jullie flexibiliteit en geduld!

Hartelijke groet,

10.2.e

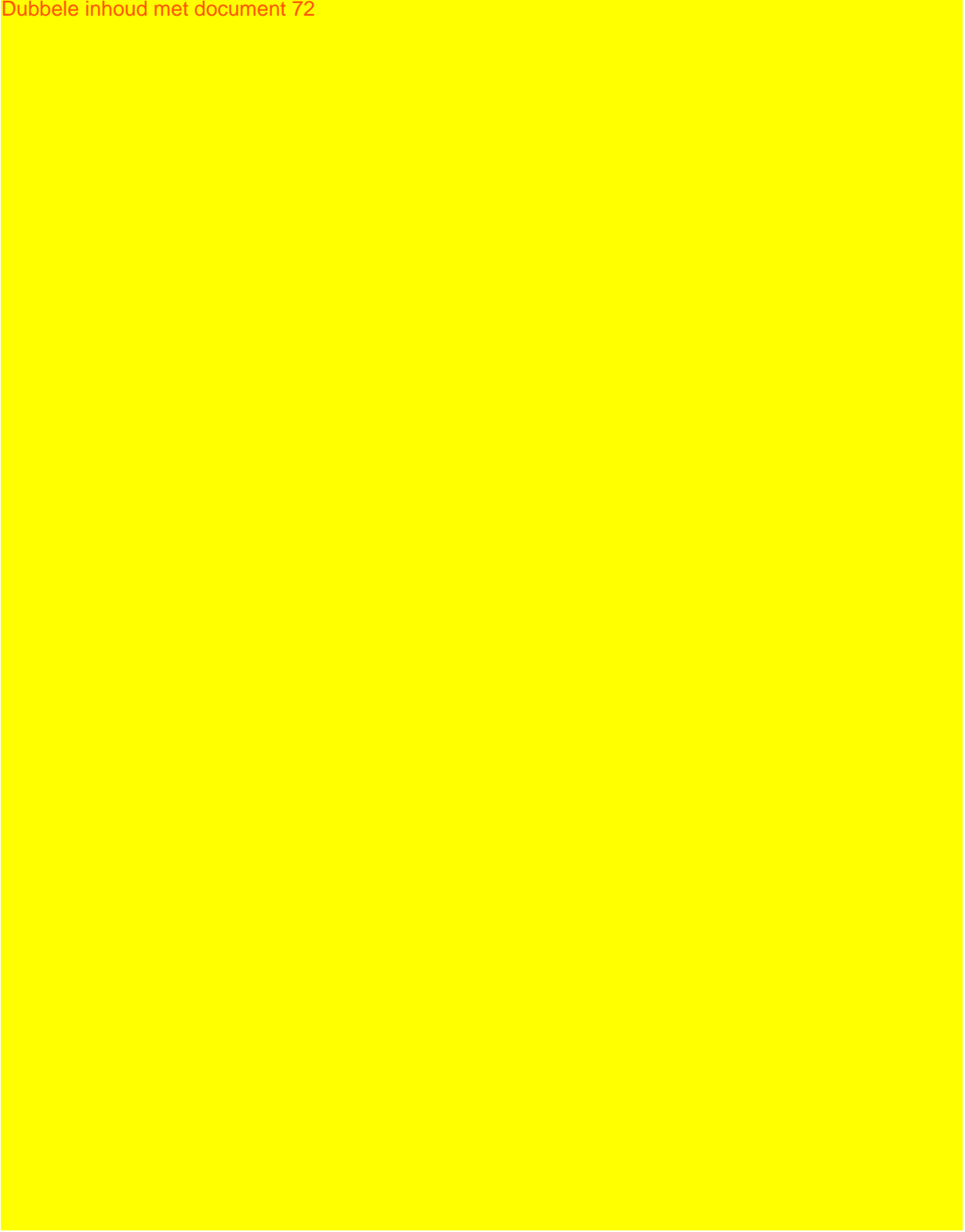
Van: 10.2.e <10.2.e@berenschot.nl>

Verzonden: maandag 2 maart 2020 16:49

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

Onderwerp: 62449 Voorstel aanvullende opdracht onderzoek Ordening HSL-Zuid

Dubbele inhoud met document 72



Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Conceptrapport HSL-Zuid
Datum: maandag 9 maart 2020 10:55:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[200306 Conceptrapportage HSL-Zuid.docx](#)

Dag 10.2.e,
 Laten we hier morgenochtend even over bellen. Ik ben vanmiddag BRW
 , en kom er verder vandaag toch niet aan toe. 10.2.e is ook afwezig zie ik.
 Hartelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 15:23

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

CC: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e

Onderwerp: Conceptrapport HSL-Zuid

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

Afgelopen dagen hebben we hard gewerkt aan een nieuwe versie van het conceptrapport. Met name tekstueel en redactioneel hebben we een flinke slag gemaakt. Ten behoeve van de leesbaarheid sturen we jullie (daarom) een schone versie toe van het conceptrapport.

10.2.e, laten we begin volgende week even contact hebben over het vervolg, zoals jullie reactie op deze versie en het voorleggen bij NS en andere partijen.

Alvast een goed weekend en 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.

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 - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Bevestiging van het overeengekomen vervolgproces Ordening HSL-Zuid
Datum: dinsdag 10 maart 2020 18:00:13
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)

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

Hierbij een beknopte weergave van de gemaakte afspraken in onze call vanochtend, inclusief de gewijzigde planning n.a.v. de nadere afstemming die daarop volgde.

- De Minister heeft het concept eindrapport gelezen en had geen opmerkingen. Ook de begeleidingsgroep is positief over de versie die er nu ligt.
- In aanvulling op de reactieronde naar stakeholders sturen de leden van de begeleidingsgroep in de komende 1-1,5 week hun laatste opmerkingen bij de rapportage en is deze ook nog intern lenW uitgezet. Berenschot zal de laatste reactiepunten meenemen bij de verwerking van het commentaar van de stakeholders.
- Qua inrichting van de stakeholderronde gaan we voor een strak proces met relatief korte doorlooptijden. Dit leidt tot de volgende planning (onderstreept mijn voorstel voor de reactietermijnen op basis van de start van het proces komende donderdagmiddag):
 - Donderdagmiddag stuurt Berenschot het rapport naar NS met verzoek om reactie op feitelijke onjuistheden en bedrijfsgevoelige informatie per uiterlijk woensdag 18 maart einde dag. We verwachten dat men om meer tijd gaat vragen en in dat geval geven we de ruimte t/m vrijdagmiddag 20 maart 12 uur.
 - Berenschot verwerkt de reactie en dinsdag 24 of woensdag 25 maart is er een telefonisch overleg met de begeleidingsgroep om evt. issues te bespreken.
 - Vervolgens gaat de aangepaste versie naar de andere stakeholders en die krijgen net als NS een reactietermijn van een dag of 4 – 5.
 - Per ca. 31 maart zouden wij dan alle reacties moeten hebben en voor het eind van die week het rapport definitief kunnen maken.
- 10.2.e heeft inmiddels telefonisch contact met 10.2.e gehad en aangegeven dat het rapport waarschijnlijk deze week gedeeld wordt en dat NS op korte termijn vanuit Berenschot of lenW zal vernemen wanneer precies. 10.2.e of 10.2.e, kunnen jullie bevestigen dat we definitief voor verzending donderdag gaan en dat de toelichting aan NS vanuit jullie komt?

Graag hoor ik het ook als jullie opmerkingen hebben bij deze weergave of de voorgestelde gewijzigde planning. 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>



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 - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: vooraankondiging reactie IenW op conceptrapport marktordening HSL-Zuid
Datum: vrijdag 13 maart 2020 14:53:59

Beste 10.2.e,

Begin volgende week verwacht ik je een gebundelde reactie te sturen met onze opmerkingen bij het concept eindrapport. In het algemeen kan ik zeggen dat jullie een goede slag hebben gemaakt qua leesbaarheid en structuur. Ik merk dat er nog steeds een aantal punten is waarbij de feitelijke onderbouwing of feitelijke aannames niet expliciet gemaakt worden. Met name in de eerste paar hoofdstukken komt dat nauw. In de versie die ik jullie volgende week zal toesturen, proberen we zo duidelijk mogelijk aan te geven waar hem dat in zit.

Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Reactie NS bespreken
Datum: maandag 16 maart 2020 10:26:25
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Goedemorgen 10.2.e ,

Aankomende woensdag 18 maart 15:30-16:30 staat er een telefonisch overleg ingepland om de reactie van NS te bespreken. Aangezien we iets zijn geschoven in de planning en NS tot 18 maart, eind van de dag, geven om te reageren, verwacht ik dat dit telefonisch overleg iets te vroeg komt.

Zou het voor jullie mogelijk zijn om dit telefonische overleg te verplaatsen naar vrijdag 20 maart, in de middag? We hebben vanuit NS (nog) geen verzoek gehad om de reactietijd te verlengen.

10.2.e , volgens mij hebben we nog niet op jouw mail gereageerd. We zien jullie gebundelde reactie graag tegemoet. Het helpt ons indien jullie concreet aangeven waar en wat jullie missen in de feitelijke onderbouwing / aannames!

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.

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

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 10 maart 2020 11:35

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

- DGMo; 10.2.e

Onderwerp: Reactie NS bespreken

Tijd: woensdag 18 maart 2020 15:30-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Telefonisch

Bij deze alvast een placeholder.

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 - BSK
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e) - DGMo
Onderwerp: reactie IenW op conceptrapport Berenschot
Datum: woensdag 18 maart 2020 14:54:22
Bijlagen: [200306 Conceptrapportage HSL-Zuid gebundeld IenW ter verzending.docx](#)

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

Hierbij stuur ik jullie de door ons toegezegde reactie op het conceptrapport over de ordening op de HSL-Zuid. Het rapport is naar ons idee goed leesbaar en zit qua structuur goed in elkaar. Dit heeft ons de kans gegeven om op detailniveau mee te lezen. In de bijlage vinden jullie de gebundelde reacties van mijzelf en enkele collega's. Sommige opmerkingen gaan over feitelijke weergaven en mogelijke onjuistheden, andere zijn een reflectie van eerste reacties door nieuwe lezers. We hebben ervoor gekozen jullie al deze opmerkingen mee te geven. Het is uiteraard aan jullie hoe jullie daarmee om gaan. Zouden jullie in de volgende versie die jullie aan ons sturen de eventuele wijzigingen in track changes kunnen weergeven? Daarnaast denk ik dat het helpt bij het vervolgesprek als jullie een toelichting geven bij de opmerkingen waar jullie het niet mee eens zijn.

Hieronder geef ik de hoofdlijnen van onze reactie weer.

Algemeen:

- Goed leesbaar, ingewikkelde materie goed gepresenteerd.
- Hier en daar hebben we vragen bij de onderbouwing van de statements en claims in deze rapportage. Het komt af en toe over als 'onderbuikgevoel' in plaats van onderbouwde onderzoeksresultaten. Waar het erg opviel hebben we een opmerking in de kantlijn geplaatst.
- Structuur en ordening van de rapportage is goed te volgen. Weging van effecten is af en toe lastig te volgen. Hangt ook samen met het punt hierboven.

Specifiek:

- De huidige insteek van paragraaf 2.6 sluit naar ons idee niet geheel aan op de hoofdvraag en gehanteerde structuur van de rest van het rapport. In de bijlage leggen we uit waar hem dat in zit.
- Jullie interpreteren de HSL-heffing op een manier waarvan we ons afvragen of dat klopt. Ook dit geven we aan in de bijlage.
- Ook TBOV lijkt hier een daar niet helemaal correct geïnterpreteerd: het gaat niet om een vervoersprognose, maar om wat de infra mogelijk kan maken in de toekomst.
- Er wordt onvoldoende duidelijk uiteengezet waarom verschillen in lijnvoeringen de beoordeling van de scenario's niet beïnvloeden.
- De vraag 'met welke transitie gaat dit gepaard' is in het rapport vertaald in 'wat zijn de transitierisico's'. Dat dekt niet de lading van de vraag die wij oorspronkelijk hebben gesteld. De vraag is welke transities nodig zijn om tot een bepaald systeem te komen. Ook dit hebben we in de bijlage weergegeven.
- Daarnaast wordt in het rapport wel stilgestaan bij de mogelijkheden die er direct in 2025 zijn, bijvoorbeeld op basis van beschikbaarheid materieel en aantal aanbieders, maar er wordt in mindere stilgestaan bij de ontwikkelingen die er op de langere termijn zouden kunnen plaatsvinden.
- Is het zo dat jullie bij het financiële hoofdstuk de aanname hebben gedaan dat de opbrengsten voor de staat gemaximaliseerd moeten worden? Naar ons idee is die aanname onjuist. In beeld gebracht zou moeten worden wat het effect is van een bepaalde keuze op de financiën, liefst weergegeven in een ordegrootte. Zodat dit als beslisinformatie meegewogen kan worden in de beleidsafweging. Op basis van de informatie in het rapport is het niet mogelijk om die afweging te maken.
- Er staat nog een verwijzing in naar de vertrouwelijke samenwerkingsafspraken (SWA): die moet er absoluut uit!
- In de hoofdtekst verwijzen jullie niet naar de bijlagen. Het lijkt ons goed daar wel een verwijzing naar op te nemen.

Tekstueel

- Let op: dubbele spaties, twee punten achter elkaar, potentiële (i.p.v. potentiële), markspanning (i.p.v. marktspanning), vervoersconcessie (i.p.v. vervoerconcessie zonder s).

Neem gerust contact met me/ons op bij vragen.

Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

Van: 10.2.e - IBI F&I
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Aanvullende offerteaanvraag verlenging: 10.2.g Onderzoek ordening H S L Zuid
Datum: woensdag 18 maart 2020 16:09:03
Bijlagen: [Bijlage B Inschrijvingsstaat.XLSX](#)
[Offerteaanvraag.pdf](#)

Geachte heer 10.2.e,

Hierbij verzoek ik u tot het uitbrengen van een offerte voor de opdracht zoals genoemd in het onderwerp van deze e-mail. In de bijlage is mijn offerteverzoek toegevoegd.

Vriendelijk verzoek om per mail te laten weten dat u de offerteaanvraag in goede orde heeft ontvangen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Adviseur Bedrijfsvoering

Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)

Directie Financiën en Inkoop

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | Flexplek

Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

M: 06 10.2.e

E: 10.2.e@minienw.nl

Aanwezig van maandag t/m vrijdag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - IBI F&I
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Re: Aanvullende offerteaanvraag verlenging: 10.2.g Onderzoek ordening H S L Zuid
Datum: woensdag 18 maart 2020 16:22:40

Geachte mevrouw 10.2.e,

Dank voor het verzoek om een offerte uit te brengen. We zullen u onze aanbieding z.s.m. toesturen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - IBI F&I

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 16:09

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e - DGMo

Onderwerp: Aanvullende offerteaanvraag verlenging: 10.2.g Onderzoek ordening H S L Zuid

Dubbele inhoud met document 79



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Juridische detailopmerkingen
Datum: maandag 23 maart 2020 14:29:32
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[200323_Juridische_detailopmerkingen_NS.xlsx](#)

Hi 10.2.e,

Hierbij de versie die we hebben voorgelegd bij NS. 10.2.e gaf aan dat één opmerking (vanuit hun kant) is weggefallen, die ook in de juridische context van belang is:

“Voor Open Access diensten geldt in NL een aanmeldingstermijn bij de ACM van 18 maanden voor aanvang van de jaardrgl, voor zowel nieuwe diensten als wijziging van bestaande diensten. Dit ontbreekt in het stuk, terwijl er wél verondersteld wordt dat Open Access diensten zich veel sneller kunnen aanpassen dan gereguleerde diensten. Dat is dus maar zeer de vraag, vereist in ieder geval wetswijziging.”

Deze opmerking heb ik toegevoegd in het overzicht die ik in de vorige mail met je heb gedeeld.

Beantwoordt dit je vraag voldoende?

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: maandag 23 maart 2020 11:52

Aan: 10.2.e ; 10.2.e

CC: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Juridische detailopmerkingen

Hoi 10.2.e en 10.2.e,

Vanmorgen hebben we jullie reactie op hoofdlijnen met lenW besproken. Om de juridische opmerkingen intern binnen lenW op te pakken, zou het hen helpen als we ook jullie juridische detailopmerkingen met hen delen. Ik heb op basis van jullie detailopmerkingen een overzicht gemaakt van juridische detailopmerkingen.

Zouden we dit overzicht van juridische detailopmerkingen met lenW kunnen delen?

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.

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.

Detailopmerkingen		
Hoofdstuk	Pagina	Opmerking - Advies-Suggestie
Samenvatting	6	De juridische argumenten die worden genoemd zijn in diverse gevallen geen werkelijke juridische argumenten. Zie ook de opmerkingen bij paragraaf 5.4.
Samenvatting	7	Bullit "vanuit juridisch perspectief": hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat 1. Open toegang internationaal nú ook al kan, maar er geen andere partijen zijn die er gebruik van maken (vraag is dus of het in de komende jaren wél storm gaat lopen) en 2. Zelfs als er wel nieuw aanbod van andere aanbieders zal ontstaan, het de vraag is of dit ook buiten de aantrekkelijke uren zal ontstaan. Nu lijkt het alsof het glas meer dan half vol is, terwijl hier een hoop onzekerheden in zitten. Voor een compleet beeld zou dit benoemd moeten worden.
3.3	23	(en p. 24) Zie algemene opmerking. Stuk zou herschreven moeten worden vanuit het juiste juridische perspectief.
3.3	23	De Europese wetgever biedt ruimte om onderhands te gunnen, dit houdt niet in dat dit een overheidsmonopolie is (als de stelling hier klopt is ook een regionaal aanbestede concessie een overheidsmonopolie). Daarnaast zorgt regulering (ook bij onderhandse gunning) ervoor dat doelen van de Europese Unie kunnen worden gerealiseerd.
3.3	23	Open toegang is niet het uitgangspunt, het gaat om het openstellen van de markt voor concurrentie (in welke vorm dan ook. Tijdelijke onderhands gegunde concessie geven ook een vorm van concurrentie).
3.3	24	Laatste zin boven 3.4: in 2015 heeft de EC al zeer kritisch gekeken naar het openmen van de HSL in een onderhandse concessie nadat hij eerder was aanbesteed. Dit heeft niet tot een procedure geleid. Het feit dat de HSL-Zuid in een aparte concessie heeft gezeten zal mogelijk een trigger zijn, niet dat dit concessie was aanbesteed.
3.4.1	24	In blokje ontbreekt de economische evenwichtstoets. Beschikbare capaciteit is dus niet de enige randvoorwaarde.
3.4.2.	24	Voor de duidelijkheid kan beter expliciet vermeld worden dat de aanname is dat conventionele net wel gereguleerd is.
3.4.2.	25	Het toezichtsinstrumentarium van de ACM zal gelijk blijven en het toezicht op de markt zal hiermee in lijn blijven. Een aanpassing door de ACM is dus niet te verwachten. Daarbij komt dat in een totale vrij markt de EET niet meer uitgevoerd hoeft en kan worden (er zijn immers geen concessies meer).
3.4.2	26	Sturing op open access krijgt snel het karakter van een ODV waarna het geen open access meer is. Comfort en kwaliteitseisen via de NL-wet regelen lijkt geen haalbare kaart.
3.4.2	27	Een belangrijke notie bij ervaringen in het buitenland is dat er voldoende infrastructuurcapaciteit was (geen verdringing van bestaande diensten). Dat ligt in NL totaal anders, zie ook het Onderzoek Open Toegang van AT Osborne.
3.6.1.	30	Het uitgangspunt van de Europese wetgever is geen maximale concurrentie.
5.4	45	(en 46) Het uitgangspunt van de Europese wetgever is geen maximale concurrentie. Het gaat om de toegang tot de markt. Als dit het uitgangspunt was geweest dan was de mogelijkheid van onderhands gunnen niet opgenomen. Onderhands gunnen is mogelijk indien de bevoegde instantie 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 b) 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 openbare dienstcontract. De twee bovenstaande genoemde criteria zijn niet de criteria om onderhands te mogen gunnen.
5.4	46	Eerste zin: zoals gezegd zijn onderhands gunnen en beperken open access volwaardige opties binnen de Europese regelgeving.
5.4.	46	Samenloop met andere vervoerders. Dit betreft geen juridisch punt. Dit ziet op marktgedrag en daarmee marktwerking en past dus niet in het juridische kader.
5.4	47	Tweede bullit: aanbesteden vraagt niet om een grondige onderbouwing, is gewoon een optie binnen de PSO.
5.4	47	Vijfde bullit: elke ODV is grondslag voor een concessie, niet alleen het onrendabele vervoer.
5.4	47	Zesde bullit: er hoeft alleen sprake zijn van een ODV. Nergens in de wet staat dat dat beargumenteerd moet worden.
5.4	47	Zevende bullit: waar komt "(tot vier)" opeens vandaan? Zowel in NL als BE zal dat alleen mogelijk zijn als er flink geschrapt wordt in de binnenlandse treindienst.
5.4	47	Je kunt stellen dat onderhands gunnen, indien voldaan wordt aan de criteria uit de gewijzigde PSO-Verordening, in lijn is met het 4e Spoorwegpakket en daarmee ook in lijn is met de "uitgangspunten" van de Europese regelgeving.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e; 10.2.e
Onderwerp: Juridische opmerkingen - conceptrapport HSL-Zuid
Datum: maandag 23 maart 2020 14:17:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[200323_Juridische_detailopmerkingen_NS.xlsx](#)

Dag 10.2.e,

Bijgaand het overzicht van de juridische detailopmerkingen van NS. Hopelijk kunnen jullie hiermee uit de voeten! Laat het anders even weten.

2. De geldende wet- en regelgeving is leidend bij ordeningsbesluiten; verwerk deze dus duidelijk in het juridisch kader van het rapport

Het valt op dat in het rapport niet de geldende wet- en regelgeving als vertrekpunt worden genomen: algemene doelstellingen van m.n. de Europese Commissie worden nu als uitgangspunt gebruikt voor juridische toetsing. De geldende wet- en regelgeving (zowel Europees als de Nederlandse invulling daarvan, zie ook onze detailfeedback) wordt vrijwel volledig buiten beschouwing gelaten, waardoor het juridische kader ontbreekt waar uiteindelijk op zal worden getoetst.

Gevolg hiervan is dat er nu onnodig beren op de weg worden gezien die zich bij gebruik van wet- en regelgeving als juridische toetssteen niet zouden voordoen. In het belang van een gedegen afweging verzoeken we dus dit te herschrijven. We gaan hier ook in onze detailfeedback op in.

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.

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.

Detailopmerkingen		
Hoofdstuk	Pagina	Opmerking - Advies-Suggestie
Samenvatting	6	De juridische argumenten die worden genoemd zijn in diverse gevallen geen werkelijke juridische argumenten. Zie ook de opmerkingen bij paragraaf 5.4.
Samenvatting	7	Bullit "vanuit juridisch perspectief": hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat 1. Open toegang internationaal nú ook al kan, maar er geen andere partijen zijn die er gebruik van maken (vraag is dus of het in de komende jaren wél storm gaat lopen) en 2. Zelfs als er wel nieuw aanbod van andere aanbieders zal ontstaan, het de vraag is of dit ook buiten de aantrekkelijke uren zal ontstaan. Nu lijkt het alsof het glas meer dan half vol is, terwijl hier een hoop onzekerheden in zitten. Voor een compleet beeld zou dit benoemd moeten worden.
3.3	23	(en p. 24) Zie algemene opmerking. Stuk zou herschreven moeten worden vanuit het juiste juridische perspectief.
3.3	23	De Europese wetgever biedt ruimte om onderhands te gunnen, dit houdt niet in dat dit een overheidsmonopolie is (als de stelling hier klopt is ook een regionaal aanbestede concessie een overheidsmonopolie). Daarnaast zorgt regulering (ook bij onderhandse gunning) ervoor dat doelen van de Europese Unie kunnen worden gerealiseerd.
3.3	23	Open toegang is niet het uitgangspunt, het gaat om het openstellen van de markt voor concurrentie (in welke vorm dan ook. Tijdelijke onderhands gegunde concessie geven ook een vorm van concurrentie).
3.3	24	Laatste zin boven 3.4: in 2015 heeft de EC al zeer kritisch gekeken naar het openmen van de HSL in een onderhandse concessie nadat hij eerder was aanbesteed. Dit heeft niet tot een procedure geleid. Het feit dat de HSL-Zuid in een aparte concessie heeft gezeten zal mogelijk een trigger zijn, niet dat dit concessie was aanbesteed.
3.3	24	Voor Open Access diensten geldt in NL een aanmeldingstermijn bij de ACM van 18 maanden voor aanvang van de jaardrgl, voor zowel nieuwe diensten als wijziging van bestaande diensten. Dit ontbreekt in het stuk, terwijl er wél verondersteld wordt dat Open Access diensten zich veel sneller kunnen aanpassen dan gereguleerde diensten. Dat is dus maar zeer de vraag, vereist in ieder geval wetswijziging.
3.4.1	24	In blokje ontbreekt de economische evenwichtstoets. Beschikbare capaciteit is dus niet de enige randvoorwaarde.
3.4.2.	24	Voor de duidelijkheid kan beter expliciet vermeld worden dat de aanneming is dat conventionele net wel gereguleerd is.
3.4.2.	25	Het toezichtsinstrumentarium van de ACM zal gelijk blijven en het toezicht op de markt zal hiermee in lijn blijven. Een aanpassing door de ACM is dus niet te verwachten. Daarbij komt dat in een totale vrij markt de EET niet meer uitgevoerd hoeft en kan worden (er zijn immers geen concessies meer).
3.4.2	26	Sturing op open access krijgt snel het karakter van een ODV waarna het geen open access meer is. Comfort en kwaliteitseisen via de NL-wet regelen lijkt geen haalbare kaart.
3.4.2	27	Een belangrijke notie bij ervaringen in het buitenland is dat er voldoende infrastructuurcapaciteit was (geen verdringing van bestaande diensten). Dat ligt in NL totaal anders, zie ook het Onderzoek Open Toegang van AT Osborne.
3.6.1.	30	Het uitgangspunt van de Europese wetgever is geen maximale concurrentie.
5.4	45	(en 46) Het uitgangspunt van de Europese wetgever is geen maximale concurrentie. Het gaat om de toegang tot de markt. Als dit het uitgangspunt was geweest dan was de mogelijkheid van onderhands gunnen niet opgenomen. Onderhands gunnen is mogelijk indien de bevoegde instantie 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 b) 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 openbare dienstcontract. De twee bovenstaande genoemde criteria zijn niet de criteria om onderhands te mogen gunnen.
5.4	46	Eerste zin: zoals gezegd zijn onderhands gunnen en beperken open access volwaardige opties binnen de Europese regelgeving.
5.4.	46	Samenloop met andere vervoerders. Dit betreft geen juridisch punt. Dit ziet op marktgedrag en daarmee marktwerking en past dus niet in het juridische kader.
5.4	47	Tweede bullit: aanbesteden vraagt niet om een grondige onderbouwing, is gewoon een optie binnen de PSO.
5.4	47	Vijfde bullit: elke ODV is grondslag voor een concessie, niet alleen het onrendabele vervoer.
5.4	47	Zesde bullit: er hoeft alleen sprake zijn van een ODV. Nergens in de wet staat dat dat beargumenteerd moet worden.
5.4	47	Zevende bullit: waar komt "(tot vier)" opeens vandaan? Zowel in NL als BE zal dat alleen mogelijk zijn als er flink geschrapt wordt in de binnenlandse treindienst.
5.4	47	Je kunt stellen dat onderhands gunnen, indien voldaan wordt aan de criteria uit de gewijzigde PSO-Verordening, in lijn is met het 4e Spoorwegpakket en daarmee ook in lijn is met de "uitgangspunten" van de Europese regelgeving.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Bespreekpunten telefonische afspraak - onderzoek HSL-Zuid
Datum: maandag 23 maart 2020 08:59:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Ha 10.2.e ,
 Klopt het dat jullie ons inbellen straks? Of ontvangen wij nog gegeven waarmee we kunnen inbellen?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: zondag 22 maart 2020 14:38

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

CC: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Bespreekpunten telefonische afspraak - onderzoek HSL-Zuid

Dag allen,

Maandag ochtend bespreken we het verdere verloop van het onderzoek ordening HSL-Zuid. Hierbij een aantal punten die we morgen ochtend graag zouden bespreken:

1. Reactie NS op hoofdlijnen (focus op punt 2: juridisch kader)

1. Benoem de gevolgen voor de reiziger explicieter

De gevolgen voor de reiziger komen slechts beperkt aan de orde in het rapport, terwijl dit toch een belangrijk element is in de ordening. Dit geldt voor twee verschillende soorten reizigers.

Ten eerste de gevolgen voor de HSL-reiziger. Verschillende scenario's kunnen invloed hebben op o.a. de frequenties op de HSL, het aantal keer overstappen en het gebruik van verschillende ticketsystemen. Een voorbeeld: er wordt geopperd dat, indien gewenst, het mogelijk is minder treinen in de concessie op te nemen, en meer ruimte te maken voor open toegang. Hierbij wordt niet ingegaan op mogelijke gevolgen als meer dan evenredige verdringing van het aantal concessietreinen of het ontbreken van kaartintegratie, en dus (in praktische zin) minder aanbod voor de reiziger.

Ten tweede is het belangrijk de gevolgen voor de niet-HSL-reiziger op het HRN explicieter naar voren te laten komen in het onderzoek. Verschillende scenario's voor de HSL hebben verschillende gevolgen voor de netwerksamenhang i.r.t. het HRN en daarmee voor de niet-HSL-reiziger.

2. De geldende wet- en regelgeving is leidend bij orderingsbesluiten; verwerk deze dus duidelijk in het juridisch kader van het rapport

Het valt op dat in het rapport niet de geldende wet- en regelgeving als vertrekpunt worden genomen: algemene doelstellingen van m.n. de Europese Commissie worden nu als uitgangspunt gebruikt voor juridische toetsing. De geldende wet- en regelgeving (zowel Europees als de Nederlandse invulling daarvan, zie ook onze detailfeedback) wordt vrijwel volledig buiten beschouwing gelaten, waardoor het juridische kader ontbreekt waar uiteindelijk op zal worden getoetst.

Gevolg hiervan is dat er nu onnodig beren op de weg worden gezien die zich bij gebruik van wet- en regelgeving als juridische toetssteen niet zouden voordoen. In het belang van een gedegen afweging verzoeken we dus dit te herschrijven. We gaan hier ook in onze detailfeedback op in.

3. Een fact based marktanalyse is van belang voor een realistisch beeld

De marktanalyse lijkt hoofdzakelijk gebaseerd op vrijblijvende (en mogelijk strategische) input van andere vervoerders, in plaats van op verwachtingen op basis van feitelijkheden. Gevolg hiervan is dat er een vrij positief beeld ontstaat van mogelijke ontwikkelingen in geval van meer marktwerking ('verschillende partijen geven aan dat zij de betrouwbaarheid waarschijnlijk kunnen verbeteren'; 'veel potentiële aanbieders zijn geïnteresseerd'). Het is van belang dit te onderbouwen met kwantitatieve data en praktijkvoorbeelden. Het feit dat er in de afgelopen tien jaar in Nederland nog geen concurrent op het internationale spoor is verschenen, terwijl dit in principe wel mogelijk was, onderstreept dit.

4. Verduidelijkingen m.b.t. infraheffing

In de tekst wordt niet altijd duidelijk wat precies met infraheffing wordt bedoeld en lijkt de term niet altijd op dezelfde manier gebruikt te worden. Ook wordt in conclusies niet altijd duidelijk of het m.b.t. infraheffing om de huidige situatie gaat of niet. Wordt hier gesproken over de HSL-treindiensten als geheel of over bepaalde marktsegmenten hiervan? Zo zal een lagere infraheffing voor alle HSL-treindiensten tot gevolg hebben dat de inkomsten hieruit dalen. Om dit te

compenseren zullen dan (veel) meer treinen nodig zijn. De vraag is echter of dit überhaupt mogelijk zou zijn, terwijl dit wel als oplossing wordt genoemd. Voor een compleet beeld zou het goed zijn hier ook op in te gaan ook als dit maar voor een marktsegment als oplossing wordt gezien (want op grond waarvan kan er bij de HSL-heffing gedifferentieerd worden tussen segmenten).

5. De situatie in België is zeer bepalend; het is relevant de analyse op dit punt te verdiepen voor een compleet beeld

De situatie in België wordt grotendeels buiten beschouwing gelaten in het rapport. Het is van belang ook mee te nemen dat er in België weinig beschikbare paden zijn en nog geen door de overheid vastgestelde prioriteitsregels t.b.v. de capaciteitstoedeling bestaan. Het rapport lijkt er ten onrechte van uit te gaan dat er in België ontwerprijheid is en de overheid niet gaat sturen op gewenste uitkomsten (zoals het bedienen van bepaalde stations). Hoe vanuit België wordt gereageerd/geacteerd zou worden op bepaalde scenario's wordt nu onvoldoende meegenomen in het onderzoek. Specifieke punten zijn bijvoorbeeld gebruiksvergoeding en capaciteitsverdeling. Qua gebruiksvergoeding wordt nu alleen naar Nederland gekeken, terwijl het betrekken van de Belgische situatie tot andere conclusies zou kunnen leiden en het daarmee zeer belangrijk is deze te benoemen.

2. Reactie lenW

3. Vervolg: verwerken van opmerkingen, reactieronde stakeholders en afronding rapport

Tot morgen, 9:30 uur!

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.

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
Cc: 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx
Datum: woensdag 25 maart 2020 09:56:00
Bijlagen: [200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx](#)

Dag 10.2.e,

Zie bijgaand de reflectie van 10.2.e op de opmerkingen van NS. Ze heeft haar reflectie in de excel sheet opgenomen naast de opmerkingen van NS. Zoals ze hieronder beschrijft, is het niet de bedoeling dat haar opmerkingen worden gedeeld met NS. Maar dat zijn jullie ongetwijfeld ook niet van plan.

Kunnen jullie hiermee vooruit?

Je kunt 10.2.e ook altijd benaderen in het geval dat je een vervolgvraag hebt: +316 10.2.e .
 Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB

Verzonden: dinsdag 24 maart 2020 22:25

Aan: 10.2.e - DGMo

CC: 10.2.e - DGB

Onderwerp: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Hi 10.2.e,

Hierbij mijn reflectie op de opmerkingen van NS op het HSL rapport. Je kunt mijn reflectie delen met berenschot maar het is niet de bedoeling dat dat vervolgens één op één naar NS gaat. Het valt mij op dat zij OT echt als uitgangspunt van het EU beleid zien. Ik durf dat niet met zulke stelligheid te zeggen. In de richtlijn (SERA) staat heel duidelijk dat rekening gehouden moet / kan worden met een openbare dienstcontract bij capaciteitsverdeling en ook in de overwegingen van de richtlijn zie je dat een stelsel met beide principes naast elkaar voorstelbaar is. daarmee vind ik niet dat je heel duidelijk kan zeggen dat EU kiest voor een open markt zonder ODC's.

Wel vind ik dat je kan zeggen dat Europa overduidelijk kiest voor meer markt opening door open toegang beter te positioneren (binnenlandsvervoer mogelijk ook op de internationale verbindingen) en door de mogelijkheden van het onderhands gunnen aan banden te leggen. Dat kan echt alleen nog maar als "tenzij" variant.

Ook gaat berenschot in op dat je moet motiveren dat iets een publieke dienst is waarbij zeggen dat iets anders niet tot stand was gekomen. Daar wil ik heel duidelijk ook aan toevoegen "niet in die mate" tot stand was gekomen: denk ook aan intercity's die sprinters compenseren: zo'n vervoer aanbod was anders er niet gekomen en daarmee is het in zijn totaliteit een publieke diens vatbaar in een ODC.

Ik zie ook niet direct dat je uitgebreid verantwoording moet afleggen of iets wel of niet onder een ODC past. Wel moet je binnen het PSO kader passen dus als de EC het je vraagt moet je wel een antwoord klaar hebben, ik zie niet persé een motivering vooraf.

Verder nog even heel goed het rapport doorlezen op dubbele punten .. dubbele spaties en andere typo's want die zitten er nog heel wat in.

Verder zie ik een aantal keer "middels" dat is een germanisme ;-) het Nederlandse woord is door middel van ;-) .

Ik heb het niet helemaal in detail doorgenomen; ik heb mij beperkt tot het commentaar van NS en de daarbij behorende bladzijden.

Groet ! 10.2.e

Detailopmerkingen			85.1
Hoofdstuk	Pagina	Opmerking - Advies-Suggestie	
Samenvatting	6	De juridische argumenten die worden genoemd zijn in diverse gevallen geen werkelijke juridische argumenten. Zie ook de opmerkingen bij paragraaf 5.4.	
Samenvatting	7	Bullit "vanuit juridisch perspectief": hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat 1. Open toegang internationaal nú ook al kan, maar er geen andere partijen zijn die er gebruik van maken (vraag is dus of het in de komende jaren wél storm gaat lopen) en 2. Zelfs als er wel nieuw aanbod van andere aanbieders zal ontstaan, het de vraag is of dit ook buiten de aantrekkelijke uren zal ontstaan. Nu lijkt het alsof het glas meer dan half vol is, terwijl hier een hoop onzekerheden in zitten. Voor een compleet beeld zou dit benoemd moeten worden.	
3.3	23	(en p. 24) Zie algemene opmerking. Stuk zou herschreven moeten worden vanuit het juiste juridische perspectief.	
3.3	23	De Europese wetgever biedt ruimte om onderhands te gunnen, dit houdt niet in dat dit een overheidsmonopolie is (als de stelling hier klopt is ook een regionaal aanbestede concessie een overheidsmonopolie). Daarnaast zorgt regulering (ook bij onderhandse gunning) ervoor dat doelen van de Europese Unie kunnen worden gerealiseerd.	
3.3	23	Open toegang is niet het uitgangspunt, het gaat om het openstellen van de markt voor concurrentie (in welke vorm dan ook. Tijdelijke onderhands gegunde concessie geven ook een vorm van concurrentie).	
3.3	24	Laatste zin boven 3.4: in 2015 heeft de EC al zeer kritisch gekeken naar het openmen van de HSL in een onderhandse concessie nadat hij eerder was aanbesteed. Dit heeft niet tot een procedure geleid. Het feit dat de HSL-Zuid in een aparte concessie heeft gezeten zal mogelijk een trigger zijn, niet dat dit concessie was aanbesteed.	
3.4.1	24	In blokje ontbreekt de economische evenwichtstoets. Beschikbare capaciteit is dus niet de enige randvoorwaarde.	
3.4.2.	24	Voor de duidelijkheid kan beter expliciet vermeld worden dat de aanname is dat conventionele net wel gereguleerd is.	
3.4.2.	25	Het toezichtsinstrumentarium van de ACM zal gelijk blijven en het toezicht op de markt zal hiermee in lijn blijven. Een aanpassing door de ACM is dus niet te verwachten. Daarbij komt dat in een totale vrij markt de EET niet meer uitgevoerd hoeft en kan worden (er zijn immers geen concessies meer).	
3.4.2	26	Sturing op open access krijgt snel het karakter ven een ODV waarna het geen open access meer is. Comfort en kwaliteitseisen via de NL-wet regelen lijkt geen haalbare kaart.	
3.4.2	27	Een belangrijke notie bij ervaringen in het buitenland is dat er voldoende infrastructuurcapaciteit was (geen verdringing van bestaande diensten). Dat ligt in NL totaal anders, zie ook het Onderzoek Open Toegang van AT Osborne.	
3.6.1.	30	Het uitgangspunt van de Europese wetgever is geen maximale concurrentie.	
5.4	45	(en 46)Het uitgangspunt van de Europese wetgever is geen maximale concurrentie. Het gaat om de toegang tot de markt. Als dit het uitgangspunt was geweest dan was de mogelijkheid van onderhands gunnen niet opgenomen. Onderhands gunnen is mogelijk indien de bevoegde instantie 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 b) 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. De twee bovenstaande genoemde criteria zijn niet de criteria om onderhands te mogen gunnen.	
5.4	46	Eerste zin: zoals gezegd zijn onderhands gunnen en beperken open access volwaardige opties binnen de Europese regelgeving.	
5.4.	46	Samenloop met andere vervoerders. Dit betreft geen juridisch punt. Dit ziet op marktgedrag en daarmee marktwerking en past dus niet in het juridische kader.	
5.4	47	Tweede bullit: aanbesteden vraagt niet om een grondige onderbouwing, is gewoon een optie binnen de PSO.	
5.4	47	Vijfde bullit: elke ODV is grondslag voor een concessie, niet alleen het onrendabele vervoer.	
5.4	47	Zesde bullit: er hoeft alleen sprake zijn van een ODV. Nergens in de wet staat dat dat beargumenteerd moet worden.	
5.4	47	Zevende bullit: waar komt "(tot vier)" opeens vandaan? Zowel in NL als BE zal dat alleen mogelijk zijn als er flink geschrapt wordt in de binnenlandse treindienst.	
5.4	47	Je kunt stellen dat onderhands gunnen, indien voldaan wordt aan de criteria uit de gewijzigde PSO-Verordening, in lijn is met het 4e Spoorwegpakket en daarmee ook in lijn is met de “uitgangspunten” van de Europese regelgeving.	

Kolom1

85.1

10.2.g

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 31 maart 2020 09:12
Aan: 10.2.e
Onderwerp: afbeelding HSL-Zuid
Bijlagen: plaatje_HSL.PPTX

Hai 10.2.e,

Ik heb bij NS en ProRail navraag gedaan over de afbeelding van de HSL-Zuid. Het betreft een afbeelding die ooit door een extern bureau voor NS is gemaakt. Het bewerkbare plaatje is niet beschikbaar. Wel hebben we een 'originele' versie van het plaatje teruggevonden in een powerpointpresentatie. Die stuur ik je hierbij.

Een paar dingen nog:

- Jullie kunnen de afbeelding gebruiken onder de voorwaarde dat jullie een **verwijzing** (bron) naar **NS** opnemen.
- ProRail merkte op dat de gele stippellijn in de oorspronkelijke afbeelding eigenlijk blauw moet zijn. In de bijlage is die toegevoegd. Let overigens op: als je de afbeelding verschuift, dan blijven de aangepaste lijnen staan.
- Ik wil jullie tot slot vragen om te proberen de afbeelding toch nog aan te passen. Ik heb de tip gekregen dat dit in illustrator vrij makkelijk kan en wellicht ook in Photoshop. Het gaat dan om het weghalen van de twee tekstblokken, de afbeelding van en toelichting bij de spanningssluis en de tekst: 'stukje van de HSL gaat voor het eerst gebruikt worden als IC Brussel via de HSL rijdt' en het streepje naar Lille. Die laatste informatie over IC Brussel en Lille is achterhaald. Mocht het aanpassen echt niet lukken, dan lijkt het me goed om nog een kleine toelichting te geven dat dit niet een actuele stand van zaken is, maar wel het tracé/de corridor goed weergeeft.

Hopelijk kan je hiermee uit de voeten. Zo niet, laat het gerust weten!

Hartelijke groet,

10.2.e



Een spanningsluis is gemaakt om de HSL op het overige spoor aan te sluiten. De spanning van de bovenleiding verandert van 1500 naar 25kV. Dit om hoge snelheden te kunnen rijden. In de sluis schakelt de machinist ook om van ATB/ERTMS

Den Haag Centraal

86.1

Amsterdam Centraal

Schiphol Airport

Rotterdam Centraal

Brug Hollandsch Diep

Thalyse rijdt rechtdoor

Breda

Eindhoven

Stukje van de HSL gaat voor het eerst gebruikt worden als IC Brussel deels via de HSL rijdt.

Grens

Antwerpen Luchtbal

Antwerpen

Brussel

Lille

Londen

Parijs

HSL Zuid

- 148 kilometer HSL spoor tussen Amsterdam & Brussel-Zuid
- 85 kilometer HSL spoor ligt in NL
- Snelheid maximaal 300 kilometer per uur
- Bovenleidingspanning 25.000 volt
- Volledig in gebruik sinds eind 2009
- Vijf spanningsluizen tussen Schiphol & Antwerpen
- Vijf omschakelingen ATB/ERTMS

ATB/ERTMS

Op de HSL is ERTMS aangelegd voor beveiliging van het spoor. Het overige spoor gebruikt ATB.

HSL-spoor
Regulier spoor

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: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx
Datum: dinsdag 7 april 2020 17:05:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Dag 10.2.e ,
 Veel dank voor jullie werk. Wanneer is het goed om nog een keer met elkaar te zitten om de reacties van stakeholder te bespreken, alsmede de consequenties voor het eindrapport? Eind deze week, of volgende week dinsdag?

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 1 april 2020 20:43

Aan: 10.2.e - DGMo

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

Onderwerp: RE: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Beste 10.2.e ,

Het conceptrapport waarin we jullie opmerkingen hebben verwerkt en welke we vervolgens met de stakeholders is gedeeld, heb ik gister middag toegestuurd. Ik heb 'm nogmaals als bijlage opgenomen. We zouden graag voorstellen om dit conceptrapport te gebruiken voor de factuur.

Ik zal jullie binnenkort een terugkoppeling toesturen, waarin we aangeven hoe we met jullie vragen en opmerkingen zijn omgegaan. Gezien het grote aantal vragen en opmerkingen, zullen we ons richten op de belangrijkste vragen en opmerkingen. Bij deze terugkoppeling voegen we ook het bestand met revisies toe, zodat jullie kunnen zien welke aanpassingen we hebben gedaan ten opzichte van de vorige versie(s).

Gisteren heeft 10.2.e een mail gestuurd met de vraag of het akkoord is om als uiterste reactietermijn maandag 10:00 uur mee te geven. Is dat wat jullie betreft akkoord?

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

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 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 1 april 2020 09:17

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

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

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Ha 10.2.e ,

Veel dank voor het delen van de stand van zaken. We dachten dat wij tussendoor nog een versie zouden krijgen met een reactie op onze opmerkingen en vragen. Ontvangen we die reactie dan wel in het definitieve conceptrapport? Want die behoefte is er wel.

Dan een praktisch puntje wat nu iets compliceert. Ik heb van jullie een eindfactuur ontvangen, maar het is voor mij lastig om deze te accorderen zonder definitief conceptrapport. Deze moet ik namelijk bijvoegen. Uiteraard bedoel ik dan niet het conceptrapport na de stakeholderronde, maar een conceptrapport met verwerking van onze opmerkingen. Hoe zullen we daar nu mee omgaan?

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: dinsdag 31 maart 2020 15:20

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>

Onderwerp: RE: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Hoi 10.2.e,

We zijn al iets verder in het proces. We hebben jullie reacties verwerkt en het conceptrapport verstuurd naar NS en de andere stakeholders (FMN, Thalys, Eurostar en Allrail) voor hun reactie. Donderdag 2 april, voor 10:00 uur ontvangen we hun reacties. Vervolgens leggen we hun reacties bij jullie terug en verwerken we hun reacties. Deze definitieve conceptversie leggen we dan nog bij jullie voor. Bijgaand de versie die we bij de stakeholders hebben voorgelegd.

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 - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 31 maart 2020 11:03

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>

Onderwerp: RE: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Ha 10.2.e,

Omdat we de precieze afspraken niet helemaal helder hebben, meld ik me even bij jou. Klopt onze veronderstelling dat het rapport nog niet aan de andere stakeholders is verzonden? En dat wij nog een nieuwe versie ter informatie ontvangen voordat het rapport wordt verzonden aan hen? Weten jullie al wanneer je zo ver bent, gelet op alle opmerkingen van NS en van IenW? Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 25 maart 2020 16:11

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

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

- DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;

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

Onderwerp: RE: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Hoi 10.2.e,
 Bedankt voor jullie reactie. De meeste opmerkingen van 10.2.e zijn goed te verwerken. Wat ons nog niet helemaal duidelijk wordt is jullie globale reactie op NS hun opmerkingen. 10.2.g waarin zij bijvoorbeeld aangeven dat het juridisch kader herschreven moet worden, hoe kijken jullie daar tegenaan?
 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 - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 25 maart 2020 09:56

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;

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

Onderwerp: FW: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Dag 10.2.e,

Dubbele inhoud met document 85

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

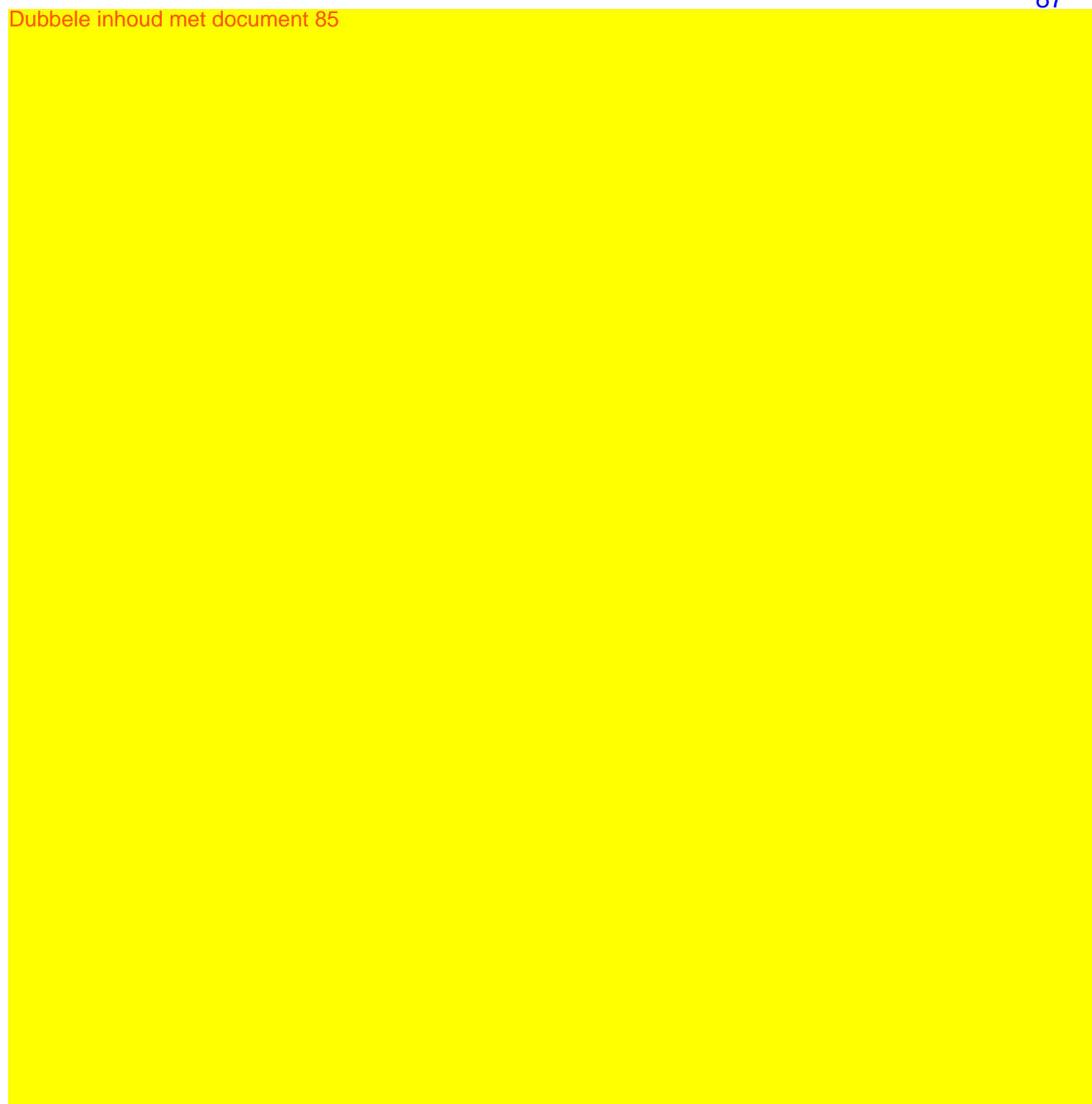
Verzonden: dinsdag 24 maart 2020 22:25

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

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: 200323 Juridische detailopmerkingen NS.xlsx

Dubbele inhoud met document 85



Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld
Datum: woensdag 8 april 2020 18:05:00
Bijlagen: [verdieping en advies expertteam voor alternatieven Toekomstbeeld OV_HSL-Zuid.PPTX](#)

Dag 10.2.e,

Zoals vanmiddag telefonisch aangegeven is het expertteam voor de netwerkanalyse gekomen tot een eerste advies voor de mogelijkheden in het internationaal reizigersvervoer richting 2040. ProRail is daarvoor in de lead, in samenwerking met NS en FMN. Je zult begrijpen dat dit een eerste concept is, met alle mitsen en maren. Ook is vertrouwelijkheid van belang. Aan jou de vraag of de conclusies die worden getrokken over de HSL-Zuid lijken te stroken met jouw beeld, en specifiek de conclusies in het HSL-onderzoek? Het zou jammer zijn als er licht zit tussen de beide rapporten. Mocht dat er wel zijn, is het nuttig om te onderzoeken waar dat aan ligt.

Mocht je verduidelijkende vragen willen stellen over de werkwijze, is het nuttig om 10.2.e (+316 10.2.e) of 10.2.e (+316 10.2.e) even te bellen.

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

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e | 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Definitieve onderzoeksopzet HSL-Zuid
Datum: vrijdag 10 april 2020 11:04:00
Bijlagen: [200327 Conceptrapportage HSL-Zuid_JRJT.pdf](#)

Ha 10.2.e en 10.2.e ,

Vanuit ProRail kreeg ik nog een paar feitelijke opmerkingen, in het bijzonder gerelateerd aan hoofdstuk 2. Ze zijn nuttig omdat ze uit de koker van het Verbeterprogramma HSL-Zuid komen. Zouden jullie deze nog willen wegen? Heb niet het idee dat het veel voorstelt.
 Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @prorail.nl
Verzonden: donderdag 9 april 2020 17:01
Aan: 10.2.e - DGMo
CC: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Definitieve onderzoeksopzet HSL-Zuid

Dag 10.2.e ,

Bijgevoegd de conceptrapportage met wat aanvullingen. Met name op hoofdstuk twee hadden 10.2.e en ik wat aanvullingen. Ik heb 10.2.e even meegenomen in cc zodat hij op de hoogte is van onze opmerkingen.

Groeten,

10.2.e

10.2.e Verbeterprogramma HSL Zuid

06 10.2.e | www.prorail.nl

Delftseplein 27j, 3013 AA Rotterdam | verdieping 9 | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Re: Ordening HSL-Zuid vervolgspraak en -opdracht
Datum: dinsdag 14 april 2020 20:13:37
Bijlagen: [image002.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

10.2.e, 10.2.e,

Ik heb volgende week dinsdag redelijk wat ruimte in mijn agenda.

Groet,

10.2.e

Op 14 apr. 2020 om 19:27 heeft 10.2.e het volgende geschreven:

Ha 10.2.e,

Prima om het overleg naar volgende week dinsdag te verplaatsen. 10.2.e en ik kunnen ons vrijwel de hele dag beschikbaar maken. Voor 10.2.e wordt het wellicht iets lastiger, maar laat eerst maar weten wat jullie opties zijn.

Van 10.2.e heb ik inderdaad inmiddels input kregen voor het tweede punt. Het enige wat nog miste was jullie interne notitie hierover. Die zou ik dus graag nog ontvangen.

Dank tenslotte voor de update qua inkoopopdracht. Goed om te weten wat de status is.

Groeten weer,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 14 april 2020 19:15

Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMo

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

Onderwerp: RE: Ordening HSL-Zuid vervolgspraak en -opdracht

Ha 10.2.e,

BRW

- Wat betreft het afstemmingsoverleg, zullen we dit volgende week dinsdag plannen? Door het coronagebeuren is de ergste druk van het rapport af, en dit stelt jullie in de gelegenheid om in de loop van volgende week naar een afronding toe te werken. Als jullie daarmee akkoord zijn, plan ik wat in.
- Tweede punt is volgens mij inmiddels getackeld.
- Bevestiging van de opdracht is blijven liggen bij 10.2.e. Ik kwam daar vanochtend ook achter. Heb inmiddels een reminder gestuurd, excuses voor die vertraging. Ik hoop dat we dit afgerond hebben voorafgaand aan ons overleg.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: dinsdag 14 april 2020 12:49

Aan: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

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

10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Ordening HSL-Zuid vervolgafspraak en -opdracht

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

Allereerst hoop ik dat jullie goede (rustige) Paasdagen gehad hebben.

Naar aanleiding van onze onderlinge afstemming in de afgelopen twee weken wilde ik graag drie dingen even bij jullie checken:

- 10.2.e , heb ik het goed onthouden dat jij een voorstel doet voor een overleg komende donderdag, waarin we de opbrengsten van de reactieronde en het definitief maken van het rapport kunnen bespreken?
- 10.2.e , zoals besproken maak ik graag een voorstel voor een nadere verdieping van de financiële aspecten. Stuur mij daartoe nog de vraagomschrijving en overige relevante input?
- Beiden, de formele bevestiging van de lopende merkwerkopdracht hebben we nog niet ontvangen. Ik ga er vanuit dat dit wel goed komt, maar omdat we al richting afronding van het meerwerk gaan, zou het fijn zijn als de bevestiging niet lang op zich laat wachten. Dit punt zet ik ook wel even op agenda van ons volgende overleg.

Alvast dank voor jullie reacties en we spreken elkaar binnenkort.

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>

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.

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
Aan: 10.2.e - DGMO
Cc: 10.2.e - DGMO; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e ;
Onderwerp: RE: vervolgoopdracht
Datum: dinsdag 14 april 2020 14:57:55
Bijlagen: [image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Beste 10.2.e,

Dank voor onderstaande vraag en toelichting. We gaan ermee aan de slag en zullen jou in de loop van deze week een concept voorleggen.

Jij spreekt hieronder over een notitie in de bijlage, maar die zat niet bij de mail. Zou je die alsnog kunnen toesturen?

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>

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: dinsdag 14 april 2020 14:04

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

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

Onderwerp: vervolgoopdracht

Beste 10.2.e, 10.2.e,

Al eerder besproken wij de mogelijkheid tot een vervolgoopdracht waarin de begrotings- en financiële effecten mbt de marktordening op de HSL verder worden uitgewerkt. Wij willen overigens benadrukken dat het afronden van het HSL-ordeningsonderzoek prioriteit heeft boven deze opdracht.

We willen twee scenario's doorrekenen, de begrotingseffecten [en indien eenvoudig mogelijk] een grove schets van de effecten voor NS:

- Grensoverschrijdende diensten van HSL inclusief IC Brussel volledig uit het HRN, alles via OT [grootste urgentie voor MR, dus die kan evt. eerst]. De binnenlandse diensten blijven in HRN
- Grensoverschrijdende diensten van HSL volledig uit het HRN, maar deels via aanvullend contract en deels via OT (oftewel een

minimumniveau gecontracteerd en de rest OT). Wellicht kunnen jullie uitgaan van het huidige bedieningsniveau minus een factor x.

Het is voor ons niet nodig om precieze bedragen te krijgen. Het gaat om tientallen miljoenen en bandbreedtes van bv 20%. Het zou fijn zijn als jullie een en ander in een aparte bijlage kunnen opstellen die bv niet naar de Kamer hoeft, alleen voor intern en interdepartementaal gebruik. Dan wordt het richting NS ivm de vertrouwelijkheid ook eenvoudiger. Rebel gaat onderzoek doen naar de effecten op het HRN. Wij denken overigens dat deze verlenging nog prima onder de NDA valt en zijn bevreesd dat als we een nieuwe opdracht verstrekken we weer in een enorme discussie mbt de NDA komen met NS.

Graag bespreken we op welke wijze deze verlenging vorm kan krijgen en hoe jullie een en ander zien. Jullie gaven aan dat dit twee weken gaat kosten, eventueel drie. Wij zullen ondertussen contact opnemen met onze inkoopafdeling om met hen de verlenging te regelen. Bijgevoegd tref je de notitie die we reeds intern verzonden. Mochten jullie vragen hebben dan vernemen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

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>

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 ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Vragen naar financieel effect op concessieopbrengst 30320 vs berenschot
Datum: woensdag 15 april 2020 14:36:17
Bijlagen: [Vragen naar financieel effect op concessieopbrengst 30320 vs berenschot.docx](#)

Heren,
Bijgaand onze eigen eerste conclusies tav de financiële effecten conform afspraak, hartelijke
groet, 10.2.e

Vragen over budgettaire effecten van het ordeningsbesluit

Begrotingseffect open toegang en het uitplaatsen van grensoverschrijdend vervoer op de HSL op de concessievergoeding voor het HRN

Het structurele effect van open toegang op de concessievergoeding HRN is nog niet in te schatten. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig.

Effect open toegang binnenlands vervoer

- Nederland kan bepalen in hoeverre het ruimte wil laten voor open toegang op het HRN; uitgangspunt is dat er altijd enige ruimte moet zijn, hoe gering ook.
- Op basis van artikel 12 SERA-richtlijn kan een opentoeegangvervoerder een heffing opgelegd worden door de concessieverlener die in zijn concessiegebied de opentoeegangvervoerder ziet toetreden. De hoogte van de heffing is een compensatie voor de schade die de concessieverlener, IenW, leidt omdat de concessieverlener bij open toegang minder concessievergoeding kan incasseren. Deze heffing wordt alleen opgelegd als open toegang daadwerkelijk wordt aangevraagd.
- De verwachting is dat 11.1 + 10.2.g

Effect uitplaatsen grensoverschrijdende vervoersdiensten HSL-Zuid

- Uit de financiële prognose van NS blijkt dat 11.1 + 10.1.c
- Het netto financieel effect (NFE) voor NS van het uitplaatsen van grensoverschrijdende HSL-verbindingen is het saldo van 1) minder HSL-heffing voor deze verbindingen, 2) minder exploitatiewinst door het uitplaatsen van de verbindingen naar Parijs en Londen. Dit NFE is moeilijk in te schatten met name omdat over de omvang van de positieve bijdrage van Thalys/Eurostar aan de winst van NS geen (openbare) gegevens beschikbaar zijn.
- Als NS een eventueel negatief NFE door uitplaatsen van grensoverschrijdende verbindingen uit de HRN in mindering zou willen brengen op de concessievergoeding voor het HRN, zou deze schade mogelijk kunnen worden gecompenseerd door het opleggen van een artikel 12 SERA heffing. Het is echter dan de vraag of er nog voldoende aanbod zal zijn via open toegang omdat de heffing te hoog wordt. Dit moet nog verder worden uitgezocht. Wij komen hierop nader terug.

Begrotingseffect uitplaatsen (via open toegang of in een Europees aanbestede concessie) van de grensoverschrijdende HSL-verbindingen (Parijs, Londen) op de HSL-heffing voor IenW

Het effect op het uitplaatsen van de grensoverschrijdende HSL-verbindingen op de HSL-heffing is nu nog lastig in te schatten. Hiervoor dienen de definitieve uitkomsten van het onderzoek Ordening HSL-Zuid te worden afgewacht waarin een inschatting wordt geven van de financiële aantrekkelijkheid van het aanbieden van de verschillende HSL-Zuiddiensten. Daarin loopt ook het effect op de HSL-heffing mee.

- Voor treinverkeer over de HSL zowel binnenlands als grensoverschrijdend betaalt de vervoerder een HSL-heffing op grond van het Besluit HSL-heffing. Deze heffing is gebaseerd op het aantal aangevraagde kilometers en dient door alle vervoerders gezamenlijk te worden opgebracht. De heffing houdt niet op in 2025, maar loopt ook daarna door. De heffing blijft na 2025 in principe in stand.
- 11.1 + 10.2.g
- 11.1 + 10.2.g

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e : 10.2.e : 10.2.e - DGMo: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Terugkoppeling op de reactie van IenW - Onderzoek ordening HSL-Zuid
Datum: vrijdag 17 april 2020 16:50:46
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Hoi 10.2.e,

Bedankt voor jullie reactie op de laatste versie. Ik begrijp dat er nog een aantal vragen zijn over de openstaande opmerkingen. Anderzijds zie ik ook een aantal nieuwe opmerkingen terugkomen, op onderdelen die we hebben toegevoegd en aangepast.

We hebben eerder afgesproken dat jullie nog één keer zouden reageren op het rapport. Het verwerken van / reageren op deze opmerkingen leidt voor ons tot een extra reactieronde. Laten we aankomende dinsdag bespreken hoe we met deze vragen / opmerkingen omgaan in de afronding van het rapport.

Fijn weekend en tot dinsdag!

Groet, 10.2.e

10.2.e | Consultant

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

Berenschot

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 - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 17 april 2020 12:30

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 - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Terugkoppeling op de reactie van IenW - Onderzoek ordening HSL-Zuid

Hoi 10.2.e,

Bedankt voor het toesturen van de versie met track changes en je toelichting daarbij. We zijn door de track changes in het document heengelopen en hebben het naast onze opmerkingen bij de vorige versie gelegd. Met jouw terugkoppeling was een groot deel van de opmerkingen en suggesties gedekt, maar nog niet alle. Waar het ons nog niet helemaal helder was waarom jullie

een opmerking niet hebben overgenomen, is dat aangegeven in de bijlage. Het helpt ons als jullie per openstaande opmerking kunnen aangeven wat jullie afweging hierbij is geweest. Willen jullie dat nog doen?

Alvast een goed weekend gewenst en tot volgende week.

Hartelijke groet,

10.2.e
06 10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: vrijdag 3 april 2020 16:36

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Terugkoppeling op de reactie van lenW - Onderzoek ordening HSL-Zuid

Dag 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Zoals ik eerder aangaf zouden we nog reageren op jullie vragen en opmerkingen. Het aangepaste document, in revisies, hebben we als bijlage bijgevoegd. In dit document hebben we de reactie van jullie en NS verwerkt. Hieronder gaan we nader in op jullie opmerkingen:

- Alle tekstuele en redactionele opmerkingen hebben we verwerkt.
- Hoofdstuk 2 hebben we nogmaals o.b.v. de bronnen doorlopen en voorzien van voetnoten. Hierbij hebben we de verwijzingen als volgt opgenomen: als een verwijzing betrekking heeft op een zin, dan staat deze verwijzing aan het eind van de zin. Als de gehele alinea is gebaseerd op een bron, dan is de verwijzing aan het eind van deze alinea opgenomen.
- Paragraaf 2.6: hebben we nadrukkelijk aangebracht dat dit onze eigen analyse betreft. Daarnaast hebben we toegevoegd hoe deze paragraaf in het hoofdstuk en in de rapportage past.
- Hoofdstuk 5.3: hebben we de paragraaf financiële effecten herschreven en daarbij het effect van scenario's op een HRN-concessie meer expliciet gemaakt.
- Hoofdstuk 5 en 6: hebben we jullie reacties, vragen en opmerkingen doorlopen. Veel van jullie reacties richten zich op het mogelijk ondervangen van de geconstateerde gevolgen (van de effecten). Dit zet in op het maken van beleidskeuzes en gaat daarmee voorbij aan onze opdracht. Daarom hebben we een groot deel van deze opmerkingen niet overgenomen.
- Bovenstaande punt kwam ook terug in jullie opmerkingen op de transitiepaden, waarbij we gezamenlijk hebben besproken dat we ons beperken tot de transitie-effecten (waar loop je dan tegenaan?).
- Bij de lijnvoering hebben we nader onderbouwd wat het effect is op de scenario's en hoe we hiermee om zijn gegaan.
- De HSL-heffing en de toelichting daarop hebben we aangepast.

Naar aanleiding van 10.2.e haar reactie op de afbeelding van de HSL-Zuid corridor hebben we het plaatje aangepast. Dit plaatje heb ik in de bijlage bijgevoegd.

Fijn weekend!

Hartelijke groet,


10.2.e

10.2.e | Consultant

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

Berenschot

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.

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
Aan: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e : 10.2.e
Onderwerp: Begeleidingsgroep 21 april | stukken ter voorbereiding
Datum: maandag 20 april 2020 16:04:30
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Presentatie terugkoppeling reacties - IenW.pdf](#)
[62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten.pdf](#)

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

Morgen ochtend spreken we elkaar over de afronding van ons onderzoek naar de ordening op de HSL-Zuid. Daarnaast zouden we het aanvullende onderzoek naar de begrotings- en financiële effecten van de ordening op de HSL-Zuid graag bespreken. Ter voorbereiding en ter bespreking stuur ik jullie twee stukken toe:

1. Presentatie met een terugkoppeling van de reacties van NS, FMN en Thalys: hierin hebben we een voorstel (reflectie) opgenomen hoe we op hun reactie ingaan;
2. Voorstel voor het aanvullende onderzoek naar de begrotings- en financiële effecten.

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.

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

Terugkoppeling op de reacties uit de stakeholderronde

Conceptrapport Onderzoek Ordening HSL-Zuid

Agenda:

1. Bespreken reacties
2. Bespreken vervolg
3. Bespreken vervolgopdracht

De reacties op hoofdlijnen

- **Algemeen:** waardering voor de kwaliteit van de analyse, aangevulde met reacties o.b.v. belangen partijen.
- **NS herkent de methodologische aanpak en mogelijke modellen:** Het onderzoek is prettig leesbaar en helder opgebouwd. De voornaamste aanvullende reacties betroffen het juridisch kader en risico's rondom internationale open toegang exploitatie.
- NS stelt voor om de punten in een persoonlijk gesprek toe te lichten.
- **FMN heeft waardering voor de zorgvuldigheid waarmee het vraagstuk is ontleed.** De opzet van het onderzoek waarbij verschillende scenario's worden gedefinieerd op een continuüm is verhelderend.
- FMN heeft een behoorlijk aantal opmerkingen, vrijwel allemaal rondom de binnenlandse treindiensten.
- FMN gaat er van uit dat zij in de gelegenheid worden gesteld om de opmerkingen nader toe te lichten in een persoonlijk gesprek.
- **Thalys had graag gezien dat meer van hun input een plek in het rapport had gekregen.**
- Thalys geloof niet in open toegang op de HSL-Zuid. Thalys verduidelijkt haar visie, waarbij de nadruk ligt op de operationele prestaties.
- Thalys is beschikbaar om meer informatie te leveren, indien dat nodig is.

Reactie op het juridisch kader

- Maak het juridisch kader volledig. De geldende wet- en regelgeving moet hierbij leidend zijn: verwerk deze dus duidelijk in het juridisch kader van het rapport.
 - Het juridisch perspectief is op belangrijke punten onvolledig
 - Algemene doelstellingen van de EC worden als uitgangspunt gebruikt
 - De geldende wet- en regelgeving wordt vrijwel volledig buiten beschouwing gelaten: onderhands gunnen van concessies is een volwaardige wettelijke optie gebleven
 - Conclusies worden (ten onrechte) gebaseerd op algemene doelstellingen en uitgangspunten van de EC, die op cruciale punten niet zijn gevold voor het EP en RvM
 - Hierdoor worden onnodig obstakels gezien bij de mogelijkheden om onderhands te gunnen

Reflectie op het juridisch kader

- Maak het juridisch kader volledig. De geldende wet- en regelgeving moet hierbij leidend zijn: verwerk deze dus duidelijk in het juridisch kader van het rapport.

Reflectie vanuit Berenschot:

Het is van belang om de juiste juridische uitgangspunten in onze analyse aan te houden. Kanttekening is dat een gedetailleerde beschrijving en analyse van het juridische speelveld buiten de scope van de opdracht valt.

- In paragraaf 5.4 en bijlage 2 is het element van nationale vertaling van Europese regelgeving toegevoegd. Er is nader geduid wat de Europese regelgeving beoogt en welke uitzonderingen daarop mogelijk zijn. Waar nodig is de beschouwing van de effecten daar op aangepast.
- In paragraaf 5.4 is verduidelijkt dat de kwaliteit van vervoersdiensten breder is dan het vervoersaanbod
- In paragraaf 5.5 (overwegingen) is verduidelijkt dat nadere afspraken met buitenlandse overheden noodzakelijk zijn om daadwerkelijk te kunnen sturen.

De opmerking over de 18-maanden termijn voor het aanmelden van een nieuwe internationale treindienst hebben we niet overgenomen. We herkennen dat dit de flexibiliteit in een open toegang situatie enigszins beperkt. Het principe dat het aanbod flexibeler is in een vrije markt, dan in een gereguleerde situatie, blijft echter overeind.

Reactie op de politiek-maatschappelijke context

- Bij de beschrijving van de huidige situatie wordt te weinig uitgegaan van de politieke en maatschappelijke context.
 - In de beschrijving van het huidige aanbod op de HSL-Zuid wordt te weinig stilgestaan bij de maatschappelijke waarde van het aanbod en het netwerk en de maatschappelijke en politieke wensen die hier een grote rol in hebben gespeeld.
 - Hierdoor ontstaat een negatief beeld van de prestaties van NS en een te positief beeld van de mogelijkheden.
 - In de beschrijving van de IC Brussel wordt voorbij gegaan aan de veranderde ambitie gedurende de jaren. De keuze om Breda vaker aan te doen (en daardoor langere rijtijden) is te wijten aan de ontwikkelingen in de maatschappelijke context, en wijkt daardoor af dan de oorspronkelijke ambitie.

Reflectie op de politiek-maatschappelijke context

- Bij de beschrijving van de huidige situatie wordt te weinig uitgegaan van de politieke en maatschappelijke context.

Reflectie vanuit Berenschot:

De politiek-maatschappelijke wensen zijn van invloed op de lijnvoeringen en reistijden. Daarom zijn de volgende twee wijzigingen doorgevoerd:

- Paragraaf 2.3.1 (eerste alinea) is toegevoegd dat het alternatieve vervoersaanbod HSL-Zuid is ontwikkeld, rekening houdend met de beperkingen op het gebied van materieelbeschikbaarheid en de politieke-maatschappelijke reactie op het oorspronkelijke Fyra-aanbod
- In het tekstvak 'Doelstellingen vervoersdiensten: realisatie v.s. ambities' is toegevoegd dat, bij de ontwikkeling van alternatieve vervoersaanbod HSL-Zuid is besloten om alle IC Brussel frequenties via Breda te laten rijden.

De suggestie die wordt gewekt dat de huidige reistijd Amsterdam – Brussel met de IC Brussel een logisch gevolg is van een veranderde politiek-maatschappelijke ambitie is niet overgenomen:

- De huidige lijnvoering en materieelinzet is uiteindelijk een keuze van NS als vervoerder (geweest)
- Rondom de IC Brussel is sinds de start van de concessie veel kritiek vanuit de politiek en maatschappij op het aspect reistijd.

Reactie op de analyse van grensoverschrijdend vervoer

- Maak de analyse van grensoverschrijdend vervoer meer fact based en realistisch. De marktanalyse lijkt met name gebaseerd op vrijblijvende input van andere vervoerders (in plaats van op basis van feitelijkheden).
 - Er mist een onderbouwing met kwantitatieve data en praktijkvoorbeelden: het feit is dat er tot nu toe geen enkele nieuwe vervoerder zich heeft gemeld, terwijl dit al jaren mogelijk is. Dit wordt niet benoemd.
 - Het onderzoek is te optimistisch over de vraag of het maatschappelijk en politiek gewenste product tot stand komt in een vrije markt.
 - T.a.v. grensoverschrijdend vervoer wordt er te veel uitgegaan van medewerking. Nergens komt aan bod dat de capaciteit in België beperkt is.
 - Het is de vraag of België in een vrije markt ruimte maakt voor partijen die niet de maatschappelijk gewenste dienstregeling aanbieden. Daarnaast is de gebruiksvergoeding erg hoog in België.
 - T.a.v. lange afstandsvervoer worden de grote investeringen voor vervoerders en het belang van langjarige zekerheid buiten beschouwing gelaten.

Reflectie op de analyse van grensoverschrijdend vervoer

- Maak de analyse van grensoverschrijdend vervoer meer fact based en realistisch. De marktanalyse lijkt met name gebaseerd op vrijblijvende input van andere vervoerders (in plaats van op basis van feitelijkheden).

Reflectie vanuit Berenschot:

We achten we een verdere kwantitatieve onderbouwing niet noodzakelijk om tot de geformuleerde conclusies te komen.

Vanwege de geheimhoudingsclausules is een kwantitatieve analyse onmogelijk. Vandaar dat we hebben geredeneerd vanuit vraagontwikkeling, infrastructurele capaciteit en interesse van marktpartijen.

De mogelijke nadelen van een hybride oplossing en beperkte medewerking in België worden als grootste risico's gezien. Naar onze mening komen deze aspecten voldoende naar voren in het rapport.

Het belang van langjarige zekerheid is aangescherpt in paragraaf 3.4.2:

- In voetnoot 44 wordt aangegeven dat met huidige en potentiële vervoerders is gesproken.
- In een nieuwe voetnoot 50 wordt toegelicht waarom zich in de huidige situatie nog geen nieuwe toetreders op de HSL-Zuid hebben gemeld
- Het belang van lange termijnzekerheid voor de totstandkoming van exploitaties in OT is expliciet gemaakt.

Reactie op het onderscheid lange- en korte afstand

- Het verschil tussen internationale lange afstand en korte afstandsdiensien is niet relevant. Het gevolg van deze uitsplitsing op de orderingskeuzes leidt tot complexiteit, onduidelijkheid en kan een oneerlijke competitie tussen vervoerders creëren.

Reflectie vanuit Berenschot:

Het is niet onze intentie om de diensten van Thalys in verschillende categorieën te vatten. Het verschil tussen korte- en lange afstand wordt gemaakt op basis van reizigersprofiel en karakteristieken van het product.

Het rapport is aangepast, waarin wordt aangegeven dat lange afstandsdiensien ook een stop in Antwerpen kunnen hebben of dat deze diensten kunnen eindigen in Brussel.

Reactie op de noodzakelijkheid van coördinatie

- Het is onjuist dat coördinatie niet nodig is omdat er weinig tot geen interfaces zijn tussen interregionaal lange afstandsvervoer en andere treindiensten op de HSL-Zuid. De HSL-Zuid is een van de meest complexe stukken spoor en vraagt daarom om coördinatie.
- De beperkte coördinatie in een open toegang situatie zal leiden tot operationele complexiteit en daarmee een negatief effect hebben op de prestaties en capaciteit.

Reflectie vanuit Berenschot:

We zijn het er volledig mee eens dat er interactie is tussen de (prestaties van de) verschillende diensten op de HSL-Zuid en dat Thalys' prestaties de afgelopen jaren zijn beïnvloed door de binnenlandse IC direct. Daarom hebben we in het rapport aangegeven dat er altijd een mate van interactie zal zijn tussen de lange afstandsdiensten en overige diensten op de HSL-Zuid. Coördinatie gaat echter over meer dan punctualiteit.

Er zijn twee redenen waarom we aangeven dat er minder coördinatie nodig is voor lange afstandsdiensten:

1. De relatief beperkte impact op de totale HSL-Zuid prestaties, vanwege het lage aantal treinen
2. De karakteristieken van het aanbod: de lange afstandsmarkt is een op zichzelf staande markt, welke vanuit reizigers- en netwerkperspectief beperkt is geïntegreerd met het binnenlandse HSL-Zuid aanbod

Reactie op het effect van coördinatie op punctualiteit

- Beperkte coördinatie heeft een negatief effect op punctualiteit. De reizigers zijn de dupe indien er beperkt wordt gereguleerd. Lange afstandsdiensten zullen niet kunnen voldoen aan de verwachtingen om te concurreren met korte afstandsvluchten.
- Een KPI voor punctualiteit op langeafstandsdiensten leidt tot betere prestaties. Zo'n KPI past binnen een concessie, maar past niet binnen een open toegang situatie.

Reflectie vanuit Berenschot:

We zien het risico van lagere operationele prestaties, indien het aantal vervoerders op de HSL-Zuid toeneemt. Dit is meegenomen in de beoordeling van de effecten, en is een van de hoofdredenen waarom binnenlands open toegang laag scoort op operationele effecten.

Er is een aantal redenen waarom, er vanuit gaande dat de binnenlandse diensten worden gereguleerd, minder regulering op internationale treindiensten slechts een beperkt effect heeft op de verwachte operationele prestaties. Een van de redenen is het beperkte aantal internationale diensten (t.o.v. het aantal binnenlandse treinen). Belangrijker is dat er, weliswaar met de betrokkenheid van NS in alle internationale diensten, op dit moment (al) sprake is van vier gescheiden operaties op de HSL-Zuid (IC direct, IC Brussel, Thalys en Eurostar).

Reactie op internationale coördinatie en concessies

- De geschiedenis toont dat internationale lange afstandsdiensden succesvol onderdeel kunnen uitmaken van een concessie. Alle verbindingen die in de concessie zijn vastgelegd, worden op dit moment uitgevoerd. Er is geen aanleiding om te verwachten dat een coördinatieprobleem in de toekomst ontstaat, dat een negatief effect heeft op de verbindingen.

Reflectie vanuit Berenschot:

In het onderzoek wordt aangegeven dat internationale verbindingen op dit moment onderdeel uitmaken van de concessie. We stellen ook dat de lange afstandsdiensden zich ontwikkeld hebben in lijn met de concessievereisten. Er is echter een aantal redenen waarom wij concluderen dat toekomstige regulering geen vanzelfsprekende optie is dan wel geen significante voordelen biedt, t.o.v. een niet-gereguleerde situatie.

1. De marktomvang en -verwachtingen zijn zodanig, dat verwacht mag worden dat een toekomstig treinaanbod ten minste vergelijkbaar is met het huidige aanbod.
2. Met het oog op het juridische kader (buurlanden en EU), met open toegang als de norm voor lange afstandsdiensden, is een concessiemodel niet de vanzelfsprekende keuze voor de toekomst.
3. Ook in de huidige situatie heeft het ministerie weinig instrumenten om te sturen op de ontwikkeling en kwaliteit van de internationale lange afstandsdiensden. De invloed van een KPI stopt aan de grens.

Reactie op het effect van OT op meer verbindingen

- Het is onjuist om er van uit te gaan dat met OT een groter vervoersaanbod zal ontstaan:
 - Operationele mogelijkheden zullen de capaciteit op de HSL-Zuid beperken: de HSL-Zuid is te vol en te complex om meerdere vervoerders te accommoderen.
 - Het open toegang regime geeft vervoerders onvoldoende duidelijkheid en zekerheid. Het concessiemodel voorziet hier wel in en maakt het mogelijk om de huidige aanbod verder te ontwikkelen.
 - In open toegang hebben vervoerders onvoldoende verplichtingen om een minimum frequentie of aanbod te rijden. Dit betekent dat overheden minder zekerheid krijgen.

Reflectie vanuit Berenschot:

We ondersteunen het punt dat lange termijn duidelijkheid en zekerheid rondom de beschikbare treinpaden nodig is. Wij onderschrijven het gebrek aan capaciteit niet, omdat momenteel maar ca. de helft van de beschikbare 300km/u paden worden benut.

- In paragraaf 2.4.2 is verduidelijkt dat lange termijn duidelijkheid en zekerheid rondom treinpaden nodig is
- In hoofdstuk 2 is verduidelijkt dat de concessie heeft bijgedragen aan de totstandkoming van het aanbod

Het standpunt dat alleen een concessie deze duidelijkheid kan bieden, is niet overgenomen. Ondanks dat dit in het gesprek naar voren kwam, werd dit niet gedeeld met de meeste andere vervoerders. Daarnaast is er een aantal Europese voorbeelden van grootschalige investeringen zonder de zekerheid van een concessie.

Reactie op algemene punten

- De begrippen interregionaal binnenlands en grensoverschrijdend vervoer werken verwarrend. Er wordt voorgesteld om de begrippen binnenlands vervoer, kort grensoverschrijdend en langeafstandsvervoer te hanteren.

Reflectie vanuit Berenschot:

We hebben deze opmerking niet overgenomen. Met het expertteam en de begeleidingscommissie is hier uitgebreid bij stilgestaan. De huidige benaming is als beste naar voren gekomen. Dit mede omdat met kort grensoverschrijdende treindiensten doorgaans op stoptreinverbindingen wordt gedomd.

- De aanbevelingen en conclusies van de Parlementaire Enquête Fyra (PEF) moeten prominenter belicht worden in de rapportage.

Reflectie vanuit Berenschot:

In hoofdstuk 2 besteden we aandacht aan de PEF, al hebben we de conclusies en aanbevelingen niet als leidraad genomen. Enerzijds vanwege de onderzoeksopdracht, meegegeven door IenW. Anderzijds vanwege de omstandigheden en inzichten die veranderd zijn, t.o.v. de situatie t.t. van de PEF.

Reactie op algemene punten

- Het document van NS en ProRail over de LT Visie HSL uit 2018 is een intern document dat de mening en wensen van NS en ProRail weerspiegelt. Dit zou niet gebruikt moeten worden.

Reflectie vanuit Berenschot:

We gaan er in mee dat dit document niet de voornaamste basis moet zijn voor conclusies rondom zaken zoals infrastructurele capaciteit en prestatieverwachtingen.

Naar onze mening blijkt dit voldoende uit het rapport, omdat we op deze punten de meest recente inzichten van ProRail en TBOV gebruikt hebben, aangevuld met expert opinion van de expertgroep en onderzoekers.

Reactie op de beoordeling van de scenario's



- Bij effecten voor klanten lijkt in geen enkel scenario snel vervoer te worden gerealiseerd.
- De scores van de scenario's zijn in veel gevallen expert opinions.

Reflectie vanuit Berenschot:

Algemeen: Naar aanleiding van deze opmerkingen zijn de spinnenwebben op sommige aspecten aangepast.
(N.B.: zie volgende slide voor reactie op punt realiseren snel vervoer.)

Reactie op de beoordeling van de scenario's

- De positie van NS lijkt in een aantal gevallen mee te worden gewogen in de beoordeling van de scenario's. Dit moet niet in de rapportage worden opgenomen.
 - De financiële gevolgen voor NS zijn niet relevant in dit onderzoek en is onder gerelateerd aan het reizigersbelang. Daarom dient dit niet in de rapportage opgenomen te moeten worden.
 - De keuze die NS heeft gemaakt voor ICNG materieel wordt meegenomen in de weging van de scenario's. Daarmee wordt de vloot van NS als voldongen feit gepresenteerd.

Reflectie vanuit Berenschot:

- Ten aanzien van het eerste punt: het in kaart brengen van het financiële effect van keuzes op het Ministerie van Financiën als aandeelhouder van NS is expliciet onderdeel van onze opdracht. Daartoe is een financiële analyse van het resultaatseffect voor NS noodzakelijk.
- De wijze waarop we het door NS bestelde ICNG-materieel en het tot stand komen van sneller vervoer meegewogen hebben in de analyse grotendeels gebaseerd op een tweetal aspecten: de waarschijnlijkheid dat andere aanbieders materieel met een hogere maximumsnelheid zullen inzetten en de uitgangspunten van de zgn. redelijke regeling. Kern van onze conclusie op het eerste punt is dat het gezien 1) de beperkte reistijdwinsten, 2) de spanning tussen concessievereisten (o.a. toegankelijkheid en vervoerscapaciteit) en de karakteristieken van hogesnelheidsmaterieel en 3) de hogere kosten van hogesnelheidsmaterieel binnen de context van een structureel verlieslatende exploitatie niet heel waarschijnlijk is dat andere aanbieders wezenlijk ander / sneller materieel zullen inzetten. Daarbij komt dat er op basis van de redelijke regeling verschillende scenario's denkbaar zijn die er allemaal toe leiden dat het ICNG-materieel op de HSL-Zuid ingezet blijft worden (al dan niet met NS als exploitant). Beide punten maken dat het naar onze mening inderdaad waarschijnlijk is dat geen enkel scenario uiteindelijk tot sneller vervoer zal leiden.

Reactie op de conclusies

- Er wordt sterk voorgesorteerd op het behoud van binnenlands vervoer via HSL in één concessie met de rest van het binnenlandsvervoer.
- Het aanbesteden en onderhands gunnen van binnenlands vervoer worden (ten onrechte) aan elkaar gelijkgesteld.
- Het moet verduidelijk worden dat een partij die het internationale vervoer verzorgt, sowieso binnenlandse in- en uitstappers zou moeten mogen meenemen.

Reflectie vanuit Berenschot:

- Ten aanzien van het punt rondom het voorsorteren op het behoud van het binnenlands vervoer via HSL in één concessie met de rest van het binnenlands vervoer is het inderdaad zo dat dit de op basis van de analyse beste scorende variant voor de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten is. Dit hebben we daarom dusdanig weergegeven in het rapport.
- Wij herkennen de opmerking dat bij de conclusies over binnenlands vervoer aanbesteding en onderhands gunnen (ten onrechte) aan elkaar gelijk worden gesteld niet. Wij stellen in de betreffende zinsnede in hoofdstuk 6 dat met beide vormen van regulering is zeker te stellen dat de vervoercapaciteit, frequenties en prijs aansluiten bij de beleidsambities van het ministerie van IenW. Daarmee zeggen we niet dat beide vormen van reguleren aan elkaar gelijk zijn.
- Wij onderschrijven dat bij beschrijving van de scenario's in hoofdstuk 3.8 onvoldoende naar voren kwam dat de exploitanten van de (lange afstand en interregionale) internationale treindiensten over de HSL-Zuid in principe ook de mogelijkheid hebben om binnenlandse reizigers te vervoeren tussen de verschillende Nederlandse stations die zij aandoen. Dit hebben we met een voetnoot verduidelijkt.

Reactie op een greenfield benadering

- Het onderzoek gaat te veel uit van een situatie waarin wordt voortgeborduurd op de huidige ordening van de HSL-Zuid. Er wordt niet uitgegaan van mogelijke verbeteringen als gevolg van een greenfieldbenadering.
 - Daardoor wordt te veel uitgegaan van de beperkingen van de huidige situatie en de keuzes die NS als bestaande vervoerder maakt.
 - Het potentieel van de HSL en het belang van de reiziger wordt daardoor niet optimaal benut.

Reflectie vanuit Berenschot:

- We onderschrijven dat de formulering dat *nog geen andere partij bewezen heeft dat het beter kan* een ongelukkige is. Deze formulering hebben we aangepast.
- Bepalingen rondom vertrouwelijkheid verhinderen ons om in meer in detail uitspraken te doen over het exploitatieresultaat van de binnenlandse treindiensten over de HSL-Zuid. De strekking hier is echter dat ook in het geval van een significante verbetering van het exploitatieresultaat geen hogere opbrengsten voor de staat te voorzien zijn. Dit omdat de huidige HSL-heffing de draagkracht van dit marktsegment te boven gaat.
- In de hier weergegeven passages refereren we naar ons idee op geen enkele manier aan de rol van NS, maar stellen we dat er op basis van de genoemde factoren maar beperkte speelruimte lijkt te zijn voor vervoerders om daadwerkelijk aantrekkelijker of betere binnenlandse vervoersdiensten te realiseren.

Vervolg

- Schriftelijke reacties naar NS, Thalys en FMN waarin we ingaan op het verwerken van hun reacties.
- Hoe omgaan met voorstel vanuit NS en FMN om in gesprek te gaan over hun reacties?
- Definitief maken onderzoeksrapport en vervolgproces
- Vervolgopdracht financiële effecten



Berenschot

www.berenschot.nl

 /berenschot

Van: 10.2.e - IBI F&I
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Opdrachtbrief: 10.2.g Onderzoek ordening
Datum: dinsdag 21 april 2020 11:59:54
Bijlagen: [Opdrachtbrief.pdf](#)

Geachte 10.2.e ,

Bijgaand ontvangt u de getekende opdrachtbrief onder zaaknr. 10.2.g met betrekking tot het bovengenoemd project.

Het te gebruiken bestelnummer (voor de facturen) betreft 10.2.g

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Adviseur Bedrijfsvoering

Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)

Directie Financiën en Inkoop

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | Flexplek

Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

M: 06 10.2.e

E: 10.2.e @minienw.nl

Aanwezig van maandag t/m vrijdag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - IBI F&I
Cc: 10.2.e DGMo
Onderwerp: Re: Opdrachtbrief: 10.2.g Onderzoek ordening
Datum: dinsdag 21 april 2020 12:46:59

Geachte 10.2.e ,

Dank voor de formele bevestiging van de opdracht.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - IBI F&I


Verzonden: dinsdag 21 april 2020 11:59

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e - DGMo

Onderwerp: Opdrachtbrief: 10.2.g Onderzoek ordening

Dubbele inhoud met document 95



Dubbele inhoud met document 95

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: voorstel financiële effecten
Datum: woensdag 22 april 2020 16:53:04
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten bs.pdf](#)

Beste Berenschotter,

Dank voor jullie offerte. We hebben nog een paar zaken, kunnen jullie de offerte nog aanpassen?

- 10.2.e wordt expert ipv teamlid
- We kunnen een eerste versie krijgen met hypothesen voor 5 mei
- Berenschot is bereid alvast aan de slag te gaan terwijl de inkoopopdracht nog in de pijplijn zit.
- Het maakt voor hun ws niet echt uit of de berekening per miljoen of 10 miljoen is, dat bekijken we later.
- Jullie lassen nog een ronde overleg met NS in
- Jullie nemen negatieve risico afslag dat HSL tijdelijk onder HRN komt mee.
- De NDA is wel noodzakelijk want de informatie van NS is voor verschillende onderdelen nodig.
- Minfin wil ook graag dat wij de effecten op NS en dividend meenemen (ook mbt ot/decentralisatie) en zijn bereid om mee te doen aan onderzoek in die zin dat het verzoek in ieder geval mede namens hem komt; ze spreken de CFO van NS as woensdag en kunnen dus eea aankaarten op die dag mochten er moeilijkheden komen. Het rapport kan dus mede namens Fin.
- Het wordt een (bedrijfs-)vertrouwelijk intern advies. NFE-berekeningen zijn niet gepubliceerd.
- Rebel krijgt een opdracht voor het HRN deel en de decentralisaties.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

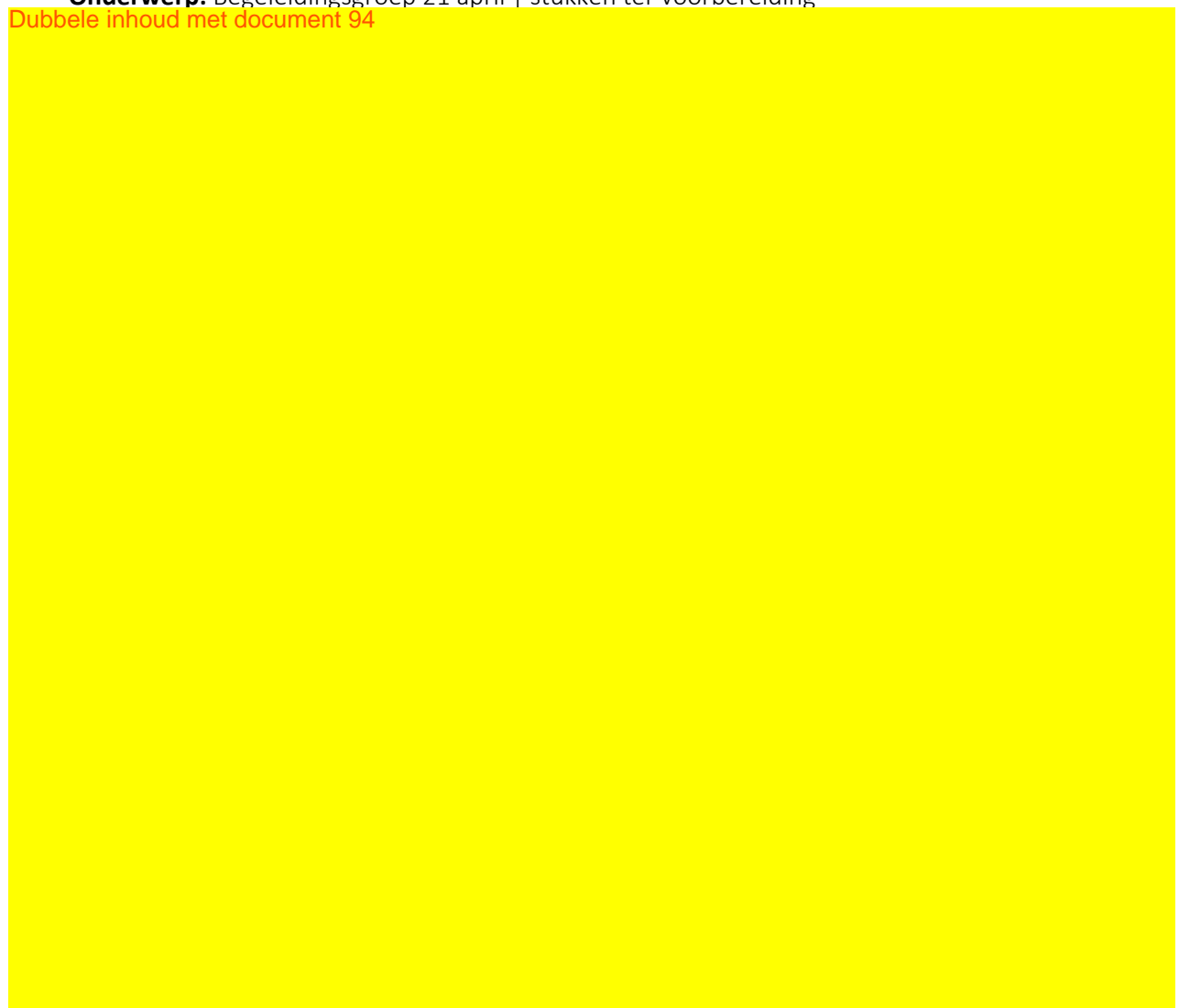
Verzonden: maandag 20 april 2020 16:04

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Begeleidingsgroep 21 april | stukken ter voorbereiding

Dubbele inhoud met document 94



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: financiële effecten HSL - berenschot bellen
Datum: woensdag 22 april 2020 22:13:13
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Hoi 10.2.e,

Ik zie dat je 10.2.e niet hebt opgenomen in je mail en in de uitnodiging voor de call. Ik zal de mail en de uitnodiging naar hem doorsturen.

Fijne avond en groet,

10.2.e

10.2.e | Consultant

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

Berenschot

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 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 22 april 2020 22:03

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

10.2.e - BSK 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>

Onderwerp: RE: financiële effecten HSL - berenschot bellen

Ha 10.2.e, 10.2.e,

We spreken elkaar morgen om 12 uur. 10.2.e en 10.2.e hebben nog een aantal vragen en opmerkingen waardoor de offerte ws nog aangepast moet worden. 10.2.e en belt wellicht ook in. Ik zal vragen of ze vooraf de opmerkingen kunnen delen. 10.2.e / 10.2.e sturen jullie nog een mail met vragen en opmerkingen aan 10.2.e? Dat lijkt me het handigste. Ik heb daarvoor morgen geen tijd.

Groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e BSK; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Aangepaste offerte vervolgonderzoek HSL-Zuid
Datum: donderdag 23 april 2020 17:12:18
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten vs2.pdf](#)

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

In aansluiting op het gesprek eerder vanmiddag stuur ik jullie hierbij de aangepaste versie van de offerte voor het vervolgonderzoek naar de financiële effecten van het geheel of gedeeltelijk aan de markt laten van de internationale HSL-Zuid diensten.

Zoals besproken gaan wij, vooruitlopend op een formele opdrachtbevestiging, op deze basis aan de slag. Mochten er toch nog wezenlijke inhoudelijke opmerkingen zijn bij onze aanpak, dan verneem ik dat graag en zullen we waar nodig de uitvoering van het onderzoek bijsturen.

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>



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 - BSK
Aan: 10.2.e - DGMO; 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e -
 DGMO; 10.2.e - DGMO; 10.2.e
Onderwerp: RE: financiële effecten HSL - berenschot bellen
Datum: donderdag 23 april 2020 11:51:16
Bijlagen: [62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten \(003\) aangevuld.pdf](#)

Beste allen,
 Zie mijn opmerkingen (geel gearceerd) in de versie die 10.2.e al had gestuurd.

10.2.e

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

Van: 10.2.e - DGMO

Verzonden: woensdag 22 april 2020 18:52

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

Onderwerp: financiële effecten HSL - berenschot bellen

Tijd: donderdag 23 april 2020 12:00-12:30 Europe/Amsterdam.

Locatie:

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld
Datum: donderdag 23 april 2020 09:24:00
Bijlagen: [image012.png](#)
[image013.png](#)
[image014.png](#)
[image015.png](#)
[image016.png](#)
[191022 Reactie op suggesties FMN.pdf](#)
[Reactiebrief FMN.docx](#)
[FMN - 200406 reactie Berenschot concept rapportage HSL Zuiddef.pdf](#)
[image003.png](#)
[image005.png](#)

Dag 10.2.e,

Ik heb je vraag over het expert-document even bij mijn collega's gelegd die hier dagelijks mee bezig zijn. Ik hoop daar zo snel mogelijk op terug te komen. Goed om te horen dat de conclusies helemaal op elkaar aansluiten.

Wat betreft de FMN-reactie, daar zie ik volgens mij twee punten waar FMN verwijst naar eerdere afspraken met het Ministerie:

- a. Positie van NS: ik zie in de reactie op de onderzoeksopzet geen opmerking over de positie van NS. Volgens mij doelen ze hier op hun reactie op de onderzoeksopzet van het HRN-rapport. Daar hadden ze wel kritiek op de aandacht voor de positie van NS. Wij hebben toen aangegeven: 'Om een weloverwogen besluit te nemen voor het openbaar aanbesteden dan wel onderhands gunnen van een HRN moet niet alleen inzichtelijk worden wat een keuze voor openbaar aanbesteden aan sich betekent, maar ook wat de gevolgen (impact) een dergelijke keuze heeft op de huidige situatie. Denk daarbij aan de overgang van personeel en materieel, en de veranderende positie van NS als staatsdeelneming. Er is immers geen sprake van een greenfieldsituatie.' Er is wat ons betreft nooit de toezegging gedaan om geen enkele uitspraak te doen in onderzoeken over de positie van NS, zoals FMN lijkt te suggereren.
- b. Positie van de ICNG-B: op dit punt is FMN wel aangeslagen in de oorspronkelijke onderzoeksopzet. Daar stond onder praktische uitvoerbaarheid eerst een zinnetje: 'Prestaties t.o.v. potentie ICNG: is dit een eerlijk moment om een keuze te maken?' Wij hebben toen aangegeven dat het niet kan overkomen alsof wij een voorkeur hebben voor gebruik van de ICNG-B, en hebben daarom dit criterium geschrapt. Wat mij betreft is de verwoording die jullie kiezen in de reactiebrief de goede, namelijk dat het in meerdere scenario's denkbaar is dat het ICNG-materieel benut gaat worden, ongeacht of dit door NS als exploitant gebeurt. Door de Redelijke Regeling is de eventuele inzet van ICNG-B treinen (grotendeels) marktordeningsneutraal. Wellicht zou ik daar de argumentatie zelfs mee beginnen.

Ik stuur je vertrouwelijk de reactie van FMN op de onderzoeksopzet zodat je weet waar ze op aansloegen en hoe wij daar mee omgegaan zijn.

Ook stuur ik je een link naar Kamervragen over de ICNG-B, zodat je weet wat onze Stas hierover heeft gezegd: <https://zoek.officiëlebezoekingen.nl/ah-tk-20182019-3974.html>. De belangrijkste passage: *Zoals eerder met uw Kamer gedeeld loopt NS met de bestelling van ICNG-B-treinen voor de IC Brussel niet vooruit op het ordeningsbesluit dat ik volgend voorjaar neem. Dit omdat de nieuwe treinen bij eventuele aanbesteding van de HSL-Zuid zijn opgenomen in de Redelijke Regeling, zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 2. Daarmee gaan deze treinen bij een eventuele aanbesteding van de HSL-Zuid als separate concessie in principe over naar de volgende vervoerder. IenW heeft daarnaast ook de bevoegdheid deze nieuwe treinen toe te wijzen aan het HRN. Dit geldt overigens ongeacht welke partij de nieuwe HRN-concessie na 2024 rijdt. Deze keuzemogelijkheid is in de Redelijke Regeling vastgelegd. Gebruik hiervan biedt aan nieuwe vervoerders de mogelijkheid om bij eventuele aanbesteding eigen materieel mee te nemen.*

Wat betreft de vraag van FMN – en NS – om nader in gesprek te gaan, zou ik ze netjes verwijzen naar het Ministerie. Wij zijn van harte bereid om (met een definitief rapport) het gesprek aan te gaan over het onderwerp.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 21 april 2020 17:18

Aan: 10.2.e - DGMo

CC: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: RE: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld

Beste 10.2.e,

Vanmorgen hadden we het over het ProRail-document waar ik nog niet goed naar had kunnen kijken. Dat betrof onderstaande. Inmiddels ben ik er wel doorheen gegaan en het goede nieuws is dat de aannames en stellingen in onze rapportage hier alleen maar verder door onderbouwd worden. De frequenties die volgens deze analyse commercieel gezien mogelijk zijn, liggen duidelijk hoger dan de huidige en onderschrijven daarmee onze stellingname dat er voldoende markt is om minimaal het voor 2024 voorziene aanbod ook in de toekomst tot stand te laten komen.

Een vervolgvraag van mijn kant: de informatie op deze slides vormt een mooie basis voor het formuleren van scenario's in het kader van onze tweede vervolgoopdracht. Kunnen we deze input hiervoor gebruiken, aangezien de documenten reeds in bezit van lenW zijn?

Verder hadden we toegezegd om jou de reactie van FMN en onze (concept) reactie daarop te sturen. Hierbij tref je beide documenten aan. Wil jij het me laten weten als er vanuit het ministerie opmerkingen zijn bij onze verwerking of reactie op de punten waar lenW genoemd wordt?

Dank alvast voor je reactie en 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.

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

Verzonden: woensdag 8 april 2020 18:06

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld

Dag 10.2.e,

Zoals vanmiddag telefonisch aangegeven is het expertteam voor de netwerkanalyse gekomen tot een eerste advies voor de mogelijkheden in het internationaal reizigersvervoer richting 2040. ProRail is daarvoor in de lead, in samenwerking met NS en FMN. Je zult begrijpen dat dit een eerste concept is, met alle misken en maren. Ook is vertrouwelijkheid van belang.

Aan jou de vraag of de conclusies die worden getrokken over de HSL-Zuid lijken te stroken met jouw beeld, en specifiek de conclusies in het HSL-onderzoek? Het zou jammer zijn als er licht zit tussen de beide rapporten. Mocht dat er wel zijn, is het nuttig om te onderzoeken waar dat aan ligt.

Mocht je verduidelijkende vragen willen stellen over de werkwijze, is het nuttig om 10.2.e (+316 10.2.e) of 10.2.e (+316 10.2.e) even te bellen.

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 wege 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.

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 Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland op “conceptrapportage Onderzoek Ordening HSL-Zuid” d.d. 27 maart 2020

6 april 2020

Inleiding

Graag maakt FMN gebruik van de mogelijkheid te reageren op de conceptrapportage ‘Onderzoek ordening HSL-Zuid’ zoals ontvangen op 27 maart 2020. Dit onderzoek is een van de bouwstenen voor de verdere besluitvorming over de integrale visie van de Minister over marktordening in het openbaar vervoer vanaf 2025.

Wij stellen het op prijs te kunnen reageren op het concept onderzoek, maar de tijdslijnen zijn wel kort, zeker gezien de enorme impact die de coronacrisis uitoefent op het openbaar vervoer en de bedrijfsvoering van de leden van FMN. Onderstaande reactie is dan ook een reactie op hoofdlijnen; FMN behoudt zich de mogelijkheid voor om op een later moment nog met een meer gedetailleerde reactie te komen.

FMN heeft waardering voor de zorgvuldigheid waarmee het vraagstuk is ontleed en het onderscheid dat is gemaakt tussen de infrastructuur en de dienstverlening op die infrastructuur. De opzet van het onderzoek waarbij verschillende scenario’s worden gedefinieerd en geplot op een continuüm is op zich verhelderend.

Wel ziet FMN een aantal concrete punten waarop het onderzoek aangescherpt of heroverwogen zou moeten worden. FMN gaat ervanuit dat deze opmerkingen ondanks de tijdsdruk toch meegewogen zullen worden bij de verdere afronding van het onderzoek.

Tevens gaat FMN ervanuit dat zij in de gelegenheid gesteld wordt om haar opmerkingen op het conceptrapport nader toe te lichten in een persoonlijk gesprek waarin ook inhoudelijk over bedoelde punten van gedachten gewisseld kan worden.

Opmerkingen FMN bij concept-rapportage

- **Indeling in interregionaal binnenlands en grensoverschrijdend vervoer** is Dit wekt enige verwarring. FMN stelt voor hiervoor de begrippen binnenlands vervoer, kort grensoverschrijdend en langeafstandsvervoer te hanteren. Dat lost verwarring tussen de verschillende vervoerstypen op.
- **Gebruik van bronnen.**
 - o In het onderzoek wordt niet expliciet stilgestaan bij de **aanbevelingen en conclusies van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra**. FMN is van mening dat dit wel in het onderzoek opgenomen zou moeten worden en dat de conclusies ook prominenter belicht zouden moeten worden in de rapportage.



- Er wordt geregeld geput uit het document van **NS en ProRail over LT Visie HSL uit 2018**. Dit is een intern document van NS en ProRail, dat de mening en wensen van NS en ProRail weerspiegelt. Opdrachtgever voor het rapport waren ook de interne organisaties en de gelegenheid voor andere partijen om daarop te reflecteren is nooit geboden. Daarmee kwalificeert dit document als een partijrapportage dat (bepaald) niet kan gelden als een objectieve opinie of een onafhankelijk feitenrelaas. Toch lijken de meningen en conclusies uit dit document wel te worden meegenomen in dit onderzoek als feitenmateriaal. Naar de mening van FMN is dat onterecht en moet het gebruik van deze bron integraal worden weggelaten. Datzelfde geldt voor de gevolgen en conclusies die in het onderzoek worden verbonden aan de argumenten en feiten die aan dat onderzoek worden ontleend.
- **Beoordeling van scenario's**
 - FMN waardeert de visualisatie van de scenario's in een spinnenweb-diagram en ziet daarin een verheldere uitwerking. Wel valt het haar op dat bij effecten voor klanten in geen enkel scenario snel vervoer gerealiseerd lijkt te worden. Dat roept de vraag op of deze weergave op alle aspecten realistisch is. Bovendien staat dit op gespannen voet met de aanbevelingen van de enquêtecommissie.
 - De scores van de scenario's op alles aspecten zijn expert opinions. Hoewel dat soms ook bijna niet anders kan, gelden expertopinions per definitie als subjectief; zij zijn soms ook echt niet voelbaar. Wat lastig te interpreteren is, is dat sommige scores negatief zijn of positief ten opzichte van het positieve of negatieve criterium. FMN gaat hierover graag verder in gesprek.
- **De positie van NS lijkt in een aantal gevallen mee te worden gewogen** in de beoordeling van de scenario's. FMN is van mening dat dit niet de bedoeling kan zijn en dat de rapportage daarvan ontdaan dient te worden.
 - Zo worden de financiële gevolgen voor de NS van verschillende scenario's meegewogen in de beoordeling van scenario's. Het is überhaupt al raar om het financiële belang van één van de marktspelers hierin mee te wegen, laat staan dat van de bestaande aanbieder. Hier wreekt zich naar de mening van FMN ook de aanbevelingen van de enquêtecommissie Fyra niet worden benoemd. Het is immers het reizigersbelang dat voorop dient te staan – niet het belang van de belastingbetaler, van het ministerie van Financiën als aandeelhouder of (zeker niet) het financieel belang van NS. FMN roept in herinnering dat zij bij aanvang van de onderzoeksopdracht hier al op wees als risico waarna haar medegedeeld is dat dergelijke NS-gerelateerde aspecten niet zouden meewegen. Op basis van die mededeling, dient het rapport daar nu dan ook van ontdaan te worden.



- Ook lijkt de keuze die NS heeft gemaakt voor ICNG materieel (type materieel en aantallen) meegenomen te worden bij de weging van scenario's. Daarmee wordt de vloot van NS als voldongen feit gepresenteerd, of ten minste aangenomen, en wordt voorbij gegaan aan (i) het aanbod dat andere partijen kunnen doen, het materieel dat zij zouden inzetten en de voordelen die dat zou bieden; en (ii) de eerdere toezegging van de staatssecretaris, dat de investeringen van NS niet zouden meewegen bij de onderhavige rapportage of toekomstige besluitvorming over de HSL-Zuid. Ten slotte (iii) wordt voorbij gegaan aan het punt dat de HSL-verbinding is aangelegd voor een grotere snelheid dan de ICNG aan kan en dat de enquêtecommissie er nadrukkelijk op wees, dat die (substantiële) meerkosten niet zomaar terzijde geschoven mogen worden bij de keuze van materieel dat de snelheid niet af kan.
- In de conclusies wordt naar de mening van FMN wel erg **voorgesorteerd** op het **behoud van het binnenlands vervoer via HSL in één concessie met de rest van het binnenlands vervoer**. In de ogen van FMN is dat een conclusie die direct en evident uitsluitend in het belang van NS is. Ook wordt gesteld dat aanbesteden leidt tot meer dan één concessie en daarmee tot meer interfaces en afstemming en minder efficiëntie. FMN pleit voor meer nuance in de conclusies. Het is prima mogelijk om voorwaarden voor samenwerking tussen concessiehouders op te nemen in de wederzijdse concessies, zoals dat elders ook gebeurt en staande praktijk is, met bewezen voordelen voor de reiziger.
- Ook wordt bij de conclusies over binnenlands vervoer **aanbesteding en onderhands gunnen (ten onrechte) aan elkaar gelijk gesteld**: *'Met reguleren, al dan niet via een aanbesteding, is zeker te stellen dat de vervoercapaciteit, frequenties en prijs aansluiten bij de beleidsambities.'* Elders in het rapport schrijft men dat aanbesteding leidt tot betere, afdwingbare prestaties. Waarom hier aanbesteding en onderhands gunnen dan aan elkaar gelijk gesteld worden, is niet goed te volgen; dat bepaalt immers nu juist de mate van "regulering" van dat binnenlandse vervoer, waar het in deze bullet om gaat. Bovendien zijn de resultaten in de praktijk ook niet met elkaar vergelijkbaar, omdat aanbesteden in de praktijk doorgaans leidt tot beter te sanctioneren en handhaven eisen en voorwaarden dan bij onderhandse gunning het geval blijkt.
- FMN is verder van mening dat verduidelijkt zou moeten worden dat een **partij die het internationale vervoer verzorgt, sowieso binnenlandse in- en uitstappers zou moeten mogen meenemen**. Dat is goed voor de reiziger (hogere frequentie, meer aanbod, keuze in kwaliteit van aanbod) en voor de markt (kansrijker aanbod). Dit wordt nu niet expliciet gemaakt in het onderzoek. FMN verzoekt u daarom, dat alsnog te expliciteren.



- **Greenfield benadering vs. voortborduren op de bestaande situatie.** FMN is van mening dat te vaak in het onderzoek wordt uitgegaan van een situatie waarin wordt voortgeborduurd op de huidige ordening van de HSL-Zuid en niet wordt uitgegaan van mogelijke verbeteringen als gevolg een greenfield benadering. Daardoor is de huidige inrichting en wordt te veel uitgegaan van de beperkingen die het gevolg zijn van de huidige oplossing en de keuzes die de NS als bestaande vervoerder maakt. Het potentieel van de HSL en het belang van de reiziger worden daarmee niet optimaal benut en de in de verbinding gepleegde investeringen komen onvoldoende tot hun recht. Ook hier refereert FMN weer aan het belang dat de enquêtecommissie daaraan toe kende.
 - Blz. 20, tabel, eerste rij, tweede kolom: de redenering dat er weinig noodzaak of ruimte is voor wezenlijke verbeteringen vanuit reizigersperspectief, is niet onderbouwd. Het is voor FMN niet duidelijk waarop dat is gebaseerd? En met welke concurrenten van NS is dit besproken?
 - De aanname dat met ICNG gereden wordt, zou niet als gegeven moeten gelden; andere vervoerders kunnen wellicht een beter voorstel doen op dit punt maar daar is niet naar gezocht. FMN heeft juist ook op dit punt gewezen bij de aanvang van dit onderzoek. De vrees die FMN op dat punt had, lijkt waarheid te worden in dit onderzoek omdat de facto uitgegaan wordt van dat gereden gaat worden met de ICNG.
 - Zelfde tabel, tweede rij, tweede kolom: de redenering dat er nog geen partij in de markt is die bewezen heeft dat ze het beter kan, is onbegrijpelijk: andere partijen hebben tot op heden geen serieuze kans gehad om dat te bewijzen. Partijen hebben concreet aanbiedingen neergelegd, maar hiermee is nooit iets gedaan. In dit onderzoek is niet gevraagd naar de vervoersplannen van andere partijen. De marktbevraging uit 2017 (Rebel) wordt her en der wel aangehaald in het rapport, maar is geen goede bron omdat dat onderzoek veronderstelde dat verbetervoorstellen van andere partijen met NS moesten worden gedeeld en aan NS zouden worden opgedragen. Het lag uiteraard voor de hand dat partijen hiertoe niet bereid bleken. FMN is van mening dat deze conclusie moet worden herzien.
 - Zelfde tabel, eerste kolom, derde rij: dat een partij minder verlieslatend kan zijn, maar dan nog steeds niet rendabel is (i) ongemotiveerd en (ii) niet relevant: als een economisch verlies lager kan zijn dan het huidige, is dat economisch altijd nog efficiënter dan de huidige situatie. Daarmee wekt deze passage (wellicht onbedoeld) de indruk dat er bescherming aan NS wordt geboden;



- Onderzoekers stellen het volgende: [ondanks dat partijen aangeven dat zij verbeteringen kunnen realiseren voor binnenlands interregionaal vervoer] *verwachten wij dat er weinig ruimte is om significant aantrekkelijkere of betere binnenlandse vervoersdiensten te realiseren, tenzij er substantieel wordt geïnvesteerd in aanpassingen aan de infrastructuur. Gezien de instroom van ICNG, de voorziene frequentieverhogingen, de verwevenheid met het overige net en de beperkte ruimte op het spoor, verwachten wij dat de verschillende aanbieders zich maar in beperkte mate kunnen onderscheiden op vervoerscapaciteit, operationele prestaties en kwaliteit van de vervoersdiensten.* Opnieuw is hier geen sprake van een greenfield benadering maar wordt de facto ervanuit gegaan dat er sprake is van NS als hoofdaanbieder, dat NS bepaalt hoeveel ruimte zij inneemt en welk materieel zij inzet, zodat de ruimte die daarna resteert, beperkt is.

Zoals gezegd, gaat FMN graag op korte termijn over de inhoud van deze opmerkingen met u in gesprek, om zo tot de noodzakelijke verbeteringen te komen.

Met vriendelijke groet,

Namens de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: FW: E-mailen - 62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten (003)_aangevuld.pdf
Datum: donderdag 23 april 2020 10:20:47
Bijlagen: [62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten \(003\)_aangevuld.pdf](#)

Ter info alvast onze eerste opmerkingen.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Definitief conceptrapport - onderzoek ordening HSL-Zuid
Datum: dinsdag 28 april 2020 16:56:35
Bijlagen: 200422 Conceptrapportage HSL-Zuid_reactie IenW deadline 28 april compleet.docx

Hoi 10.2.e,

Het rapport ziet er netjes uit, bedankt voor deze versie. Zoals toegezegd stuur ik je hierbij onze reactie. De schuingedrukte opmerkingen betreffen de opmerkingen die we eerder gemaakt hebben en die nog openstaan. Verder hebben we zo veel mogelijk met concrete suggesties en vragen gewerkt, zodat jullie steeds kunnen aangeven of jullie deze overnemen en zo nee waarom niet.

Nog vragen? Stel ze gerust!

Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 22 april 2020 18:00

Aan: 10.2.e - BSK

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

Onderwerp: Re: Definitief conceptrapport - onderzoek ordening HSL-Zuid

Hoi 10.2.e,

Je hebt helemaal gelijk. Ik had het even over het hoofd gezien. Dinsdag 28 april is natuurlijk prima.

Groet,

10.2.e

Op 22 apr. 2020 om 17:24 heeft 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e,

Ik heb me tijdens ons gesprek van afgelopen week niet gerealiseerd dat het maandag Koningsdag is. Onze reactie zal daarom uiterlijk dinsdag 28 april volgen.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 22 april 2020 12:20

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Definitief conceptrapport - onderzoek ordening HSL-Zuid

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

Op basis van de reacties van NS, Thalys en FMN zijn we tot een nieuwe versie van het conceptrapport gekomen. Om jullie inzicht te geven in de aanpassingen ten opzichte van de vorige versie, zijn de aanpassingen in revisies opgenomen.

Voor het verwerken van jullie reacties helpt het ons als jullie je in de reactie kunnen richten op concrete aanpassingen of (tekst)voorstellen. Graag ontvangen we jullie reacties (uiterlijk) maandag 27 april.

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.

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.

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
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e; 10.2.e; 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: RE: 62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten vs2.pdf
Datum: woensdag 29 april 2020 16:55:24

Ha 10.2.e,

Inmiddels zijn we druk bezig met de eerste uitwerking, toewerkend naar het tussenproduct wat we jullie op 4 mei leveren. Mede in dat kader heb ik de volgende drie vragen bij jouw twee onderstaande mails:

1. Je schrijft dat er twee varianten komen: eentje met IC Brussel in HRN en eentje zonder. Vervalt hiermee dan de oorspronkelijke 2^e variant die uitgaat van gedeeltelijke contractering van de internationale treindiensten?
2. T.a.v. van de afstemming met NS had ik reeds het volgende in de offerte opgenomen: *we houden rekening met twee reviewrondes van het eindproduct; een door het Ministerie en een door NS*. Is dit voldoende i.r.t. jouw opmerking?
3. Verwacht jij nog verdere opmerkingen bij het voorstel, of kan ik de offerte definitief maken n.a.v. jouw mails en de reactie op bovenstaande punten?

Dank alvast voor je reactie en groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 28 april 2020 20:51

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

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

Onderwerp: RE: 62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten vs2.pdf

Ha 10.2.e,

Wat ook ontbreekt is nog een ronde van overleg met NS, neem je dat ook nog mee. Met minfin afgesproken dat ze intensief betrokken worden. Onze afdelingen zijn met de wijzigingen akkoord dat wij de offerte in het inkoopcircuit doen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 28 april 2020 11:39

Aan: 10.2.e @berenschot.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: 62449 Voorstel aanvullende opdracht - financiële effecten vs2.pdf

Ha 10.2.e,

Nog 2 punten:

- We gaan er vanuit dat de heffing niet veranderd alleen de vergoeding (de 2 gelijkluidende opmerkingen van 10.2.e)
- Er komen 2 varianten eentje met IC Brussel in HRN en eentje zonder.

Ik stuur deze offerte ook alvast naar MinFin. Laten we voor zover nodig daarna pas iets wijzigen. Maken 10.2.e en jij nog een vervolgspraak?

Dank en 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.

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 - DGMo 10.2.e - BSK 10.2.e - DGMo
Onderwerp: 62449 Financiële verdieping - Memo hypothesen financiële effecten IenWcomhjh.pdf
Datum: maandag 4 mei 2020 19:21:18
Bijlagen: [62449 Financiële verdieping - Memo hypothesen financiële effecten IenWcomhjh.pdf](#)

Beste 10.2.e,
Bijgaand stuur ik je alvast ons eerste (interne) commentaar. Ik sprak met 10.2.e af dat we je bellen als we ook het andere commentaar binnen hebben. Hopelijk lukt dat woensdag of donderdag en kunnen we vrijdag of maandag iets afspreken.
Fijn dat jullie zo hard aan de slag zijn, plezier morgen!
Vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Eind- en tussenrapport
Datum: maandag 4 mei 2020 13:21:38
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[Mimecast Large File Send Instructions.msg](#)

I'm using Mimecast to share large files with you. Please see the attached instructions.

Ha 10.2.e,

Zag zojuist dat er bij de verzending van onderstaande mail iets mis is gegaan en dat ik in plaats van jouw e-mailadres het adres van en contactpersoon in Venlo geselecteerd had. Hierbij alsnog de documenten ook voor jou. Ik zal contact opnemen met mijn contact in Venlo om zijn versie van de mail te vernietigen.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 4 mei 2020 12:50

Aan: 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @venlo.nl

CC: 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: Eind- en tussenrapport

Large File Send

Sent Files

Powered by 

You shared files with 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @venlo.nl
 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @berenschot.nl 10.2.e @berenschot.nl
 10.2.e @berenschot.nl.

File(s):

200504 Conceptrapportage HSL-Zuid [in revisies].docx

62449 Financiële verdieping - Memo hypotheses financiële effecten lenW.pdf

Eindrapportage Onderzoek Ordening HSL-Zuid.pdf

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

Hierbij zend ik jullie een drietal documenten. Het betreft het eindrapport van ons hoofdonderzoek in zowel een definitieve versie, als de versie met daarin een toelichting hoe we het commentaar vanuit het ministerie verwerkt hebben. Dit deel van het onderzoek is daarmee afgerond.

Daarnaast zend ik jullie, zoals afgesproken, het tussenproduct in het kader van de verdieping van de financiële effecten. De focus heeft gelegen op de hypothesen rondom de financiële effecten op lenW, maar jullie zullen zien dat we ook al behoorlijk gevorderd zijn in de uitwerking van de overige / gerelateerde onderdelen. In dat kader de volgende opmerkingen:

- In het document hebben we met P.M.'s en opmerkingen aangegeven op welke punten in ieder geval nog nadere uitwerking volgt;
- Een belangrijk punt in de verdere uitwerking is de definitieve bevestiging vanuit lenW welke twee ordeningssscenario's uitgewerkt moeten worden;
- Qua vervolgspraken stel ik het volgende voor:
 - Vragen rondom de effecten op lenW kunnen we per ommegaande oppakken, maar wellicht is het daarnaast handig om woensdag een call in te plannen om deze te bespreken.
 - De deadline voor overige opmerkingen is mede afhankelijk van het moment waarop het definitieve resultaat gewenst is. Wij werken hier sowieso aan door. Daarom is het gewenst om

overige opmerkingen uiterlijk donderdag einde dag te ontvangen.

- Tenslotte zag ik de suggestie langskomen om in plaats van een memo/rapport voor een presentatie te gaan. Gezien de hoeveelheid detailinformatie en benodigde toelichting zou ik dat niet aanraden.

Ik ga er vanuit jullie hiermee voor nu voldoende geïnformeerd te hebben en kijk uit naar jullie reactie op het memo.

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.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: RE: bespreken memo
Datum: dinsdag 5 mei 2020 09:43:45
Bijlagen: [image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Goedemorgen 10.2.e,

Wat ons betreft zijn beide overlegmomenten mogelijk. Hebben jullie nog een voorkeur, of zullen we dan gewoon voor de eerste optie, maandagmiddag gaan?

Wij werken ondertussen zeker door aan het onderzoek. In dat kader zou het wel helpen als we in de loop van deze week al de bevestiging zouden kunnen krijgen wat de tweede te onderzoeken variant (/ scenario) is: een deel van het vervoer contracteren of IC Brussel (/interregionaal grensoverschrijdende treindiensten) blijft onderdeel van de HRN-concessie.

Graag jouw reactie op beide punten en dan spreken we elkaar in ieder geval begin volgende week.

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.

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: maandag 4 mei 2020 19:43

Aan: 10.2.e ; 10.2.e

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

Onderwerp: bespreken memo

Ha 10.2.e,

Wij zouden maandag 16.30 of dinsdag 9.30 het memo kunnen bespreken. Werken jullie ondertussen door aan het onderzoek of ligt het wat jullie betreft stil tot ons verdere commentaar?

Met groet, 10.2.e

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>

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 ; 10.2.e - DGMO
Onderwerp: FW: E-mailen - 62449 Financiële verdieping - Memo hypotheses financiële effecten lenWcom 10.2.e (002).pdf
Datum: woensdag 6 mei 2020 13:28:58
Bijlagen: [62449 Financiële verdieping - Memo hypotheses financiële effecten lenWcom 10.2.e \(002\).pdf](#)

Ter info

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 6 mei 2020 11:39
Aan: 10.2.e - DGMO
CC: 10.2.e - DGMO ; 10.2.e n) - BSK
Onderwerp: E-mailen - 62449 Financiële verdieping - Memo hypotheses financiële effecten lenWcom 10.2.e (002).pdf
 Dag 10.2.e,
 Bijgaand in de comment boxes de antwoorden op de vragen. Het klopt idd dat ze 2 intra Schengen treinen moeten aanbieden, omdat de concessie ze oplegt om te stoppen op Brussel.
 Groet 10.2.e

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: Eind- en tussenrapport
Datum: woensdag 6 mei 2020 15:13:52
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Beste 10.2.e ,

Dank voor deze mooie feedback, die ik uiteraard direct met de rest van het team gedeeld heb! We hebben de afgelopen maanden met veel plezier aan de opdracht en met jullie als begeleidingscommissie gewerkt. Dit heeft naar mijn idee geleid tot een mooi eindresultaat en het is heel prettig om te lezen dat dit ook door jullie zo beleefd wordt.

Vanavond horen we waarschijnlijk of de terrassen binnenkort weer opengaan. Wellicht dat we daarmee de mogelijkheid krijgen om het resultaat met een drankje in de hand te vieren en elkaar überhaupt weer eens 'live' te zien. Dat moment zal vast wel komen en, zoals jij al schrijft, werken we ondertussen met dezelfde inzet en energie door aan de verdieping van de financiële effecten.

Namens het hele team nogmaals dank voor de waardering en groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO

Verzonden: woensdag 6 mei 2020 08:20

Aan: 10.2.e

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

Onderwerp: RE: Eind- en tussenrapport

Beste 10.2.e ,

Veel dank voor het eindrapport! Volgens mij een mooi moment om te vieren.

Jullie hebben je in de afgelopen maanden buitengewoon bekwaam, flexibel en transparant opgesteld. Alle lof daarvoor!

Ik ga het rapport delen met de bredere groep van collega's die betrokken zijn bij het marktordeningsbesluit. En wellicht kan 10.2.e dat doen voor haar cluster?

En dan gaan we volle bak verder met de financiële effecten-annex.

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 4 mei 2020 12:50

Aan: 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @venlo.nl

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

@berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Eind- en tussenrapport

Dubbele inhoud met document 107

Dubbele inhoud met document 107

Dubbele inhoud met document 107



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Agenda voortgangsbepreking financiële verdieping HSL-Zuid
Datum: vrijdag 8 mei 2020 15:45:25
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Agenda begeleidingsgroep HSL-Zuid FD.pdf](#)

Dag allemaal,

In de bijlage stuur ik jullie alvast de agenda van de voortgangsbepreking financiële verdieping ordening HSL-Zuid.

Bij vragen of opmerkingen kunnen jullie mij bellen of mailen.

Tot maandag!

Met vriendelijke groeten,

10.2.e | Junior adviseur

M +31 (0)6 10.2.e | ☐ [LinkedIn](#)



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

Aan: Ministerie van IenW
Cc:
Datum: 11 mei 2020
Van: Berenschot
Status: Vertrouwelijk
Onderwerp: Agenda begeleidingsgroep – Financiële verdieping ordening HSL-Zuid

Agenda

1. Opening
2. Bespreken conceptrapport

Wij bespreken graag de inhoud van het conceptrapport:

- We stellen voor allereerst de generieke reactie en opmerkingen te bespreken
- Om vervolgens de detailopmerkingen te doorlopen

Vraag aan de begeleidingsgroep:

- Wat wordt het uit te werken scenario 2: IC Brussel in de HRN-concessie of een deel van het internationale vervoer contracteren?

3. Vervolgproces

We bespreken het vervolgproces:

- Inhoudelijk: voornaamste punten die verdieping behoeven
- Procesmatig:
 - Planning afronding notitie
 - Timing en vorm feedback NS

4. Status inkooptraject

5. Afsluiting

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld
Datum: vrijdag 8 mei 2020 11:51:56
Bijlagen: [image001.png](#)
[image003.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)

Ha 10.2.e!
 Ik was al benieuwd hoe lang het zou duren inderdaad ☺ Ik heb dinsdag na 11 uur nog geen overleggen staan, dus dan alle ruimte voor een call, laat maar weten wat het wordt!
 Hartelijke groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 8 mei 2020 09:22

Aan: 10.2.e - DGMo

CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e

Onderwerp: RE: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld

Goedemorgen 10.2.e,

Goed om te vernemen dat we deze bron kunnen gebruiken. Dat zorgt voor een stevige nadere onderbouwing van onze eigen marktverwachtingen. Het lijkt met zeker nuttig om even door te spreken over de uitgangspunten waarop deze analyse tot stand is gekomen en 10.2.e, ook leuk om elkaar zo weer tegen te komen! 10.2.e, zou je me kunnen laten weten wanneer jij volgende week ruimte hebt voor een call over dit onderwerp?

Hartelijke groeten,

10.2.e I 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.

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

Verzonden: donderdag 7 mei 2020 13:15

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; **Onderwerp:** FW: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld

Ha 10.2.e

Ik kom nog even terug op onderstaande mail.

- Je bent vrij om bijgevoegde document voor de financiële rapportage te gebruiken, mits er een voorbehoud wordt geplaatst ('expert judgement ihkv OV Toekomstbeeld, of iets dergelijks').
- Wellicht is het ook nog interessant voor jou om te weten welke modelmatige assumpties achter de alternatieven zitten. Mocht je daarbij gebaat zijn, kun je even contact zoeken met 10.2.e (+316 10.2.e).

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: dinsdag 21 april 2020 17:18

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

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

@berenschot.nl>

Onderwerp: RE: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld

Dubbele inhoud met document 102

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

Verzonden: woensdag 8 april 2020 18:06

Aan: 10.2.e @berenschot.nl>

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

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo

10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Coherentie tussen HSL-rapport en advies Toekomstbeeld

Dubbele inhoud met document 102



Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: 62449 Financiële verdieping - Memo hypothesen financiële effecten IenW_10.2.e.pdf
Datum: zaterdag 9 mei 2020 18:44:38
Bijlagen: [62449 Financiële verdieping - Memo hypothesen financiële effecten IenW_10.2.e.pdf](#)

Beste berenschotters,

Dank voor de agenda. Lijkt ons akkoord. Bijgaand onze laatste vragen/opmerkingen op het rapport. Hebben jullie al een nieuwe verder gevorderde versie die we alvast met minFin kunnen delen maandag? Dank, fijn weekend,

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: 62449 Financiële verdieping - Memo hypotheses financiële effecten IenW_10.2.e.pdf
Datum: maandag 11 mei 2020 16:38:51
Bijlagen: [image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Beste 10.2.e,

Dank voor de nieuwe versie met reacties. Dit is dan ook de versie die we vanmiddag zullen bespreken.

T.a.v. onderstaande vraag over een nieuwe versie voor Financiën en jouw vragen per sms:

- We hebben vorige week alweer een slag gemaakt op het document. Voornaamste wijzigingen zitten op het versterken van de structuur / leesbaarheid en de gedetailleerde onderbouwing van de financiële effecten op de internationale exploitatie van NS. Desgewenst kan ik deze nieuwe versie sturen. Is dan wel nadrukkelijk een work-in-progress versie.

- We hebben inmiddels voldoende onderbouwing rondom de vervoersomvang en yield-/opbrengsten van zowel IC Brussel als Thalys, waardoor de business case ICNG weinig tot niets zal toevoegen. Daar hoeven we wat mij betreft dus niet achteraan.

- Met NS hebben we nog geen contact gehad over de financiële verdieping. Ik stel voor dat we daar vanmiddag even bijilstaan, aangezien de review door NS toch al op de agenda staat.

We spreken elkaar later vandaag.

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/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: zaterdag 9 mei 2020 18:45

Aan: 10.2.e ; 10.2.e

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

Onderwerp: 62449 Financiële verdieping - Memo hypotheses financiële effecten IenW_10.2.e.pdf

Dubbele inhoud met document 113



Dubbele inhoud met document 113



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - DGMo: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e : 10.2.e
Onderwerp: Nieuw concept memo financiële effecten ordeningsopties HSL-Zuid
Datum: dinsdag 12 mei 2020 17:36:47
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[62499 Concept memo financiële effecten ordeningsopties HSL-Zuid .pdf](#)

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

Zoals gisteren besproken, stuur ik jullie hierbij een nieuwe concept versie van ons memo over de financiële effecten van enkele ordeningsopties t.a.v. de internationale treindiensten over de HSL-Zuid. De resultaten van onze bespreking gisteren en het gesprek eerder vandaag met 10.2.e zijn hierin (soms nog in de vorm van P.Ms) al grotendeels opgenomen.

Graag verneem ik van jullie nog de planning van het vervolg van het traject, inclusief de afstemming met NS. Wij werken ondertussen verder aan het vervolmaken van het stuk.

Hartelijk 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>



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
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Eindrapport HSL
Datum: dinsdag 12 mei 2020 13:24:21
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Eindrapportage Onderzoek Ordening HSL-Zuid.pdf](#)

Dag 10.2.e,
 Heel scherp! Hierbij de definitieve versie.
 Met vriendelijke groeten,
 10.2.e | Junior adviseur
 M +31 (0)6 10.2.e | ☐ [LinkedIn](#)

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 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 09:20

Aan: 10.2.e [@berenschot.nl](#)>

CC: 10.2.e - BSK 10.2.e [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: Eindrapport HSL

Ha 10.2.e,

Goed om te realiseren dat er nog 'vertrouwelijk' op het voorblad en elke bladzijde staat. Daar wijst 10.2.e me op.

Kan dit nog geschrapt worden, en dat je dan de definitieve versie stuurt?

Hartelijke 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.

Van: 10.2.e - IBI-FenI
Aan: 10.2.e @berenschot.nl
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Onderzoek H S L Zuid (10.2.g)
Datum: dinsdag 19 mei 2020 12:38:20
Bijlagen: [opdrachtbrief verlenging PDF.pdf](#)

Geachte heer 10.2.e,
Bijgaand treft u de getekende opdrachtbrief met betrekking tot bovengenoemd onderwerp. Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Adviseur Bedrijfsvoering

Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
Directie Financiën en Inkoop
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | Flexplek
Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

M: 06-10.2.e

E: 10.2.e @minienw.nl

Aanwezig van maandag t/m vrijdag

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Nieuw concept memo financiële effecten ordeningsopties HSL-Zuid
Datum: vrijdag 29 mei 2020 15:30:03
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image014.png](#)
[image015.png](#)

Beste 10.2.e,

Dank nog voor onderstaande reactie. Inmiddels ben ik door jullie opmerkingen bij deze versie heengegaan. In dat kader en naar aanleiding van jouw mail heb ik één vraag en twee suggesties:

- Ik heb inderdaad nog geen contact met Rebel gehad. Met wie kan ik contact opnemen?
- Jij geeft in een reactie aan dat de rendementseis die aan NS gesteld wordt tegenwoordig op 10.2.g ligt. Ik stel daarom voor om in alle relevante berekeningen een percentage van 10.2.g te hanteren (i.p.v. de 10.2.e die wij vooralsnog aanhielden).
- Ten aanzien van het vervolgproces heb ik de volgende voorstellen:
 - Wat mij betreft is afstemming met NS niet noodzakelijk. Er is geen sprake van ontbrekende gegevens en er zijn ook geen aspecten waarop ik verwacht dat NS ons van nadere informatie of inzichten gaat voorzien die tot een duidelijke verbetering van het rapport gaan leiden. Ik stel dan ook voor volledig van afstemming af te zien.
 - Jij geeft aan dat er nog commentaar van het HSL-team en (mogelijk) het OT-team volgt. Wij zullen al het commentaar op deze versie verwerken en invulling geven aan de nog openstaande punten. Daarmee hebben we dan een definitief concept wat we aan jullie voorleggen voor een finale reactieronde. Afhankelijk van het moment dat wij de laatste reactie ontvangen zal dit definitief concept volgende week of de week daarna gereed zijn.

Graag jouw reactie op bovenstaande punten!

Hartelijke groeten en alvast een goed weekend,

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.

Van: 10.2.e - DGMo

Verzonden: woensdag 27 mei 2020 23:50

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

CC: 10.2.e ; 10.2.e

Onderwerp: RE: Nieuw concept memo financiële effecten ordeningsopties HSL-Zuid

Ha 10.2.e,

Excuses voor de late reactie. Bijgaand onze opmerkingen. Volgende week vrijdag of eventueel maandag volgt nog commentaar van het HSL team en evt van het OT team. Ten aanzien van de afstemming met NS, vroegen wij ons af of dit

wel nodig is omdat het memo niet openbaar wordt gemaakt of naar de stas gaat op dit moment. Omdat het wellicht wel later gaat gebeuren maar het rapport toch ook vertrouwelijke passages bevat voor NS omdat het onze onderhandelingsinzet mede zou kunnen bepalen vragen jullie dit tot een minimum te beperken. Laten we nog even overleggen welke passages jullie willen voorleggen.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 20 mei 2020 11:01

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: RE: Nieuw concept memo financiële effecten ordeningsopties HSL-Zuid

Goedemorgen 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Naar aanleiding van de mail die ik vorige week verstuurd vroeg ik me af of jullie al aan kunnen geven hoe het vervolgtraject richting afronding en afstemming van de financiële verdieping er wat jullie betreft uitziet? Wij zijn een aardig eind op weg met de verwerking van de punten die we vorige week bespraken, maar om een effectieve volgende slag te maken is het handig om te weten of er vanuit Financiën nog specifieke aandachtspunten zijn. Daarnaast dient de afstemming met NS nader vormgegeven te worden.

Ik hoor graag van jullie!

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.

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 17:36

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 @berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Nieuw concept memo financiële effecten ordeningsopties HSL-Zuid

Dubbele inhoud met document 115

Dubbele inhoud met document 115



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Eindrapportage HSL-Zuid
Datum: donderdag 11 juni 2020 18:38:46
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[Eindrapport Onderzoek Ordening HSL-Zuid.pdf](#)

Hoi 10.2.e ,

Live vanaf de parkeerplaats van de Albert Heijn – hierbij de laatste, aangepaste versie van het eindrapport

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.

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
Onderwerp: Nieuwe versie eindrapport
Datum: donderdag 11 juni 2020 17:42:47
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)
[Eindrapportage Onderzoek Ordening HSL-Zuid.pdf](#)

Ha 10.2.e ,

Hierbij de versie van het eindrapport zonder namen.

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>

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
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - DGMo 10.2.e) - BSK 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Definitieve versie financiële analyse internationale treindiensten HSL-Zuid
Datum: woensdag 24 juni 2020 16:44:32
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[62499 Analyse financiële effecten internationale ordeningsopties HSL-Zuid .pdf](#)

Beste 10.2.e ,

Een woensdag later dan eigenlijk mijn bedoeling was, stuur ik je hierbij de wat ons betreft definitieve versie van de analyse van de financiële effecten van de internationale ordeningsopties op de HSL-Zuid. Het is uiteindelijk een behoorlijk uitgebreid, maar daarmee naar mijn idee ook compleet, verhaal geworden. Met als voornaamste conclusie dat het effect van de voorziene grotere groei van binnenlandse treindiensten t.o.v. de internationale een groter effect op de financiën heeft, dan de keuzes rondom de internationale treindiensten zelf.

Alle opmerkingen uit de eerdere rondes zijn verwerkt. Graag verneem ik van jou of er nog behoefte is om deze laatste versie te bespreken of van opmerkingen te voorzien.

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.

Aan:	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Datum:	24 juni 2020
Cc:	[CarbonCopy]	Van:	10.2.e
		Status:	Vertrouwelijk
Onderwerp:	Financiële effecten ordeningsopties grensoverschrijdende treindiensten HSL-Zuid		

Memo

Managementsamenvatting

In voorliggende rapportage worden de financiële effecten van een situatie waarin grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid volledig aan de markt worden gelaten (open toegang) en alle binnenlandse treindiensten over de HSL-Zuid onderdeel van het HRN blijven in beeld gebracht. Er zijn tevens twee varianten uitgewerkt:

1. Een variant waarin de grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid deels aan de markt worden gelaten en deels aanvullend worden gecontracteerd.
2. Een variant waarin de lange afstand grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid aan de markt worden gelaten, maar de regionaal grensoverschrijdende verbindingen (IC Brussel) onderdeel van de HRN-concessie blijven.

De financiële effecten voor het Ministerie van Financiën - en daartoe ook NS - en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zijn uitgewerkt. Hiertoe is het volgende in het beeld gebracht:

- **Het voorziene aanbod aan grensoverschrijdende treindiensten over de HSL Zuid:** aansluitend op een uitgebreide beschrijving van de marktsituatie zijn de bandbreedtes in beeld gebracht van het toekomstige treinaanbod over de HSL-Zuid tussen Nederland en België, Frankrijk en het Verenigd-Koninkrijk. Deze bandbreedtes zijn de input voor de scenario's die in volgende stappen in de analyse worden gehanteerd.
- **De financiële effecten op de internationale en binnenlandse exploitatie van NS:** indien NS haar rol in de exploitatie van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid geheel of gedeeltelijk kwijtraakt, dan raakt dat het financieel resultaat van de onderneming primair op een tweetal aspecten. Allereerst vervalt het exploitatieresultaat van de internationale treindiensten zelf. Ten tweede kan het binnenlands medegebruik van internationale treindiensten een effect hebben op het exploitatieresultaat van de door NS geëxploiteerde binnenlandse HSL-Zuid treindiensten. De effecten op het internationale exploitatieresultaat zijn uiteengezet voor een laag, midden en hoog scenario, waarbinnen gevarieerd wordt met de mate waarin NS actief blijft op de (vrije) markt van internationaal personenvervoer over de HSL-Zuid. Voor de berekening van de financiële effecten op de binnenlandse exploitatie is eveneens met scenario's gewerkt, waarbij wordt gevarieerd met de mate van binnenlands medegebruik van niet door NS geëxploiteerde internationale treindiensten over de HSL-Zuid.

- Het aandeel van de kosten voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur dat door het segment internationale treindiensten gedragen zal worden: aan de hand van een laag, midden en hoog scenario is de verwachte benutting van de HSL-Zuid door internationale treindiensten uitgewerkt en wat dit betekent voor de infraheffing die gedurende de volgende HRN-concessie door dit segment wordt opgebracht.
- Het effect op de toekomstige HRN-concessievergoeding: beschouwd is of en in welke mate de resultaatseffecten van de wijzigingen in de HSL-exploitatie voor NS en de veranderingen rondom de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur een effect zouden kunnen hebben op de hoogte van de toekomstige HRN-concessievergoeding.

Onderstaande tabel geeft de verwachte financiële effecten op NS weer in het geval dat de exploitatie van internationale treindiensten volledig aan de markt wordt gelaten.

Effect	Worst case	Medium case	Best case
Internationale exploitatie	10.2.g		
Binnenlandse exploitatie			
Vergoeding gebruik infrastructuur			
Totaaleffect			

Tabel 1: bandbreedte in het resultaatseffect voor NS van het volledig aan de markt laten van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid

De beschouwde effecten, gecombineerd met de aanvullende analyse van de twee varianten, leidt tot de volgende conclusies:

- Afhankelijk van de omvang van het internationale treinaanbod dat tot stand komt en de mate waarin NS betrokken is bij de exploitatie hiervan, beweegt de resultaatverandering van NS zich tussen een verslechtering met circa € 10.2.g . en een verbetering met € 10.2.g . (niet gecorrigeerd voor eventuele wijzigingen in de HRN-concessievergoeding). Aangezien in slechts twee varianten alleen het best case scenario een 10.2.g laat zien en in alle andere gevallen sprake is van een 10.2.g , is het zeer aannemelijk dat het resultaat van NS en in het verlengde het rendement van het Ministerie van Financiën als aandeelhouder zal 10.2.g met waarschijnlijk meer dan € 10.2.g per jaar.
- De 10.2.g van het exploitatieresultaat van NS wordt vooral veroorzaakt doordat in de meeste scenario's de omvang van het binnenlandse vervoersaanbod harder stijgt dan het internationale aanbod. Hierdoor wordt een groter deel van de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur toegerekend aan de binnenlandse HSL-Zuid exploitatie. Een grote mate van markwerking leidt naar verwachting tot het hoogste internationale aanbod en daarmee het omgekeerde effect. 10.2.g ; ook indien NS niet zelf actief is in de exploitatie van deze internationale treindiensten.
- Indien de internationale treindiensten over de HSL-Zuid volledig aan de markt worden gelaten, dan leidt de toename van binnenlands medegebruik van niet door NS geëxploiteerde treindiensten tot een 10.2.g van de HRN-concessie. Deze 10.2.g ligt tussen de € 10.2.g per jaar. Indien NS de IC Brussel blijft exploiteren, dan hoeft er in de basis geen sprake meer te zijn van een 10.2.g .

1.1 Inleiding

In dit rapport worden de financiële gevolgen van specifieke marktordeningsopties rondom het internationale spoorvervoer over de HSL-Zuid in beeld gebracht, op de aspecten begrotingseffecten en effecten voor NS. Het betreft de volgende optie, met twee varianten:

Onderzochte optie en varianten

Alle grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid (lange afstand en interregionaal grensoverschrijdend) worden aan de markt gelaten (open toegang). Alle binnenlandse treindiensten over de HSL-Zuid blijven onderdeel van het HRN.

Varianten:

1. De grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid zijn geen onderdeel meer van de HRN-concessie. In plaats daarvan worden deze deels aanvullend gecontracteerd en deels aan de markt gelaten. (Binnenlandse treindiensten conform scenario 1.)
2. De lange afstand grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid zijn geen onderdeel meer van de HRN-concessie. Binnenlandse treindiensten én de IC Brussel blijven onderdeel van het HRN.

Aan de hand van 7 stappen worden in het vervolg van deze rapportage de financiële effecten van de beschreven optie en beide varianten voor het Ministerie van Financiën (en daartoe ook NS) en het Ministerie van IenW onderbouwd in beeld gebracht. Onderstaand schema is een visuele weergave van de stappen die doorlopen worden.



Figuur 1: visuele weergave stappenplan

1.2 Situatiebeschrijving

In deze paragraaf beschrijven we hoe het treinaanbod op de HSL-Zuid er na 2024 naar verwachting uitziet op basis van de gehanteerde marktordeningsoptie en beide varianten. Voordat we de verwachte toekomstige situatie uiteenzetten gaan we kort in op de huidige internationale exploitatie op de HSL-Zuid en de generieke, macro-economische kenmerken van internationaal spoorvervoer.

De invloed van de Coronacrisis

Op het moment van schrijven heeft de coronacrisis een grote invloed op onze samenleving. De exacte gevolgen op het personenvervoer zijn op dit moment nog niet duidelijk, en kunnen alleen achteraf vastgesteld worden. Logischerwijs kunnen dit negatieve effecten zijn zoals minder gebruik van internationale verbindingen, maar ook positieve effecten zoals substitutie van de luchtvaart naar het spoor. Gezien de mogelijke negatieve en positieve effecten en het feit dat onze prognose zich op 2025 en verder richt, gaat deze analyse uit van een neutraal saldo als gevolg van de coronacrisis.

1.2.1 Huidige exploitatie van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid (0-Scenario)

Momenteel is het internationale vervoersaanbod over de HSL-Zuid vrijwel volledig¹ onderdeel van de HRN-concessie en alle treindiensten worden door NS in samenwerking met haar partners (NMBS, Thalys en Eurostar) geëxploiteerd. NS voldoet de kosten voor de het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur en betaalt de HRN-concessievergoeding. Een eventueel resultaat uit de internationale exploitatie verhoogt de winstgevendheid van NS en daarmee het rendement voor haar aandeelhouder, het Ministerie van Financiën.

Mede gezien de volledige verwevenheid met de HRN-concessie zijn de financiële aspecten van de exploitatie van de internationale treindiensten maar beperkt gespecificeerd, wat leidt tot een relatief gering inzicht. 10.2.g

Voornaamste bepalende variabele is de mate waarin de HSL-Zuid infraheffing wordt toegerekend aan de internationale treindiensten.

1.2.2 Generieke kenmerken van internationaal personenvervoer per spoor

Uitgangspunt van de in deze analyse onderzochte optie is dat de grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid (lange afstand en interregionaal grensoverschrijdend) geheel of gedeeltelijk aan de markt worden gelaten (open toegang). Alle binnenlandse treindiensten over de HSL-Zuid blijven onderdeel van het HRN. De marktordening voor het internationale vervoer staat daarmee het verste af van de huidige en historische situatie, die gebaseerd zijn en waren op regulering en een dominante positie van de traditionele nationale spoorwegmaatschappijen. De wijze waarop bestaande en nieuwe aanbieders (op de Nederlandse markt) om zullen gaan met die nieuwe situatie is enerzijds gebaseerd op bedrijfsspecifieke strategisch-commerciële overwegingen. Deze afwegingen zullen echter voor een groot deel samenhangen met een aantal generieke en macro-economische kenmerken van de markt van het internationale spoorvervoer. Een aantal bepalende kenmerken zetten we hier op een rij:

- **Hoge toetredingsdrempels samenhangend met het beschikbaar hebben van geschikt materieel en een ingerichte operationele organisatie.** Het inrichten van het operationele proces om internationale treindiensten aan te kunnen bieden kost vele jaren en 10.2.g. Ondanks toenemende harmonisatie is een groot deel van de processen en operationele organisatie nog steeds land-specifiek. Het gaat enerzijds over het verkrijgen van de noodzakelijke assets, waarbij materieel doorgaans de hoogste investering en langste doorlooptijd vraagt. Anderzijds is er de uitgebreide wet- en regelgeving en bijbehorende processen om het materieel

¹ Uitzondering is dat alle Eurostar frequenties bovenop de 1^e twee treinen per dag per richting in open acces worden aangeboden.

² 10.2.g

toegelaten te krijgen en te mogen exploiteren (o.a. verkrijgen van het veiligheidscertificaat). Het beheer van de assets, het veiligheidscertificaat en de operationele organisatie vraagt eveneens om een behoorlijke, wederom grotendeels land-specifieke, inspanning. Voorgaande maakt dat het voor aanbieders al snel interessant kan zijn voor deze zaken een beroep te doen op (potentieel concurrerende) exploitanten in de betreffende landen.

- **Markt met kenmerken van een oligopolie.** Van oudsher werden en worden grensoverschrijdende treindiensten uitgevoerd door samenwerkende nationale spoorwegmaatschappijen. Territorialiteit is daarbij doorgaans het uitgangspunt: iedere maatschappij verricht de op haar grondgebied noodzakelijke activiteiten voor de exploitatie van een verbinding en kosten en opbrengsten worden op basis van Distance-on-Network (DON) en Time-on-Network (TON)³ verdeeld. Ondanks het ontstaan van nieuwe propositities, zoals Eurostar of Thalys, is er ook ten aanzien van de internationale vervoersdiensten over de HSL-Zuid, nog steeds sprake van een beperkt aantal onderling verbonden aanbieders⁴. Doordat dezelfde aanbieders belangen in potentieel concurrerende treindiensten hebben, kan de prikkel tot concurrentie beperkt zijn.
- **Spelers met veel verschillende rollen in de keten.** Het aanbieden van internationaal spoorvervoer vraagt om een groot aantal klant- en operationele processen. De traditionele nationale spoorwegmaatschappijen vervullen doorgaans vrijwel al die rollen. Zo is NS (International) distributeur van internationale treinkaartjes, levert NS (Stations) ruimten en security diensten voor Eurostar op Amsterdam en Rotterdam Centraal en verzorgt NS (Techniek) reiniging en klein onderhoud van al het internationale materieel. Deze activiteiten staan in principe los van de rol van NS als vervoerder en vallen daarom buiten de scope van deze financiële analyse. De one-stop-shop die NS kan bieden blijft in principe ook na 2024 bestaan en daarmee blijft NS een aantrekkelijk samenwerkingspartner voor internationale partners die niet zelf al deze activiteiten voor de Nederlandse markt willen inrichten. Net als bij het eerste punt rondom de hoge toetredingsdrempels, kan een dergelijke samenwerking op basis van operationele gronden uiteindelijk ook leiden tot een (potentieel concurrentiebeperkende) samenwerking in de commerciële exploitatie van de treindiensten.
- **Beperkte capaciteit op het spoor.** Het aantal voor internationale treindiensten beschikbare treinpaden op de HSL-Zuid en aansluitend in België, Frankrijk en Groot-Brittannië is beperkt. Zo zijn vooralsnog voor het lange afstandsverkeer over de HSL-Zuid twee paden per uur beschikbaar; waarbij bepaalde momenten van de dag uiteraard aantrekkelijker zijn dan andere. Deze schaarste-situatie maakt dat concurrerende aanbieders elkaars speelruimte actief kunnen beïnvloeden. In het geval van open toegang exploitatie zullen aanbieders er waarschijnlijk sneller voor kiezen om zelf een zo groot mogelijk productaanbod te realiseren. Daarmee worden zoveel mogelijk treinpaden ingenomen en de mogelijkheden voor concurrenten beperkt. Dit terwijl het in een situatie met nauwelijks tot geen concurrentie voor bestaande aanbieders aantrekkelijker is om bij een groeiende vraag in eerste instantie de prijs te laten stijgen en zo de omzet te maximaliseren.

³ 10.2.g

⁴ Berenschot, Onderzoek Ordening HSL-Zuid (2020)

1.2.3 Ontwikkeling internationaal vervoersaanbod in geval van volledige open toegang

Ondanks dat het ordeningsmodel sterk afwijkt van de huidige situatie, is het op basis van de huidige marktposities en de hierover beschreven generieke kenmerken van de markt, te verwachten dat ook in volledige open toegang het grootste deel van het internationale vervoer wordt aangeboden door de bekende (huidige) aanbieders: NS, Thalys en Eurostar. Deze partijen hebben namelijk de middelen (treinen, personeel, ingerichte operatie, etc.), een bestaande klantenbasis en een positie te behouden. De verwachting is daarom dat ze hun middelen zullen inzetten om na 2024 een grotendeels vergelijkbaar aanbod te realiseren als wat voorzien is tegen het einde van de huidige concessieperiode. Dit aanbod kan wat lager uitvallen als men gaat voor economische optimalisatie, of juist wat hoger op basis van marktverwachtingen of om de mogelijkheden voor nieuwe toetreders te beperken.

Allereerst geven we een overzicht van de huidige aanbieders van internationale vervoersdiensten op de HSL-Zuid en hoe hun aanbod na 2024 er in dit scenario uit zou kunnen zien:

- Thalys rijdt op dit moment 14 keer per dag per tussen Amsterdam Centraal en Parijs / Marne-la-Vallée⁵, in beide richtingen samen betekent dit 28 treinen per dag. In lijn met de vraag is het vervoersaanbod van Thalys de afgelopen jaren behoorlijk gegroeid. Dit heeft echter niet tot een verhoging van de frequenties geleid. Thalys kiest er namelijk voor om in plaats van meer frequenties steeds vaker treinen bestaande uit twee treinstellen te laten rijden. Qua productiekosten is dit significant voordeliger dan meer capaciteit bieden door het verhogen van de frequenties.
 - Aansluitend op de in paragraaf 1.2 geschetste context en overwegingen zien wij twee mogelijke strategische gedragingen voor Thalys in het geval van een open toegang situatie. De eerste mogelijkheid is maximalisatie van het rendement door de minst winstgevende treinen niet langer te rijden. Gezien de omvang van de vraag zal het Thalys-aanbod naar verwachting niet onder de 24 ritten per dag zakken, omdat Thalys dan bewust een deel van haar huidige markt onbediend laat terwijl die wel op commerciële basis te bedienen is.
 - De tweede optie voor Thalys is om haar eigen aanbod zo groot mogelijk te maken, om op deze manier de mogelijkheden voor andere aanbieders te verkleinen. Hiertoe is meer voor de HSL-Zuid geschikt materieel noodzakelijk, wat Thalys vooralsnog niet in bezit heeft. Wel kan Thalys er voor kiezen enige dubbelstel-treinen als twee enkel-stel treinen te laten rijden, of om bestaand TGV-materieel geschikt te maken voor inzet in Nederland. Deze laatste optie vergt echter een investering van vele tientallen miljoenen en een doorlooptijd van ca. 3 tot 5 jaar⁶.
 - Op basis van bovenstaande voorzien wij dat Thalys tussen de 24 ritten 36 ritten per dag aan zal bieden. Aan de onderkant van de bandbreedte biedt Thalys in beide richtingen 2 ritten per dag minder aan. Aan de bovenkant van de bandbreedte rijdt Thalys een uurdienst (inclusief de randen van de dag), waarbij zij wellicht een capaciteit vrijwel vergelijkbaar met huidig aanbiedt, maar dan verdeeld over meer frequenties.
- Eurostar rijdt tegen 2024 naar verwachting 5 keer per dag per richting tussen Amsterdam, Brussel en Londen, dus in totaal 10 frequenties. Conform de huidige concessie nemen minimaal 4 van deze treinen reizigers tussen Nederland en België mee. Het security regime van de Kanaaltunnel

⁵ Momenteel rijdt Thalys hiervan 4 treinen per dag niet verder dan Brussel. Ook in de toekomst zou dit voor een deel van de Thalys-frequenties (in het dal of aan de randen van dag) kunnen gelden. Voor het gemak worden alle Thalys treindiensten hier echter als bestemming Frankrijk aangeduid.

⁶ Tot nu toe heeft Thalys er niet voor gekozen haar materieelpark uit te breiden. Het risico van concurrentie zou echter tot een andere afweging kunnen leiden.

maakt dat de treinen waar dit voor geldt een extra controle te Brussel-Zuid moeten ondergaan. Hierdoor wordt de reistijd Nederland – Londen met ca. 30 minuten verlengd.

- Eurostar heeft bij herhaling aangegeven dat zij haar product wil optimaliseren op de verbinding Nederland – Londen. Daarom is onze aanname dat Eurostar in een open toegang situatie geen reizigers tussen Nederland en België zal vervoeren.
- Door de complexe context waarin Eurostar opereert, met paspoortcontroles en beveiligingsmaatregelen, is er sprake van zeer hoge toetredingsdrempels. Daarom verwachten wij ook in een open toegang-situatie voor de voorzienbare toekomst geen concurrentie met andere aanbieders tussen Nederland en Engeland⁷. Dit biedt Eurostar de mogelijkheid om zelf de grote vraag vanuit de markt in te vullen.
- Wij verwachten dat Eurostar dagelijks ten minste 10 ritten en maximaal 28 ritten aan zal bieden. De onderkant van de bandbreedte is de voortzetting van het voor 2024 voorziene aanbod. De bovenkant van de bandbreedte gaat uit van een situatie met hoge autonome groei en een grote modal shift van vliegtuig naar trein⁸ wat leidt tot een uurdienst naar Londen.

Aankondiging fusie Eurostar en Thalys

In september 2019 kondigde de Franse spoorwegmaatschappij SNCF aan Eurostar en Thalys te willen laten fuseren. Met de fusie streeft SNCF naar een efficiënter en aantrekkelijker aanbod, om zo nog beter de concurrentie aan te kunnen gaan met (budget-)vluchten, busdiensten en de auto. Ondanks dat het fusiebedrijf straks één treinvloot bezit, zullen niet alle treinen op alle routes ingezet kunnen worden. Sommige treinen zijn bijvoorbeeld niet geschikt voor het Nederlandse spoorstelsel, terwijl andere niet door de Kanaaltunnel kunnen⁹. Indien de fusie wordt goedgekeurd, dan zal dit hoogstwaarschijnlijk beperkte invloed op het internationaal vervoersaanbod vanuit Nederland hebben, omdat beide treindiensten andere markten bedienen.

- NS (International) is momenteel de enige aanbieder van grensoverschrijdende regionale verbindingen over de HSL-Zuid. NS exploiteert in samenwerking met NMBS de IC Brussel, die 16 keer per dag tussen Amsterdam en Brussel rijdt, waarvan 4 keer van of via Den Haag. Dit zijn in beide richtingen samen 32 treinen per dag.
 - Veruit het merendeel van de treinreizigers tussen Nederland en België reist met de IC Brussel en op basis van de Toekomstbeeld OV prognoses en indicatieve exploitatieberekeningen¹⁰ blijkt dat er nog veel potentie in dit marktsegment zit. Hierbij kan zowel gedacht worden aan een halfuursfrequentie (gedurende delen van de dag) en aanvullende lijnvoeringen (bijvoorbeeld van/naar Eindhoven).
 - Wanneer alle grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid aan de markt gelaten worden zal de IC Brussel enerzijds – conform huidige – moeten concurreren met de aanbieders

⁷ Deze aanname wordt onder meer gestaafd door het feit dat DB in 2010 begonnen is met de ontwikkeling van een verbinding tussen Duitsland en Londen en enkele jaren geleden gecommuniceerd heeft hier volledig vanaf te zien. Daarnaast heeft ook de actieve marktbenadering van Eurotunnel vooralsnog niet tot initiatieven naast Eurostar geleid.

⁸ Conform prognose Expertteam internationaal TBOV. (2020) Aangetekend dient te worden dat Eurostar in de afgelopen 20 jaar nooit meer dan 16 treinen per dag tussen Brussel en Londen heeft gereden en dat ook in het interview in het kader van het Onderzoek Ordening HSL-Zuid geen ambitie voor een uurdienst is uitgesproken. Daarmee lijkt dit een behoorlijk extreme variant.

⁹ SNCF wil fusie Thalys en Eurostar. Zie URL: <https://www.treinreiziger.nl/sncf-wil-fusie-thalys-en-eurostar/>

¹⁰ Expertteam internationaal TBOV. (2020)

van internationale lange afstand verbindingen en anderzijds met eventuele nieuwe aanbieders in het interregionale grensoverschrijdende marktsegment. Zoals aangegeven verwachten we dat Eurostar geen reizigers tussen Nederland en België zal meenemen, waarmee de concurrentie voornamelijk van Thalys en nieuwe aanbieders zal komen.

- Tegen het eind van de huidige concessieperiode beschikt NS over 20 ICNG-België treinstellen (met ieder een kleine 500 stoelen) die geschikt zijn voor inzet op de verbinding tussen Nederland en België. Of NS ook over deze treinstellen kan beschikken in het geval dat de exploitatie van interregionale grensoverschrijdende treindiensten vanaf 2025 aan de markt wordt gelaten, is afhankelijk van het besluit dat de minister hier 10.2.g over neemt op basis van de zgn. redelijke regeling.
- Wanneer NS ervoor kiest om de IC Brussel wederom in de huidige samenwerking te exploiteren, speelt ook NMBS een belangrijke rol in de totstandkoming van het aantal frequenties¹¹. 10.2.g. Het zal moeten blijken of dit de werkelijke intentie of enkel een onderhandelingsstrategie van NMBS is¹³.
- Op basis van voorgaande punten verwachten wij dat NS ook na 2024 de IC Brussel blijft exploiteren en tussen de 24 en 52 frequenties aan zal bieden. De onderkant van de bandbreedte is een optimalisatiescenario gebaseerd op de eerdere uitingen van NMBS. Aan de bovenkant van de bandbreedte rijdt er een groot aantal uren per dag ieder halfuur een interregionale trein de grens met België over.

We hebben eveneens een beredeneerde inschatting gemaakt van hoe het aanbod van nieuwe aanbieders eruit zou kunnen zien. Deze is sterk gerelateerd aan het verwachte strategische gedrag van de huidige aanbieders van internationale vervoersdiensten over de HSL-Zuid en hoe hun aanbod na 2024 er uit zou kunnen zien hebben

- In het segment van de 300 km/u verbindingen tussen Nederland-België-Frankrijk verwachten wij relatief weinig concurrentie voor Thalys. Enerzijds omdat de resterende markt tussen Nederland en Frankrijk relatief klein is. Anderzijds omdat de drempels om een hogesnelheidstreindienst naar Frankrijk aan te bieden duidelijk hoger zijn dan de drempels voor een interregionale treindienst naar bijvoorbeeld België. Denk hierbij aan de complexiteit van de operatie en eisen aan materieel. Op basis van bovenstaande verwachten wij dat nieuwe aanbieders tussen Nederland en Frankrijk zich vooral zullen richten op niches in de markt (bijvoorbeeld qua lijnvoering of eindbestemmingen in Nederland en Frankrijk) of 'gaten die Thalys laten vallen'. In totaal gaat het dan over 4 tot 16 frequenties per dag. De onderkant van de bandbreedte betreft een situatie van het invullen van niches, de bovenkant van de bandbreedte maakt een twee-uurs-frequentie over een groot deel van de dag mogelijk.
- Zoals hierboven al toegelicht verwachten wij geen nieuwe aanbieders tussen Nederland en Engeland.
- Vooral in de markt voor interregionale HSL-Zuid diensten tussen Nederland en België verwachten wij dat veel nieuwe aanbieders tot de markt kunnen toetreden en een concurrerend aanbod neerzetten. Dit kan, naast de reeds benoemde relatief lagere toetredingsdrempels, verklaard worden doordat de markt tussen Nederland en België het grootst is en relatief minder goed

¹¹ Dit geldt in zekere zin ook voor andere stakeholders in België, zoals spoorbeheerder Infrabel.

¹² O.A. in schriftelijke communicatie rondom Sedna (huidige lijnvoering IC Brussel).

¹³ Bron toevoegen

bediend wordt dan het lange afstandssegment. Afhankelijk van de ruimte (in de markt en op het spoor) die de bestaande aanbieders laten, verwachten we dat nieuwe aanbieders in totaal 16 tot 32 ritten per dag zullen uitvoeren. De onderkant van de bandbreedte betreft een twee-uurs-frequentie over een groot deel van dag. De bovenkant van de bandbreedte is gelijk aan een uurdienst zoals die nu door de IC Brussel geboden wordt.

Tabel 1 bevat een overzicht van de situatie in 2024 en de verwachte situatie vanaf 2025 in open toegang. Tabel 2 vergelijkt onze prognose met de prognose van **het expertteam internationaal TBOV**.

Aanbieder	Prognose treinaantallen 2024	Bandbreedte treinaantallen 2025 e.v.
IC Brussel	32	24 - 52
Thalys	28	24 - 36
Eurostar	10	10 - 28
Totaal aanbod huidige aanbieders	70	58 - 116
Nieuwe aanbieders NL – BE	-	16 - 32
Nieuwe aanbieders NL- FR	-	4 - 16
Totaal aanbod nieuwe aanbieders	0	20 - 48
<i>Resterende capaciteit internationale treinpaden</i>	<i>38</i>	<i>30 - 0</i>

Tabel 2: huidige en verwachte treinaantallen (totaal aantal ritten in twee richtingen) per dag

Naast de vraag vanuit de markt, bepaalt in het hoge scenario uiteindelijk ook de beschikbare spoorcapaciteit (op aantrekkelijke momenten) de uiteindelijke omvang van het aanbod. Op dit moment zijn er dagelijks circa 108 beschikbare paden¹⁴ van Amsterdam tot aan de Belgische grens. Wanneer het vertrek- of aankomststation Rotterdam of Breda betreft, zijn er meer beschikbare paden per dag. Uit tabel 1 blijkt dat tot en met 2024 met 70 treinpaden ruim binnen de beschikbare capaciteit wordt gebleven. Wanneer in het hoge scenario een situatie ontstaat met ieder uur een treindienst naar Parijs / Frankrijk, ieder halfuur een treindienst naar Brussel en ieder uur een treindienst naar Londen zijn meer dan de nu beschikbare 108 treinpaden nodig. Binnen TBOV zijn opties verkend die daarin kunnen voorzien.

Bestemming	Berenschot bandbreedte treinaantallen 2025 e.v.	Prognose TBOV 2040 ¹⁵
België	24 - 52	32 - 52
Frankrijk	24 - 36	28
Londen	10 - 28	28

Tabel 3: vergelijking prognose treinaantallen 'Berenschot' met prognose 'expertteam TBOV'

¹⁴ Er zijn minimaal 3 internationale treinpaden per uur per richting beschikbaar (2x 300 km/u en 1x interregionaal / 200 km/u). Uitgaande van een exploitatie van 18 uur per dag is het aantal beschikbare paden minimaal 108 per dag.

¹⁵ Expertteam internationaal TBOV (2020): het expertteam heeft in de analyse van de frequenties naar Londen en Parijs alleen uursdiensten en halfuur diensten meegenomen. Voor de frequenties tussen Nederland en België zijn zowel versnelling, alternatieve lijnvoeringen als frequentieverhogingen meegenomen in de analyse, waardoor een bandbreedte is ontstaan.

1.2.4 Internationale vervoersaanbod in het geval van deels contracteren

In variant 1 zijn de grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid geen onderdeel meer van de HRN-concessie. In plaats daarvan worden deze deels aan de markt gelaten en deels aanvullend gecontracteerd¹⁶. Het aanvullend contracteren van treindiensten zal zich richten op dat deel van het aanbod wat niet door de markt tot stand wordt gebracht. Uit de analyse in paragraaf 1.2.3 valt af te leiden dat de noodzaak tot aanvullend contracteren waarschijnlijk beperkt is. Uitgaande dat de onderkant van de bandbreedte qua toekomstig treinaanbod in open toegang door vervoerders wordt aangeboden, zouden er de volgende aanleidingen kunnen zijn om aanvullende frequenties te contracteren:

- Zekerstellen van een treinaanbod dat minimaal gelijk ligt aan de situatie eind 2024;
- Realiseren van een (aanvullend) gewenst aanbod in de daluren (bijvoorbeeld de hele dag elk uur een Thalys naar Brussel en/of vergroten van het aanbod in de dagranden);
- Borgen van een treindienst die maximaal aansluit op de 'waves' in de luchtvaart om zo de aansluiting tussen luchtvaart en spoor te verbeteren ter ondersteuning van de air-rail substitutie ambitie.

Naast het contracteren van frequenties zou ook gedacht kunnen worden aan aanvullende overeenkomsten om bepaalde 'zachte klantaspecten' te realiseren. Een voorbeeld kan zijn het vergroten van de flexibiliteit voor de klant, door overeen te komen dat een ticket op de route Amsterdam – Brussel bij meerdere vervoerders gebuikt kan worden.

Zowel de ambities op het gebied van frequenties als mogelijke ambities op het gebied van overige klantaspecten spelen primair op de verbindingen Nederland – België en Nederland – Frankrijk. Wij gaan er vanuit dat de ontwikkeling van de route Nederland – Londen niet geraakt wordt. In het geval van aanvullend contracteren van internationale treindiensten ligt het voor de hand dat tussen Nederland en België/Frankrijk minimaal een aanbod gelijk aan de situatie eind 2024 tot stand komt. Invulling geven aan de andere genoemde ambities zou aanleiding kunnen geven om nog circa 10 frequenties toe te voegen. In totaal ontstaat op deze routes dan een treinaanbod van tussen de 60 en 76 frequenties, waarvan er maximaal rond de 20 aanvullend gecontracteerd worden.

Bestemming	Treinaantallen 2025 e.v. in geval volledig open toegang	Treinaantallen 2025 e.v. in geval aanvullend contracteren
België	24 - 52	32 - 40
Frankrijk	24 - 36	28 - 36
Londen	10 - 28	10 - 28

Tabel 4: indicatieve vergelijking treinaantallen volledig open toegang vs. deels contracteren

1.2.5 Internationale vervoersaanbod in het geval de IC Brussel onderdeel blijft van het HRN

In het geval van variant 2, waarbij interregionaal grensoverschrijdend vervoer in de vorm van de IC Brussel onderdeel blijft van de HRN-concessie, zal het treinaanbod tussen Nederland en België waarschijnlijk boven de onderkant van de bandbreedte uitkomen. Tegelijkertijd is de kans groot dat de bovenkant van de bandbreedte uit zicht verdwijnt. In de HRN-concessie kan zeker gesteld worden dat de frequentie van de IC Brussel op het huidige niveau (32 treinen per dag) blijft of nog iets wordt

¹⁶ Voor de opties rondom de wijze van aanvullend contracteren verwijzen we naar het onderzoek Ordening HSL-Zuid.

uitgebreid. Hiermee is een groot deel van de markt (en treinpaden) Nederland – België vergeven en dat kan er toe leiden dat zich in mindere mate nieuwe toetreders zullen melden.

Afhankelijk van de concessie-eisen zou er ook een effect op de ontwikkeling van het treinaanbod Nederland – Frankrijk kunnen optreden: hoe concurrerender de IC Brussel propositie (op snelheid, comfort en prijs) is t.o.v. het 300 km/u lange afstand segment, hoe meer reizigers tussen Amsterdam en Brussel voor de IC Brussel zullen kiezen, waarmee de reizigersbasis voor het lange afstand segment (Nederland – Frankrijk) wordt aangetast. Ook in deze variant verwachten we geen effect op de route Nederland – Londen.

Bestemming	Treinaantallen 2025 e.v. in geval volledig open toegang	Treinaantallen 2025 e.v. in geval IC Brussel in HRN
België	24 - 52	32 - 48
Frankrijk	24 - 36	24 - 32
Londen	10 - 28	10 - 28

Tabel 5: indicatieve vergelijking treinaantallen volledig open toegang vs. IC Brussel onderdeel HRN

1.3 Onzekerheden

Er speelt een aantal onzekerheden en risico's rondom het tot stand komen van het treinaanbod in de primaire optie en de varianten:

- Zoals aangegeven is het strategisch gedrag van de bestaande aanbieders de voornaamste bepalende factor. Dit is op rationele gronden goed te voorspellen, maar daarmee geen zekerheid.
- Een tweede risico zit in de mate waarin nieuwe aanbieders zich zullen melden en voor welke markten. De uiteindelijke perceptie van de kansen in de markt en de hoogte van de toetredingsdrempels is hierin bepalend.

Vergelijking luchtvaart

In de luchtvaart zien wij een duidelijk voorbeeld van strategisch gedrag dat ontstond nadat in 2008 werd vastgelegd dat Schiphol tot 2020 niet meer dan 500.000 vliegbewegingen per jaar mag uitvoeren. Zodra het plafond van vliegbewegingen in zicht kwam, begonnen airlines snel de beschikbare vliegpaden in te vullen, ondanks dat hier niet direct vraag naar was. Dit gedrag was mogelijk dankzij de lage olieprijs, goede marktcondities en beschikbare vlootcapaciteit¹⁷.

- Ook is de frequentie van treindiensten niet hetzelfde als de capaciteit van het aanbod. Vervoerders kunnen ervoor kiezen om minder frequenties te rijden maar met een grotere capaciteit en vice versa.
- Een andere vraag is of vervoerders de op de langere termijn benodigde investeringen zullen doen. Op dit moment beschikken NS, Thalys en Eurostar over een vloot om ook na 2024 over de HSL-Zuid te rijden. **10.2.g**. Dit betekent dat Thalys opnieuw een risicoanalyse uit zal voeren en zal beslissen hoeveel materieel zij aanschafft dat geschikt is voor de HSL-Zuid.

¹⁷ Strategieafdeling Schiphol en het AD. URL: <https://www.ad.nl/amsterdam/klm-is-boos-schiphol-belemmert-ons-in-onze-groei~a9a81bdf/>

1.4 Resultaatseffect internationale exploitatie NS

Indien NS haar rol in de exploitatie van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid geheel of gedeeltelijk kwijtraakt, dan raakt dat het financieel resultaat van de onderneming primair op een tweetal aspecten: 10.2.g

In deze paragraaf brengen we het financiële effect op de internationale exploitatie van NS in beeld. Dit doen we aan de hand van een drietal scenario's, waarbinnen gevarieerd wordt op de mate waarin NS actief blijft op de (vrije) markt van internationaal personenvervoer over de HSL-Zuid.

Scenario's effect op internationale exploitatie NS

- Scenario 1: NS blijft actief op de markt voor grensoverschrijdende HSL-Zuid treindiensten door in open access de IC Brussel aan te bieden en door voortzetting van de samenwerkingscontracten met Thalys en Eurostar.
 - Commercieel- contractueel voortzetting van huidige situatie, met (uitgebreid / geoptimaliseerd) productaanbod 2025 e.v.
- Scenario 2: NS biedt enkel de IC Brussel als grensoverschrijdende HSL-Zuid treindienst aan is niet langer partner van Thalys en Eurostar. (Dit scenario sluit aan bij variant 2, waarin de IC Brussel onderdeel blijft van de HRN-concessie.)
 - Resultaat IC Brussel conform bovenstaande variant.
- Scenario 3: NS is helemaal niet meer betrokken bij de exploitatie van internationale treindiensten over de HSL-Zuid.
 - €0 omzet en resultaat uit exploitatie internationale treindiensten.

Scenario 1 is een behoorlijk realistisch scenario. 10.2.g

Welke rol NS in het interregionaal grensoverschrijdende verkeer wil spelen is in principe aan haar zelf. Belangrijke factoren daarbij zijn hoe de toepassing van de redelijke regeling uitwerkt op de toekomstige inzet van de vloot ICNG-België en 10.2.g

Uitgangspunt in scenario 1 is dat NS het interregionaal grensoverschrijdende product complementair aan Thalys en Eurostar zal positioneren. In scenario 2 ligt inzet op concurrentie met de 300 km/u aanbieders op de Nederland – België markt voor de hand. Dit zou tot verschuivingen in de markt en

wijziging van het voorziene resultaat kunnen leiden¹⁸. Gezien de vergelijkbaarheid en het detailniveau van deze analyse gaan we daar bij scenario 2 echter niet nader op in.

We hanteren de volgende uitgangspunten voor de prognose van de financiële effecten van beide scenario's:

- 10.2.g [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- IC Brussel:
 - 10.2.g [redacted]
 - [redacted]
 - [redacted]
 - [redacted]
 - De internationale opbrengsten van de IC Brussel voor NS zijn te herleiden uit diverse bronnen en bewegen zich sinds de start van de huidige concessieperiode redelijk stabiel rondom de ca. 10.2.g per jaar²². Er is een aantal redenen waardoor de opbrengst gedurende de rest van de concessieperiode naar verwachting nog behoorlijk zal stijgen: de effecten van het in 2018 geïntroduceerde nieuwe tarief & assortiment, de groeiende markt (inclusief verminderde concurrentie door Thalys gezien de hoge bezettingsgraad van deze treindiensten) en de voorziene verhoging van de kwaliteit en capaciteit door de introductie van ICNG-België rond 2023. Op deze basis voorzien we een opbrengst van 10.2.g²³ 10.2.g rond 2025, waarvan op basis van een gecombineerde 10.2.g 10.2.g Op basis van 10.2.g rendement over deze internationale omzet is de resultaatsprognose ca. € 10.2.g per jaar.

¹⁸ Aangezien de tarieven Nederland – België van Thalys relatief hoog zijn en de kostenbasis van een exploitant in het 300 km/u segment ook hoger is, is te verwachten dat in een concurrentiescenario een groter deel van de reizigers voor de IC Brussel zal kiezen. Dit mate van prijsconcurrentie bepaalt of NS met deze hogere omzet ook een hoger resultaat kan realiseren.

¹⁹ 10.2.g [redacted]

²⁰ 10.2.g [redacted]
[redacted]
[redacted]

²¹ 10.2.g [redacted]
[redacted]

²² Bronnen: Reizigersprognoses NS (2020), Avenant bij SWA (2018), Locov 2019-264040 Tarieven en Assortiment IC Brussel Evaluatie najaar 2019, American Appraisal - Eindrapport Review NS BuCa Venus (2013).

²³ 10.2.g [redacted]
[redacted]
[redacted]

²⁴ 10.2.g [redacted]

- Thalys:
 - NS is momenteel commercieel partner van Thalys en brengt onder meer ^{10.2}treinstellen en personeel in binnen de samenwerking. ^{10.2.g} We gaan er vanuit dat deze samenwerking in stand blijft en berekenen het rendement op de samenwerking aan de hand van de reizigersopbrengsten op Nederlands grondgebied. Daarbij gaan we er vanuit dat NS bij het overeenkomen van de samenwerking de eigen rendementseis van ^{10.2.g} hanteert. Dit is een realistische aanname gezien de toegevoegde waarde van een samenwerking voor Thalys.
 - ^{10.1.c + 10.2.g} ²⁶ Uitgaande van deze kengetallen bedragen de internationale opbrengsten vanuit de samenwerking met Thalys voor NS ongeveer ^{10.2.g} van die van IC Brussel en dus ca. € ^{10.2.g} per jaar. Aangezien, vooral gezien de beperkte materieelbeschikbaarheid van Thalys, vooralsnog geen grote wijzigingen in het productaanbod te verwachten zijn, zal dit getal naar verwachting niet wezenlijk wijzigen in de komende 5 tot 10 jaar.
- Eurostar: NS is momenteel service provider van Eurostar en levert in die rol het vervoerderschap in Nederland, personeel, ^{10.2.g}. Wij gaan er vanuit dat NS service provider blijft en een contract met Eurostar overeenkomt wat leidt tot ^{10.2.g} rendement over de omzet uit het dienstenpakket.
 - De omzet uit het dienstenpakket wat NS aan Eurostar levert bedraagt ca. € ^{10.2.g} per frequentie per jaar²⁷. Uitgaande van de voor 2024 voorziene 5 frequenties (per richting) betreft het een omzet van een kleine € ^{10.2.g} op jaarbasis, waarmee het resultaat ca. € ^{10.2.g} zal bedragen.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Resultaat IC Brussel	^{10.2.g}		
Resultaat Thalys			
Resultaat Eurostar			
Totaal			

Tabel 6: financiële resultaat NS vanuit internationale exploitatie in miljoenen euro's in drie scenario's

Uit voorgaande analyse zijn de volgende zaken af te leiden:

1. De totale positieve bijdrage van de exploitatie van internationale treindiensten aan het resultaat van NS ^{10.2.g} en naar verwachting maximaal ca. € ^{10.2.g} per jaar.
2. IC Brussel draagt ^{10.2.g} bij aan het resultaat uit de internationale exploitatie. Vanuit dit perspectief is variant 2 dus niet per definitie aantrekkelijk voor NS.
3. NS heeft goede mogelijkheden om ook in een open toegang situatie resultaat uit internationale treindiensten te halen. Dit kan risicodragend als (gezamenlijk) exploitant of met minder risico als service provider van andere exploitanten.

²⁵ American Appraisal - Eindrapport Review NS BuCa Venus (2013)

²⁶ NS (2019)

²⁷ American Appraisal - Eindrapport Review NS BuCa Venus (2013)

1.5 Resultaatseffect binnenlandse exploitatie NS

Indien NS haar rol in de exploitatie van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid geheel of gedeeltelijk kwijtraakt, dan kan het binnenlands medegebruik van internationale treindiensten een effect hebben op het exploitatieresultaat van de door NS geëxploiteerde binnenlandse HSL-Zuid treindiensten.

In deze paragraaf brengen we het financiële effect op de binnenlandse exploitatie van NS in beeld. Dit doen we aan de hand van een drietal scenario's. Binnen de varianten wordt gevarieerd op de rol van NS in het grensoverschrijdende HSL-aanbod en de lijnvoering. De overige factoren worden constant gehouden.

We hanteren de in onderstaande tabellen weergegeven scenario's en uitgangspunten voor de prognose van de financiële effecten, waarbij benadrukt dient te worden dat het business model van spoorwegbedrijven zoals NS zeer gevoelig is voor verschillen in de reizigersprognose dan wel voor verschillen tussen gerealiseerde en geprognostiseerde reizigersaantallen. Deze verschillen werken, gegeven de langdurige vaste kostenstructuur van NS, bijna 1:1 door in het exploitatieresultaat²⁸.

Scenario's effect op binnenlandse exploitatie NS

- **Scenario 1:** Hoge mate van binnenlands medegebruik van de niet door NS geëxploiteerde internationale treindiensten over de HSL-Zuid.
 - NS is helemaal niet meer actief in de exploitatie van internationale treindiensten.
- **Scenario 2:** Gemiddelde mate van binnenlands medegebruik van de niet door NS geëxploiteerde internationale treindiensten over de HSL-Zuid
 - NS rijdt de helft van de interregionale frequenties tussen Nederland en België. Daarmee is het negatieve resultaatseffect in dit scenario 50% van scenario 1.
- **Scenario 3:** Lage mate van binnenlands medegebruik van de niet door NS geëxploiteerde internationale treindiensten over de HSL-Zuid
 - Door het effect van lijnvoering en frequenties komt er een minimaal niet-NS aanbod via de HSL-Zuid tot stand; namelijk 16 frequenties, waarvan 8 alleen Rotterdam – Breda over de HSL-Zuid rijden en 8 Breda niet aandoen en dus alleen binnenlands medegebruik tussen Amsterdam en Rotterdam bieden.

²⁸ American Appraisal - Eindrapport Review NS BuCa Venus (2013)

Uitgangspunten effect op binnenlandse exploitatie NS

- Er is alleen sprake van binnenlands medegebruik van de interregionale grensoverschrijdende treindiensten.
- De mate van binnenlands medegebruik van deze treindiensten wordt berekend door het aantal frequenties te vermenigvuldigen met het aantal stoelen en de gemiddelde bezetting per trein. Daarbij gaan we uit van gemiddeld 10.2 g stoelen met een 10.2 g bezettingsgraad door binnenlands medegebruik.
- De gemiddelde gederfde opbrengst per reiziger wordt berekend door de opbrengst van een binnenlandse reizigerskilometer (€ 10.2 g) te vermenigvuldigen met de afgelegde binnenlandse reizigerskilometers²⁹.
- Om het effect op jaarbasis uit te drukken vermenigvuldigen we de derving per dag met 300 dagen, rekening houdend met weekenden en vakanties.
- Voor de berekening van het resultaatseffect gaan we uit van het door NS en haar aandeelhouder nagestreefde rendement van 10.2 g op haar activiteiten. Daarmee beschouwen we 10.2 g van de omzet uit binnenlands medegebruik als negatief resultaatseffect (zie ook kader).

Beschouwing resultaatseffect van binnenlands medegebruik

Hiervoor is aangegeven dat we bij de beschouwing van de impact van het binnenlandse medegebruik van niet door NS gereden internationale treindiensten het normrendement als uitgangspunt nemen. Hierbij dient aangetekend te worden dat het hier een benadering van het resultaatseffect betreft. Het daadwerkelijke financiële effect is zeer situatie-specifiek en afhankelijk van de mate waarin een negatief effect op de opbrengsten in de daluren gecompenseerd wordt door lagere kosten ten behoeve van de maatgevende spitscapaciteit³⁰. Generiek valt enerzijds te betogen dat binnenlands medegebruik al snel positieve effecten voor NS zal hebben, aangezien de exploitatie van de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten fors verlieslatend is. Anderzijds kan ook gesteld worden dat de negatieve effecten naar verwachting groot zijn, als aangenomen wordt dat NS haar aanbod maar in beperkte mate kan aanpassen op de wijzigingen in de vraag.

We lichten de drie scenario's en bijbehorende resultaatseffecten hieronder nader toe.

In **Scenario 1** is NS helemaal niet meer actief in de exploitatie van internationale treindiensten, maar gaan we er wel vanuit dat er binnenlands veel gebruik wordt gemaakt van deze internationale diensten.

- Uitgaande van het hoge scenario uit paragraaf 2.1, zijn er in totaal 72 ritten per dag tussen Nederland en België.
- De afstand tussen Amsterdam en Breda is 130 kilometer, hiermee komt de gemiddelde gederfde opbrengst op ruim € 10.2 g per dag en dus € 10.2 g per jaar.
- Uitgaande van een rendement van 10.2 g is het negatieve resultaatseffect € 10.2 g per jaar.

²⁹ <https://www.rijdendetreinen.nl/tickets/tariefafstanden>

³⁰ Waar de derving in opbrengsten goed te berekenen is, is de wijziging in de kosten sterk afhankelijk van de specifieke situatie. Voornaamste bepalende factor is de mate waarin NS minder materieel (en in het verlengde mogelijk ook minder personeel) hoeft in te zetten in de spits en welke effecten dit uiteindelijk heeft op de hoogte van de investeringen, vaste en variabele kosten.

- De € 10.2.g per jaar aan opbrengsten uit binnenlands medegebruik en het uiteindelijke resultaatseffect zijn, zoals gezegd, sterk afhankelijk van de gehanteerde aannames. Kleine wijzigingen in de gemiddelde bezetting, gemiddelde reisafstand en spits- dalverhouding leiden al snel tot verschillen van enkele miljoenen in de opbrengstenprognose. Mede daarom is het goed om ter referentie de huidige opbrengst uit binnenlandse medegebruik van de IC Brussel te beschouwen. Deze ligt rond de € 10.2.g per jaar³¹. De in dit scenario berekende € 10.2.g in een situatie met een 2x zo hoge frequentie en een hogere capaciteit (in aantal stoelen per trein) verhoudt zich hier goed toe.

In [scenario 2](#) rijdt NS de helft van de frequenties tussen Nederland en België. Daarmee is het resultaatseffect in dit scenario 50% van scenario 1. Dit komt uit op een resultaatseffect van € 10.2.g n per jaar.

In [scenario 3](#) komt het minimale niet-NS aanbod tot stand, namelijk 16 frequenties, waarvan 8 alleen Rotterdam – Breda over de HSL-Zuid rijden en 8 Breda niet aandoen en dus alleen binnenlands medegebruik tussen Amsterdam en Rotterdam bieden.

- De afstand tussen Rotterdam en Breda is 50 kilometer. Dit leidt tot een derving van € 10.2.g per jaar tussen Rotterdam en Breda.
- Het aantal kilometers tussen Amsterdam en Rotterdam bedraagt 86 kilometer. Het gemiddelde resultaatseffect tussen Amsterdam en Rotterdam is daarmee € 10.2.g per jaar.
- Uitgaande van een rendement van 5% is het negatieve resultaatseffect € 10.2.g per jaar.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Negatieve resultaatseffect NS	10.2.g		

Tabel 7: resultaatverslechtering exploitatie binnenlandse HSL-Zuid treindiensten in miljoenen euro's per jaar in drie scenario's

Uit tabel 4 blijkt dat het 10.2.g voor NS sterk afhankelijk is van de mate waarin een niet-NS vervoersaanbod tot stand komt. Tevens wordt duidelijk dat het behoud van de IC Brussel in het HRN (variant 2) voor NS minstens zo belangrijk is vanuit het perspectief van het binnenlands medegebruik, als vanuit het voorziene rendement in het internationale vervoer (paragraaf 1.4).

³¹ American Appraisal - Eindrapport Review NS BuCa Venus (2013) en SWA IC Brussel (2018).

Economische evenwichtstoets

Vooraf voor scenario 1 en 2 is het van belang om in beeld te brengen hoe het potentiële negatieve resultaatseffect zich verhoudt tot de economische evenwichtstoets door de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Partijen mogen nieuwe passagiersdiensten aanbieden, tenzij deze diensten het economisch evenwicht van een concessie in gevaar brengen. Uitgangspunt daarbij is dat het economisch evenwicht in gevaar komt wanneer een nieuwe passagiersdienst een aanzienlijke negatieve impact op de rentabiliteit voor de concessiehouder of de netto kosten voor de concessieverlener heeft.

De ACM is van oordeel dat een afname van het interne rendement van de concessiehouder van minder dan 0,2 procentpunt niet aanzienlijk is en een afname van meer dan 1 procentpunt wel aanzienlijk geacht moet worden. Afnames van het interne rendement die binnen deze bandbreedte liggen, zullen per concreet geval beoordeeld worden.

Op basis van een jaarlijks rendement van NS uit de toekomstige HRN-concessie van ca. €10.2 g .³² staat een rendementsverslechtering van 0,2% gelijk aan €10.2 g en een verslechtering van 1% gelijk aan €10.2 g . 10.2 g

Om te bepalen of er sprake is van een aanzienlijke negatieve impact op de netto kosten (of opbrengsten) voor de concessieverlener kijkt de ACM primair naar het effect op de financiële relatie tussen de concessieverlener en de concessiehouder. Daarnaast kan een negatieve impact van een nieuwe passagiersdienst op ambities van de concessieverlener (zoals economie, leefbaarheid en duurzaamheid) worden geïnterpreteerd als hogere netto kosten voor de concessieverlener. In onderhavig geval zal van de laatste situatie niet snel sprake zijn en is het vooral de vraag in hoeverre het concessiestelsel de mogelijkheid biedt tot lagere concessievergoedingen in het geval van rendementsverslechtingen.

1.6 Prognose toekomstige vergoedingen

In deze paragraaf beschouwen we welk deel van de infraheffing gedurende de volgende concessieperiode naar verwachting door het segment internationale treindiensten gedragen kan worden. Daartoe kijken we aan de hand van een laag, midden en hoog scenario naar de verwachte benutting van de HSL-Zuid door internationale treindiensten en wat dit betekent voor de infraheffing die door dit segment gedragen wordt (peiljaar 2025).

1.6.1 Prognose vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur

De voor de periode 2025-2034 voorziene vergoedingen voor het gebruik van HSL-Zuid infrastructuur (hierna: infraheffing)³³ bedragen ca. €10.2 g per jaar (prijsspeil 2018)³⁴. De infraheffing is een vast bedrag, wat maakt dat de uiteindelijke kosten per kilometer afhankelijk zijn van het totaal aantal kilometers dat door vervoerders in een kalenderjaar op de HSL wordt aangevraagd. Het betekent ook

³² Gebaseerd op 10.2 g op ca. € 2,7 miljard omzet uit 'treingerelateerd vervoer in Nederland'; Jaarverslag NS over 2019.

³³ De vergoedingen zijn een combinatie van de HSL-heffing en de reguliere gebruiksvergoeding (VTM).

³⁴ Bron: Ministerie van IenW

dat de aan de binnenlandse HSL-Zuid diensten toegerekende kosten dalen, indien het aantal internationale treinkilometers relatief toeneemt en vice versa.

Aansluitend op paragraaf 1.2 worden de volgende drie scenario's voor het gebruik van de HSL-Zuid door internationale treindiensten gehanteerd:

- **Laag:** 25% lager dan het voorziene internationale vervoersaanbod aan het einde van de huidige concessie (2024): 75% van 70 = 53 frequenties
- **Midden:** lage bandbreedte prognose internationale vervoersaanbod vanaf 2025 = 78 frequenties
- **Hoog:** hoge bandbreedte prognose internationale vervoersaanbod vanaf 2025 = 140 frequenties³⁵

Aansluitend bij de HSL-Zuid uitwerking van Toekomstbeeld OV hanteren we slechts één scenario voor het binnenlandse vervoersaanbod. In deze uitwerking wordt zowel tussen Amsterdam en Rotterdam als tussen Rotterdam en Breda in beide richtingen een frequentie van 6 binnenlandse HSL-Zuid diensten per uur voorzien. Daarbij wordt er echter rekening mee gehouden dat één van die 6 treinen een interregionaal grensoverschrijdende treindienst is. Vandaar dat we voor de bepaling van het aantal binnenlandse treindiensten rekenen met een gemiddelde frequentie van 5,5x uur per richting. Over 18 uur per dag brengt dat het totaal op 198 binnenlandse treinen per dag. Het is belangrijk op te merken dat we hier de aanname doen dat de frequentie in het gereguleerde binnenlandse HSL-aanbod vastligt. Hier zit potentieel spanning met een scenario met een hoge mate van binnenlands medegebruik van de internationale treindiensten, waarin het niet per definitie vanzelfsprekend is dat er ook 6 binnenlandse treinen (moeten) rijden.

Onderstaande tabel geeft aan hoe de verdeling van de Infraheffing over de nationale en internationale treindiensten er naar benadering uit ziet in de drie scenario's.



Figuur 2: aantal kilometers over de HSL-Zuid per treindienst

³⁵ De hoge bandbreedte gaat uit van 116 huidige aanbieders en 48 nieuwe aanbieders, omdat het aanbod van de vervoerders elkaar beïnvloedt, kunnen we deze getallen niet zomaar bij elkaar optellen. Ook rekening houdend met de infracapaciteit gaan we uit van 140 frequenties als hoge bandbreedte van de prognose internationale vervoersaanbod vanaf 2025.

	Situatie 2024 (indicatief)	Scenario Laag aanbod internationale treindiensten	Scenario Midden aanbod internationale treindiensten	Scenario Hoog aanbod internationale treindiensten
	10.2.g			
Binnenlands ³⁶				
Internationaal ³⁸				
Totaal				

Tabel 8: kilometers en Infraheffing per segment in drie scenario's

Twee zaken vallen vooral op:

- Door de voorziene grote toename aan binnenlandse treindiensten is een flinke groei van het internationale aanbod nodig om niet een nog groter deel van de infraheffing door de binnenlandse treindiensten gedragen te laten worden.
- De kosten per kilometer significant dalen wanneer het aantal (inter-)nationale treindiensten groeit: van ca. € 10.24 per km in de huidige situatie, naar € 10.24 per km in het midden scenario en € 10.24 per km in het hoge scenario. Hierdoor zal naar mate het aanbod van (inter-)nationale treindiensten groeit het steeds aantrekkelijker worden om treindiensten aan te bieden over de HSL.

1.7 Toekomstige HRN-concessievergoeding

In deze paragraaf beschouwen we in welke mate de resultaatseffecten van de wijzigingen in de HSL-exploitatie voor NS en de veranderingen rondom de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur een effect zouden kunnen hebben op de hoogte van de toekomstige HRN-concessievergoeding. Dit doen we voor de hoofdoptie en de twee varianten.

1.7.1 Effect op de concessievergoeding van een situatie met internationaal volledig open toegang

Om tot een beredeneerde beschouwing te komen van de waardevermindering of -vermeerdering van de HRN-concessie brengen we allereerst de combinatie van 3 financiële effecten die NS raken in beeld:

- Effecten op de internationale exploitatie van NS
- Effecten op de binnenlandse exploitatie van NS
- Effecten op de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur (ten behoeve van binnenlandse treindiensten)

Ook hier hanteren we weer drie scenario's, die aansluiten op de scenario's in voorgaande paragrafen:

³⁶ Het aantal kilometers over de HSL-Zuid wordt berekend door het aantal kilometers tussen Amsterdam en Rotterdam en Rotterdam en Breda te vermenigvuldigen met het aantal binnenlandse treindiensten.

³⁷ Uitgaand van IC direct frequentie van 4x per uur, 5^e IC direct frequentie is als IC Brussel bij internationaal meegeteld..

³⁸ Uitgaand van de situatie in 2024 rijdt circa 55% van de internationale treindiensten (Thalys en Eurostar) over het gehele HSL-Zuid traject en circa 45% van de treindiensten via Breda (IC Brussel) waardoor 10 kilometer minder over het HSL-Zuid tracé gereden wordt. Deze verhouding wordt in alle scenario's aangehouden voor de berekening van het aantal kilometers.

Effect	Worst case	Medium case	Best case
10.2.g			

Tabel 9: overzicht van de combinaties van de 3 financiële effecten die NS / de waarde van de HRN-concessie raken

Getalsmatig ziet dit er als volgt uit (alle bedragen in miljoenen):

Effect	Worst case	Medium case	Best case
Internationale exploitatie	10.2.g		
Binnenlandse exploitatie			
Vergoeding gebruik infrastructuur			
Totaaleffect			

Tabel 10: bandbreedte in het resultaatseffect voor NS van het volledig aan de markt laten van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid

Bovenstaande tabel laat zien dat het effect van het aan de markt laten van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid op NS een brede bandbreedte kent. Afhankelijk van de aannames ligt het effect tussen een 10.2.g van bijna € 10.2.g . en een 10.2.g van een kleine € 10.2.g . per jaar. Om te bepalen in welke mate deze 10.2.g vertaald zou moeten worden in een wijziging van de concessieprijs zijn de volgende zaken relevant:

- 10.2.g en daarbij heeft NS goede mogelijkheden om in de nieuwe context in deze markt actief te blijven. De waarde van de grensoverschrijdende exploitatie is dus beperkt en hangt ook niet 1-op-1 samen met het concessiehouderschap.
- Ook de 10.2.g de binnenlandse exploitatie is relatief beperkt, maar er kan wel gesteld worden dat er een directe relatie is met de waarde van de concessie.
- Het is aannemelijk dat na 2024 een groter deel van de kosten voor het gebruik van de infrastructuur aan de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten wordt toegerekend. Dit is echter niet

zozeer een effect van de wijzigingen in de ordening van de internationale treindiensten, maar hangt samen met de forse toename in binnenlandse treindiensten ten opzichte van de huidige concessie. Paragraaf 1.2 wijst uit dat het aannemelijk is dat er meer internationale treindiensten tot stand komen als dit segment aan de markt wordt gelaten t.o.v. een gereguleerde situatie. Dit zou de infraheffing voor de binnenlandse treindiensten dus positief beïnvloeden. Op basis van beide zaken kan beargumenteerd worden dat de wijzigingen in de verdeling van de infraheffing buiten beschouwing gelaten dienen te worden bij de bepaling van de nieuwe concessieprijs.

1.7.2 Effect op concessievergoeding van variant 1: aanvullend contracteren

Variant 1 onderscheidt zich doordat een aantal frequenties aanvullende gecontracteerd wordt.

- Uitgangspunt van onze analyse is dat er, aansluitend op de redenering in paragraaf 1.2.4. ca. 20 frequenties aanvullend gecontracteerd worden, 50-50 verdeeld over de segmenten lange afstand en interregionaal (/IC Brussel).
- Afhankelijk van de rol die NS na 2024 speelt in het grensoverschrijdende treinverkeer worden de aanvullende frequenties al dan niet gecontracteerd met NS. In deze analyse is er vanuit gegaan dat het positieve effect op de internationale exploitatie alleen in de 'medium case' bij NS terecht komt, aangezien dit het enige scenario is waarin NS, als exploitant van de IC Brussel, gegarandeerd een rol heeft in de grensoverschrijdende exploitatie.
- Aansluitend op de in paragraaf 1.4 gehanteerde uitgangspunten is de **10.2.g** ca. € **10.2.g** :. 10 aanvullende IC Brussel frequenties staan gelijke aan ca. 30% van het voorziene aanbod waarop NS ca. € **10.2.g** . rendement maakt.

In onderstaande tabel staat onderstreept weergegeven op welke (overige) aspecten mutaties optreden ten opzichte van een situatie waarin alle internationale treindiensten aan de markt worden gelaten. (alle bedragen in miljoenen):

Effect	Worst case	Medium case	Best case
Internationale exploitatie	10.2.g		
Binnenlandse exploitatie			
Vergoeding gebruik infrastructuur			
Totaaleffect			

Tabel 11: bandbreedte in het resultaatseffect voor NS van het aanvullend contracteren van internationale treindiensten over de HSL-Zuid

Uit de tabel blijkt dat het aanvullend contracteren van treindiensten er voor zorgt dat het potentiële **10.2.g** resultaatseffect op NS flink afneemt: het worst case scenario wordt € **10.2.g** **10.2.g** **10.2.g** en het midden scenario wordt ruim € **10.2.g** **10.2.g** . De voornaamste oorzaken hiervan zijn:

- Het rendement van NS op de IC Brussel **10.2.g** in het midden scenario.
- Eveneens in het midden scenario zal er naar verwachting minder sprake zijn van binnenlands medegebruik van niet door NS geëxploiteerde internationale treindiensten. Aangezien NS een groter dan huidig interregionaal grensoverschrijdend treinaanbod biedt, resteert er weinig ruimte in de markt en op het spoor voor concurrenten.
- Het minimale scenario aan internationale treindiensten zal niet gerealiseerd worden, wat een positief effect heeft op de mate waarin de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid

infrastructuur aan de binnenlandse treindiensten worden toegerekend. De worst case wordt hierdoor € 10.2.g . 10.2.g .

Aansluitend op de overwegingen in paragraaf 1.7.1. kan gesteld worden dat variant 1 er voor zorgt dat de 10.2.g op NS duidelijk beperkt worden, terwijl tegelijkertijd 10.2.g in de infrakosten ten gevolge van meer markwerking in stand blijft.

1.7.3 Effect op concessievergoeding van variant 2: IC Brussel onderdeel HRN-concessie

Bij variant 2 blijft de IC Brussel onderdeel van de HRN-concessie, met NS als exploitant (in ieder geval op Nederlands grondgebied). In onderstaande tabel staat onderstreept weergegeven op welke aspecten mutaties optreden ten opzichte van een situatie waarin het totale internationale aanbod aan de markt wordt gelaten (alle bedragen in miljoenen):

Effect	Worst case	Medium case	Best case
Internationale exploitatie	10.2.g		
Binnenlandse exploitatie			
Vergoeding gebruik infrastructuur			
Totaaleffect			

Tabel 12: bandbreedte in het resultaatseffect voor NS van het volledig aan de markt laten van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid

Uit de tabel blijkt dat het behoudt van de IC Brussel er voor zorgt dat de bandbreedte in het potentiële resultaatseffect op NS duidelijk afneemt. Het maximale 10.2.g effect wordt € 10.2.g kleiner, maar tegelijkertijd 10.2.g de best case ook met ca. € 10.2.g , van een plus van bijna € 10.2.g naar een 10.2.g saldo van € 10.2.g . De voornaamste oorzaken hiervan zijn:

- NS behoudt het rendement van de IC Brussel. Dit heeft een 10.2.g effect van tussen de € 10.2.g . per jaar.
- Er zal significant minder tot geen sprake zijn van binnenlands medegebruik van niet door NS geëxploiteerde internationale treindiensten. Dit heeft een 10.2.g effect van tussen de € 10.2.g . per jaar.
- Zowel het minimale als het maximale scenario aan internationale treindiensten zal waarschijnlijk niet gerealiseerd worden³⁹. Dit zorgt er voor dat NS in alle scenario's te maken krijgt met 10.2.g kosten dan huidig voor het gebruik van de HSL-infrastructuur door binnenlandse treindiensten, maar niet zo 10.2.g als in het worst case scenario. De worst case wordt hierdoor € 10.2.g 10.2.g , maar de best case wordt juist € 10.2.g 10.2.g .

Aansluitend op de overwegingen in paragraaf 1.7.1. kan gesteld worden dat variant 2 er voor zorgt dat het 10.2.g van de wijzigingen in de internationale ordening op NS en de waarde van de concessie wegvalt. Door het behoud van de IC Brussel blijft een deel van de internationale exploitatie behouden en zal er minder tot geen sprake zijn van binnenlands medegebruik van treindiensten die niet door NS geëxploiteerd worden. In deze variant kan daarom goed

³⁹ Het minimale scenario zal zich niet voordoen, omdat de IC Brussel wordt zeker gesteld, omdat deze in het HRN wordt opgenomen. Hiermee is een behoorlijk deel van de markt al vergeven en dat maakt het onwaarschijnlijk dat het maximale scenario – met veel nieuwe toetreders – wordt gerealiseerd.

beargumenteerd worden dat de keuzes rondom de internationale treindiensten 10.2.g

1.8 Samenvatting van de financiële effecten op de beiden ministeries

Tot slot van deze analyse vertalen we de verschillende financiële effecten naar de verwachte verandering in opbrengsten voor beide Ministeries⁴⁰. Het effect voor het Ministerie van IenW betreft de HRN-concessievergoeding en dat voor het Ministerie van Financiën de mogelijke verandering van het rendement van NS.

1.8.1 Financiële effect voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De voornaamste financiële aspecten van de HSL-Zuid voor het Ministerie van IenW zijn de vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur en de hoogte van (het aan de HSL-gerelateerde deel van) de HRN-concessie vergoeding. Aangezien de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur als constant worden beschouwd, heeft alleen een wijziging in de hoogte van de HRN-concessievergoeding een financieel effect voor IenW.

Uit onze analyse kan worden afgeleid dat een grotere toerekening van de vergoedingen voor het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur aan de binnenlandse HSL-Zuid exploitatie de voornaamste reden voor 10.2.g van NS is. De toename van het binnenlands medegebruik van niet door NS geëxploiteerde treindiensten is echter het enige 10.2.g op de waarde van de HRN-concessie dat direct samenhangt met een keuze om internationale treindiensten volledig aan de markt te laten. Afhankelijk van de mate waarin een concurrerend treinaanbod tot stand komt heeft dit een 10.2.g effect op de binnenlandse HSL-exploitatie van tussen de € 10.2.g per jaar. Indien de IC Brussel onderdeel van de HRN-concessie blijft en/of als NS de IC Brussel in open toegang blijft exploiteren (al dan niet met deels aanvullend gecontracteerde frequenties) dan vervalt dit 10.2.g effect geheel of gedeeltelijk.

Indien IenW besluit de internationale treindiensten over de HSL-Zuid volledig aan de markt te laten, dan is een 10.2.g van de HRN-concessie van tussen de € 10.2.g per jaar te verwachten. Indien NS, al dan niet actief ondersteund door IenW, de IC Brussel blijft exploiteren, dan hoeft er geen sprake meer te zijn van 10.2.g.

1.8.2 Financiële effect voor het Ministerie van Financiën

Onder de aanname dat het financiële resultaat van NS zich rechtstreeks vertaalt in het rendement van het Ministerie van Financiën als aandeelhouder, is het financiële effect op het Ministerie van Financiën direct af te leiden uit de verwachte resultaatsverandering van NS. Afhankelijk van de omvang van het internationale treinaanbod dat tot stand komt en de mate waarin NS betrokken is bij de exploitatie hiervan, beweegt de resultaatverandering van NS zich tussen een verslechtering met circa € 10.2.g en een verbetering met € 10.2.g. (niet gecorrigeerd voor eventuele wijzigingen in de HRN-concessievergoeding). Aangezien in slechts twee varianten alleen het best case scenario een 10.2.g laat zien en in alle andere gevallen sprake is van een duidelijke 10.2.g, is het zeer aannemelijk dat het rendement van het Ministerie van Financiën zal 10.2.g met waarschijnlijk meer dan € 10.2.g per jaar.

⁴⁰ Andere financiële effecten van de scenario's, zoals het effect op de gemiddelde prijs van een treinkaartje, zullen niet onderzocht worden. Wel zullen, waar nodig binnen de scope van dit onderzoek, op dergelijke aspecten beredeneerde aannames gedaan worden.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Definitieve versie financiële analyse internationale treindiensten HSL-Zuid
Datum: dinsdag 7 juli 2020 12:06:01
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)

Ha 10.2.e,

Dank voor de zeer snelle reactie en mooi dat we het rapport als afgerond kunnen beschouwen. Hoewel het BRW BRW, ben ik uiteraard bereid eventuele vragen te beantwoorden mocht dit gewenst zijn.

Ik ga hier de beschikbaarheid even inventariseren, maar vooralsnog ziet een borrel in een van de twee genoemde weken er kansrijk uit. Wij sturen een aantal datumvoorstellen.

Tenslotte zal ik ons secretariaat vragen om de facturatie voor de 2^e vervolgopdracht te verzorgen. Die factuur zie je dus binnenkort langskomen.

Tot binnenkort bij de borrel,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 7 juli 2020 11:50
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>
Onderwerp: RE: Definitieve versie financiële analyse internationale treindiensten HSL-Zuid

Ha 10.2.e,

Goed dat je me eraan herinnert. Ik heb hierover afgelopen week en gisteren contact gehad met collega's, en we kunnen dit proces wat ons betreft gaan afronden. Wij hebben geen opmerkingen meer over het stuk, en zien het als een waardevolle bijdrage voor het werk wat Rebel voor ons gaat verrichten voor de nieuwe concessie. In die hoedanigheid wil ik jullie nog wel de vraag stellen of je er voor open staat om eventuele vragen van Rebel te beantwoorden, mochten die op een later moment toch nog opkomen.

Leuk idee om een keer een borrel te arrangeren. Zullen we dat gewoon buiten de deur ergens doen?

Welke dagen komt jullie uit? Ik zie dat 10.2.e, 10.2.e en ik aan het werk zijn in de laatste week van juli en de eerste week van augustus.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: dinsdag 7 juli 2020 11:41
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

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

Onderwerp: RE: Definitieve versie financiële analyse internationale treindiensten HSL-Zuid

Beste 10.2.e,





In aansluiting op onderstaande mail hierbij even de check of het jou en de collega's gelukt is om naar de definitieve versie van de financiële analyse te kijken en of dit nog tot vragen of opmerkingen heeft geleid? Ook als dit niet het geval mocht zijn, stel ik voor om nog wel even een afrondend overleg in te plannen. Met de oplevering van het resultaat van deze vervolgoopdracht komt er tenslotte een einde aan onze inzet rondom de marktordering op de HSL-Zuid. Jij hebt ons al eerder van wat zeer gewaardeerde feedback voorzien, maar het lijkt met goed om gezamenlijk met de teams van beide kanten af te ronden. Hoe kijk jij hier tegenaan en in welke vorm zullen we dit gieten (kan ook een borrel of e.d. zijn)?

Alvast dank voor je reactie en groeten,

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

Berenschot

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 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 25 juni 2020 13:11

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

@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>

Onderwerp: RE: Definitieve versie financiële analyse internationale treindiensten HSL-Zuid

Dag 10.2.e,

Veel dank voor je rapportage. We gaan het met aandacht lezen.

Zullen we afspreken dat een overleg in principe niet nodig is, maar dat we het uiterlijk volgende week even laten weten als we nog concrete vragen of opmerkingen hebben? Dan kunnen we altijd nog een half uurtje inplannen.

Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @berenschot.nl>

Verzonden: woensdag 24 juni 2020 16:44

Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.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

@berenschot.nl>; 10.2.e @berenschot.nl>

Onderwerp: Definitieve versie financiële analyse internationale treindiensten HSL-Zuid

Dubbele inhoud met document 122

Dubbele inhoud met document 122

