

Woo-verzoek 2020-73.4 Documenten deels openbaar 107-115

Van: 5.1.2 e
Aan: 5.1.2 e
Cc: 5.1.2 e
Onderwerp: Werkconferentie "Effecten van openbaar aanbesteden in het OV"
Datum: vrijdag 4 oktober 2019 14:09:22
Bijlagen: [FAOV 16sep2019 Parallelsessie Aansturing overheden.pdf](#)
[FAOV 16sep2019 Parallelsessie Effecten personeel .pdf](#)
[FAOV 16sep2019 Parallelsessie Effecten reiziger.pdf](#)
[FAOV 16sep2019 Parallelsessie financieel economische effecten.pdf](#)
[FAOV 16sep2019 Werkconferentie 1 Plenair.pdf](#)

Geachte deelnemer,

Op 16 september nam u deel aan de werkconferentie georganiseerd in het kader van het onderzoek 'Effecten van openbaar aanbesteden in het OV'.

In de bijlage vindt u de presentaties van het plenaire deel en de aparte werksessies. Deze sheets bevatten prikkelende stellingen gebruikt om de discussie op gang te brengen. Deze stellingen zijn geen conclusies.

U heeft reeds een 'save the date' ontvangen voor de werkconferentie op 28 oktober. Wij hebben inmiddels meer informatie.

De conferentie vindt plaats bij Seats2meet op Utrecht Centraal. Deze locatie is rolstoeltoegankelijk.

Hieronder vindt u het programma:

11.30 - 12.15 Inloop met lunch

12.15 - 13.15 Plenaire presentatie van inzichten tot aan werkconferentie 2

13.15 - 13.30 Pauze

13.30 - 14.30 Discussie in 4 gemengde groepen over algemene inzichten

14.30 - 14.45 pauze

14.45 - 16.45 Verdieping 4 werkpakketten waar nodig, met gerichte uitnodigingen.

16.45 - 17.00 Afsluiting

Kunt u mij voor 14 oktober laten weten of u aanwezig bent bij de werkconferentie?

Indien u vragen heeft dan kunt u contact opnemen met ondergetekende of mijn collega 5.1.2 e

5.1.2 e (in cc).

Groet,

5.1.2 e

5.1.2 e

5.1.2 e

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

E 5.1.2 e

T 5.1.2 e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, BRW

W reguliere werkdagen: 5.1.2 e

DECISIO



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Effecten openbaar aanbesteden OV

*Aansturing van de vervoerder door
overheden (werkpakket 2)*

Werkconferentie 1

Utrecht, 16 september 2019

Werkpakket 2: inhoud en aanpak

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Inhoud werkpakket 2

Vragen binnen dit WP gaan over deelvragen 7–8–9–10–11–12–13 van de uitvraag. Ze kunnen in drie clusters worden geherinterpreteerd:

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

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Aanpak werkpakket 2

- Op basis van literatuur en expert opinion selecteren van **belangrijkste ontwikkelingen**
 - Ontwikkelingen worden in de vorm van **hypotheses geformuleerd**
 - **Werkconferentie 1** om **hypotheses te toetsen** bij stakeholders
 - Is de constatering uit de literatuur (nog) **valide**?
 - **Mist** de literatuur belangrijke ontwikkelingen?
 - Is de constatering **positief of negatief** te beoordelen?
 - **Data analyse en interviews** ter toetsing en substantiëring van de hypotheses en opbouwen van conclusies
 - **Werkconferentie 2** ter toetsing conclusies
 - Rapport over de belangrijkste ontwikkelingen en een oordeel
- Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Werkpakket 2: programma werkconferentie 1

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Agenda ronde 1 en ronde 2

- Bespreken van de 4 hypothesen
 - *Klopt dit?*
 - *Is dit positief, negatief of neutraal?*
 - *Waar is dit afhankelijk van?*
 - *Hoe kunnen we onderzoekend dit het best verrijken, substantiëren, verwerpen?*
- Aanpassen en aanvullen hypothesen
 - *Dekken ze de juiste onderwerpen?*
 - *Zijn ze juist geframed?*
 - *Welke onderwerpen missen?*

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Hypothese 1: Aansturing

- *“Aansturing door de overheid van de vervoerder heeft zich ontwikkeld naar **een co-productie tussen overheid en vervoerder met elk eigen rollen.**”*

Te bespreken:

- Ruimte laten voor de vervoerder is een doorlopend thema
- Netto-contracten zijn de norm
- De opkomst van ontwikkelteams en business cases
- Flexibiliteit is daarmee deels gevonden, maar meer blijft gewenst
- Vervoerder innoveert in kleine stappen naar efficiëntie, overheid innoveert liefst in grote stappen naar andere maatschappelijke waarde

Hypothese 2: Aanbesteding

- *“Aanbesteding is een **volwassen en ingekaderde vorm van inkoop van vervoersdiensten** geworden, met sterk effect op efficiëntie.”*

Te bespreken:

- Busuurprijs daalde sterk door efficiëntie vervoerder, maar kosten stegen daarna door aanvullende eisen overheden
- Van wie-doet-de-ontwikkeling naar een combinatie van harde eisen en samen ontwikkelen
- Veel is op elkaar afgestemd geraakt: afschrijvingsperiode materieel en concessieperiode, rolinvulling overheid en vervoerder, etc.
- Relatieve rust op bestuursrechtelijk en arbeidsrechtelijk vlak
- Implementatie verloopt soepeler

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Hypothese 3: Concessies en markt

- “Markt voor concessies kent een **kritisch aantal aanbieders**, vooral op het gebied van spoor.”

Te bespreken:

- Buitenlandse toetreding blijkt lastig, vooral overnames van bestaande operaties
- Overheden maken concessies groter en langer, wat ze aantrekkelijker zou moeten maken, maar ook complexer met multimodale concessies en mobiliteitsconcessies
- Overheden besteden niet heel vaak aan, wat de rol van consultants in het overdragen van ervaringen cruciaal maakt en samenwerkingen tussen overheden stimuleert
- Tussen de 2 en 3 inschrijvingen per aanbesteding

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Hypothese 4: De laatste ontwikkelingen

- “*Nieuwe ontwikkelingen zetten **huidige balans onder druk**, richting een sterkere rol van de overheid.*”

Te bespreken:

- Elektrificatie leidt tot sterkere rol overheden op assets en daarmee in concessie
- Mobiliteitsconcessies in de markt neerzetten blijkt een lastige uitdaging
- Vervoerders zijn door aanbesteding erg sterk geworden in efficiënt vervoer, ontwikkeling voorbij standaard lijndiensten en basis vraagafhankelijk blijkt veel lastiger
- Bruto-contracten worden vaker overwogen, maar de meeste autoriteiten zijn er nog niet klaar voor

DECISIO

 TwynstraGudde

 inno-V

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV voor het personeel

Werkconferentie 1

Utrecht , 16 september 2019

Agenda

- | | |
|---|--------|
| 1. Kennismaking | 5 min |
| 2. Toelichting onderzoeksvragen en aanpak thema personeel | 10 min |
| • Toelichting 5.1.2.e | |
| • Reacties aanwezigen | |
| 3. Eerste (voorlopige) bevindingen literatuuronderzoek | 15 min |
| • Toelichting 5.1.2.e | |
| • Reacties aanwezigen (beoordeling, suggesties aanvullingen etc.) | |
| 4. Groepsgesprek basisvoorwaarden werkomstandigheden | 30 min |
| • Inventarisatie basisvoorwaarden volgens aanwezigen | |
| • Rol van decentrale overheden en Rijk bij vervullen basisvoorwaarden | |

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Onderzoeksvragen en aanpak

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Vragen en aanpak

- Wat zijn de effecten van aanbestedingen voor het ov-personeel?
- Aanpak:
 - Desk research
 - Vergelijking cao's/bedrijfsregelingen
 - Online enquête onder personeel vervoerders
 - Parallelsessies werkconferenties (eventueel aangevuld met interviews vakbonden, overheden en vervoerders)
- Wat wordt door de verschillende belanghebbenden in welke situatie als basisvoorwaarden voor de werkomstandigheden van het personeel beschouwd? En hoe zorgen concessieverlenende overheden en het Rijk ervoor dat specifieke basisvoorwaarden worden vervuld?
- Aanpak:
 - Desk research (bestekken/concessie-overeenkomsten)
 - Parallelsessies werkconferenties (eventueel aangevuld met interviews vakbonden, overheden en vervoerders)

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Bevindingen literatuuronderzoek

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Breed onderzoek naar effecten marktwerking voor OV-personeel

Berenschot (2004), Evaluatie aanbesteding OV-concessies

- Onderzoek naar de ervaringen en knelpunten in het proces van aanbesteden en de effecten van aanbestedingen.
- Bevindingen/conclusies
 - “De overdracht van personeel vormt een knelpunt bij de aanbestedingsprocedures en leidt tot onrust bij het personeel en tot juridische procedures. Dit komt enerzijds door een verschillende interpretatie van de wetgeving en anderzijds door de opstelling van zowel de zittende als de nieuwe vervoerders. De OV-autoriteiten denken verschillend over de eigen verantwoordelijkheid hierbij en handelen naar aanleiding hiervan ook verschillend.”
 - “De werkgelegenheid in het OV is gedaald als gevolg van de verbetering van de bedrijfsprocessen. Voor een deel is dit gecompenseerd door een toename van de werkgelegenheid in de taxisector. Er zijn geen gedwongen ontslagen gevallen als direct gevolg van aanbestedingen. De werkgelegenheidseffecten zijn niet alleen een gevolg van aanbesteding.”
 - “De werkdruk bij de vervoerbedrijven neemt toe, onder andere in de vorm van het aantal rijuren per chauffeur. Het ziekteverzuim is aan het dalen. Wij hebben geen aanwijzingen voor het structureel overtreden van de CAO-afspraken. Naast de OV-CAO heeft ook de taxi-CAO zijn intrede gedaan door de inzet van kleinschalig materieel.”

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Breed onderzoek naar effecten marktwerking voor OV-personeel

Van der Meer, Schaapman, Aerts (2007), Marktwerking en arbeidsvoorwaarden: de casus van het ov, de energiebedrijven en de thuiszorg

- Relatie tussen marktwerking en arbeidsvoorwaarden is zelden systematisch onderzocht en blijkt allesbehalve eenduidig te zijn.
- Conclusies
 - Concessiewisselingen leiden tot verminderde loyaliteit van het personeel en werkgevers hebben minder belang in investeren in werknemers.
 - Case study Veolia/BBA laat zien dat personeelsbeleid behoorlijk is veranderd. Marktwerking heeft met name gevolgen op het terrein van werkzekerheid (direct personeel toegenomen, indirect personeel afgenomen), ziekteverzuim en werkdruk (beide toegenomen). Ook in case study verminderde loyaliteit waargenomen.

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Breed onderzoek naar effecten marktwerking voor OV-personeel

Regioplan (2009) i.o.v. FNV en FNV Bondgenoten

De effecten van marktwerking op arbeidsvoorwaarden Regionaal openbaar vervoer

Onderzoek naar de effecten van het openstellen van het openbaar vervoer voor private aanbieders op:

- De arbeidsorganisatie
 - Geen grote veranderingen binnen bedrijfsactiviteiten
 - Plattere en decentralere organisaties
 - Overnames en reorganisaties hebben consequenties voor binding en motivatie
- De arbeidsinhoud
 - Toename werkdruk
 - Geen veranderingen functie-omschrijvingen direct personeel, wel bij indirect personeel
- De werkgelegenheid
 - Werkgelegenheid tussen 1995 en 2007 gedaald
 - Toename ziekteverzuim aan einde concessieperiode
- De arbeidsvoorwaarden
 - Uurloon in OV sector licht gestegen, maar minder dan in totale economie. Specificatie regionale OV lastig.
 - Geen veranderingen in arbeidstijden (wel toenemende werkdruk)
- De arbeidsverhoudingen van de werknemers

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Medezeggenschap en inspraak zijn belangrijker geworden

Deelsaspect: treinmachinisten

ILT (2018) - De lessen van concessiewisselingen

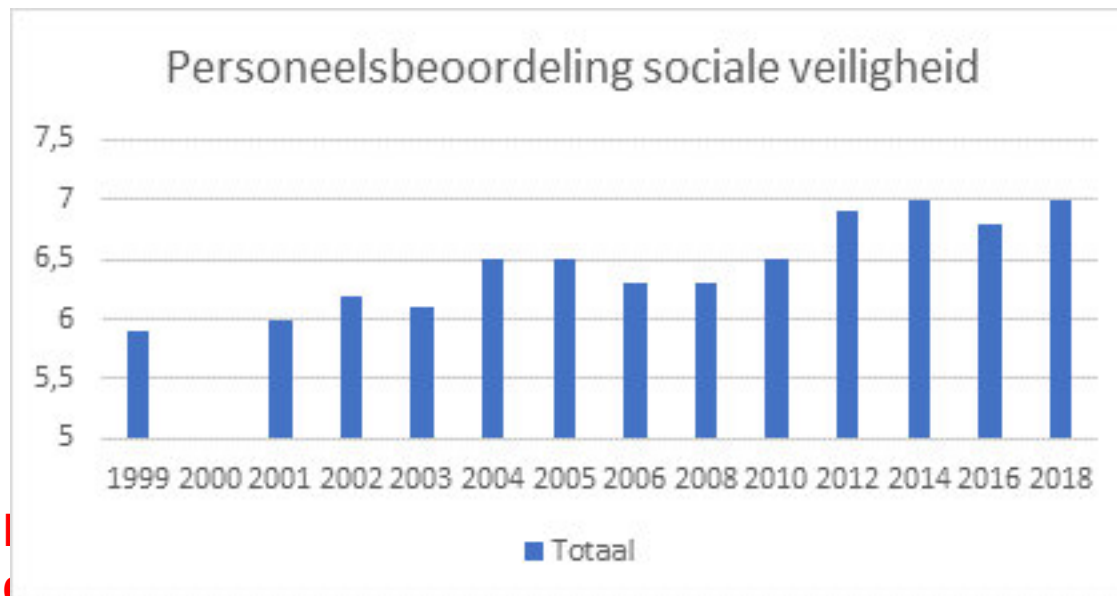
- Onderzoek gebaseerd op ervaringen met drie concessiewisselingen. "Hoe hoger de druk op spoorwegondernemingen of hoe hoger de druk op machinisten, hoe hoger de kans op fouten."
- Bevindingen:
 - De tijd tussen de gunning van de concessie en de start van de nieuwe dienstregeling is substantieel te kort (machinisten aantrekken en opleiden kost tijd, materieel kan een lange levertijd hebben, materieelervaring opdoen kost tijd)
 - Nieuwe spoorwegondernemingen onderschatten de hoeveelheid werk
 - Medewerking van vertrekkende spoorwegonderneming is nodig
 - Onvolledige dossieroverdracht door spanning tussen privacy en veiligheid
 - Ervaringsgraad van machinisten laag, doordat zij niet altijd overstappen
 - Veel publieke aandacht bij start van de concessie verhoogt de druk
 - Concessiewisselingen vaak op kwetsbaar moment
 - Infrastructurele wijzigingen verhogen de druk
 - Schaarse capaciteit hindert proefdraaien

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

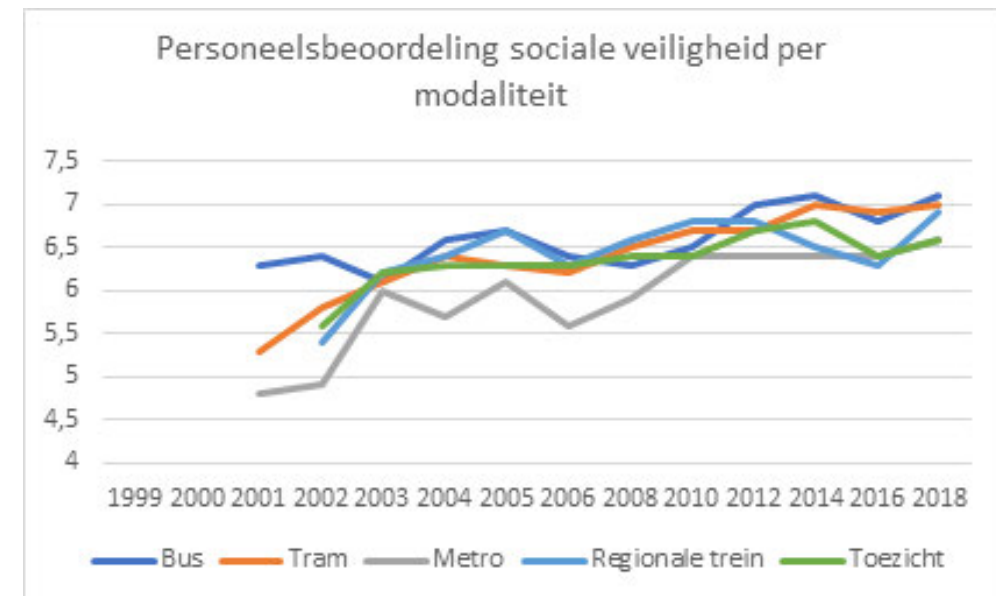
Deelaspect: sociale veiligheid

CROW/KpVV (2019) Sociale veiligheid van het personeel in het OV

- Tweejaarlijkse monitor, sinds 1993
- Onderdelen
 1. Oordeel personeel
 2. Objectieve veiligheid: feitelijke incidenten
 3. Subjectieve veiligheid: gevoel van (on)veiligheid



omst,



Deelaspect: arbeidsvoorwaarden

Basis en Beleid (2017), Verschillen in arbeidsvoorwaarden voor multimodale concessies

- Vergelijking van de cao's Multimodaal vervoer, NS Reizigersbedrijf en Openbaar vervoer en twee varianten
- Hogere inkomens voor machinisten NS ivm Multimodaal. Inkomens conducteurs NS vergelijkbaar met Multimodaal en OV-plus. Bruto inkomen per uur bij NS circa 9% hoger dan bij de andere OV-plus cao's.

Ministerie van IenM (2015?), Vergelijking cao's NS, Openbaar vervoer en Multimodaal vervoer

- Vergelijking van de cao's NS en Openbaar vervoer en arbeidsvoorwaardenovereenkomst Multimodaal vervoer

Bespreking

- Heeft u opmerkingen over de bruikbaarheid van de getoonde literatuur voor dit onderzoek?
- Heeft u suggesties voor verdere literatuur?
- Heeft u suggesties en aandachtspunten voor de vergelijking van de cao's/bedrijfsregelingen?

Basisvoorwaarden werkomstandigheden

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Inventarisatie

- Wat zijn volgens u in welke situatie basisvoorwaarden voor de werkomstandigheden van het personeel?

Situatie	Basisvoorwaarde voor de werkomstandigheden	Welk personeel? - Operatie/back office - Concessie/hoofdkantoor - In dienst/inhuur

Di
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Borging basisvoorwaarden

- Hoe zorgen concessieverlenende decentrale overheden ervoor dat de genoemde specifieke basisvoorwaarden worden vervuld?
- Hoe zorgt het Rijk als stelselverantwoordelijke voor het OV ervoor dat dat de genoemde basisvoorwaarden worden vervuld?

Situatie	Basisvoorwaarde voor de werkomstandigheden	Welk personeel?	Borging door decentrale overheden	Borging door het Rijk

Dit zijn natuurlijk geen onderzoeksresultaten

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV
Werksessie: effecten reiziger

Utrecht, 16 september 2019

5.1.2.e

Werkpakket: effecten reiziger

- Basisvoorzieningen
 - Wat zijn basisvoorzieningen?
 - Hoe worden deze vervuld?
 - Kan uniformiteit worden gewaarborgd?
- Wat zijn de effecten van openbaar aanbesteden geweest voor de reiziger?
 - Vervoersvraag
 - Klanttevredenheid
 - Aanbod vervoer & kwaliteit van het aanbod
 - Tarieven

■ Aanpak: literatuurstudie, trend, cases
Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Agenda

- Kennismaking 5 min

- Discussie basisvoorzieningen
 - Wat zijn basisvoorzieningen? 5 min
 - Hoe wordt hier in concessies mee omgegaan? 10 min

- Doorlopen effecten reiziger
 - Klanttevredenheid 10 min
 - Aanbod vervoer 10 min
 - Tarieven 10 min

Discussie aan de hand van discussie-startende stellingen (geen onderzoeksresultaten)

dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Basisvoorzieningen

Wat zijn het?

- Wat wordt verstaan onder basisvoorzieningen voor de reiziger?
 - Toiletten/WiFi/stopcontacten?
 - Toegankelijkheid voertuigen, gelijkvloerse instap
 - Toegankelijkheid betalen, OV-chipkaart
 - Robuustheid systeem bij uitval?

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Basisvoorzieningen

Omgang in concessies

DECISIO

Twynstra Gudde



OV aanbesteden heeft geleid tot een uniforme verbetering in het niveau van basisvoorzieningen

- Verschilt het niveau van basisvoorzieningen per concessiegebied?
 - Wordt een bepaald niveau van basisvoorzieningen vereist door aanbestedende overheden?
 - Stemmen zij dit met elkaar af?
 - Concurreren vervoerders op het niveau van basisvoorzieningen?

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Effecten voor de reiziger

- Kort(!) overzicht literatuur
 - Aanbesteden positief effect op de reiziger
 - Aanbod groeit, klanttevredenheid stijgt
 - Aantal reizigers stijgt, maar vaak niet eenduidig toe te wijzen aan aanbesteden
 - Algemeen beeld, er zijn nuances en uitzonderingen
- Niet alle onderwerpen komen evenredig aan bod in de literatuur.
- Vandaag vragen die bij ons openstaan

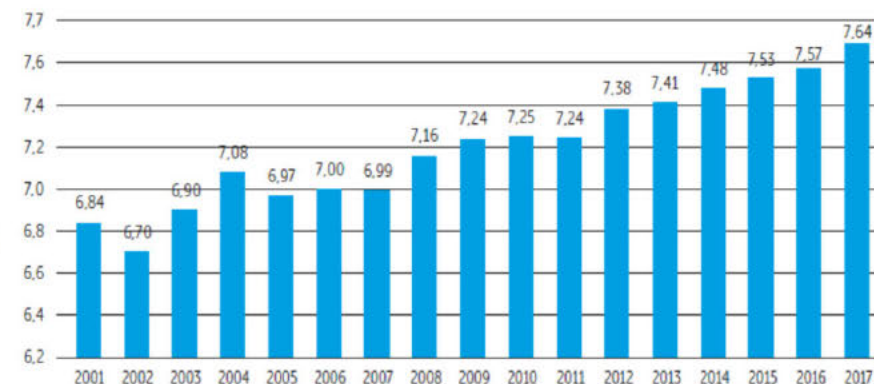
Effecten reiziger

Klanttevredenheid

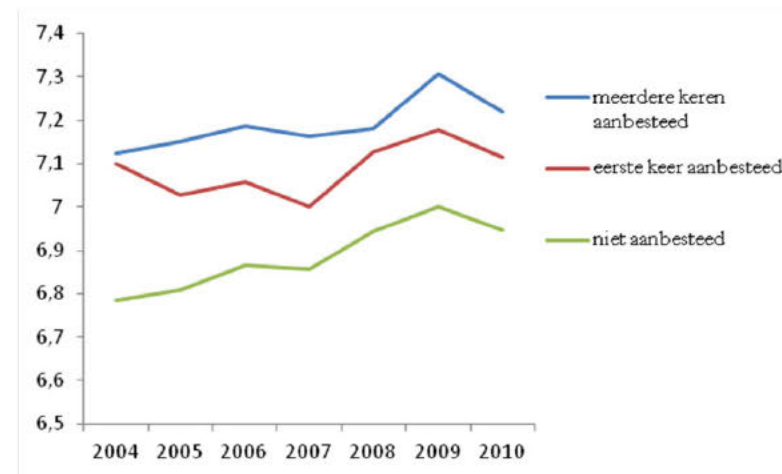
■ Literatuur

- Mouwen (2016): Klanttevredenheid steeg of daalde met name door de variabelen frequentie, op tijd rijden, reistijd en netheid van het voertuig.

De grootste *driver* van klanttevredenheid is de leeftijd van het voertuig



Figuur 2. Ontwikkeling algemeen klantoordeel sinds 2001.



Bron: SEO (2012), met bron KpVV en KNV

Effecten reiziger

Aanbod vervoer

- Literatuur:
 - het OV-aanbod groeide sneller in aanbestede concessies dan in niet-aanbestede concessies.
- Omvang aanbod

De snellere groei in van het aanbod is het gevolg van productinnovaties van de vervoerders

- Kwaliteit OV-verbindingen

Er bestaan geen objectieve indicatoren om de kwaliteit van OV-verbindingen in kaart te brengen

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Effecten reiziger

Tarieven

■ Literatuur

- Geen vergelijkend tarievenonderzoek gevonden
- Tarieven complex door verschillende abonnementsvormen en type tickets

Aanbesteden heeft geen effect op de tarieven voor reizigers:
door maximumtarieven en complexe aanbestedingen, wordt er niet op prijs geconcentreerd

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Financieel-economische effecten van openbaar aanbesteden OV

Werkconferentie 1

Utrecht , 16 september 2019

Agenda

- | | |
|--|--------|
| 1. Kennismaking | 5 min |
| 2. Toelichting onderzoeksvragen en aanpak thema | 10 min |
| 3. Theorie en beleidsdoelen | 5 min |
| 4. Wat zegt de literatuur over de effecten van: <ul style="list-style-type: none">▪ Openbaar aanbesteden op efficiency▪ Openbaar aanbesteden op de reizigersvraag▪ Openbaar aanbesteden op transactie – en operationele kosten▪ Verschillende contractvormen op doelmatigheid | 20 min |
| 5. Stellingen | 20 min |

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Onderzoeksvragen en aanpak

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Vragen en aanpak

Onderzoeksvragen

1. Wat zijn de financieel- economische effecten van aanbestedingen voor de concessieverlenende **overheden**?

Te meten via onderstaande indicatoren:

- Verhouding exploitatiebijdrage/subsidie kaartopbrengst en BDU bijdrage
- (bereikte) besparingen overheid
- Kosten per ritkilometer
- Kosten per reizigerskilometer
- Kosten per DRU

2. Wat zijn de financieel- economische effecten van aanbestedingen voor de **vervoerders**?

Te meten via onderstaande indicatoren:

- Operationele kosten en opbrengsten
- Transactiekosten en administratieve lasten (gerelateerd aan start concessie, samenwerking en beëindiging concessie)

Aanpak

- Desk research
- Interviews
- Cases

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Beleidsdoelen en theorie

- Beleidsdoel openbaar aanbesteden via openbaar aanbesteden streeft de overheid naar vergroting van:
 - reizigerstevredenheid
 - efficiency
 - gebruik
- Theorie: openbaar aanbesteden leidt tot verbetering van OV efficiency door introductie concurrentieprikkel.
- Maar: ook andere factoren zijn bepalend voor OV efficiency, te weten:
 - Contracttype (bruto of netto contract)
 - Eigendom van de vervoersonderneming (publiek of privaat)
 - Netwerkomstandigheden (schaal- en dichtheidsvoordelen)

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Bevindingen literatuuronderzoek

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Effect van openbaar aanbesteden op efficiency?

DECISIO

Twynstra Gudde



MuConsult, Decentralisatie van regionaal spoorvervoer en marktwerking in het regionale spoor-, stads - en streekvervoer (2004).

Gebied	Type marktwerking	Spoorvervoer	Busvervoer	Effect op efficiency	Gebruik efficiency winst	Effect op effectiviteit
Gelderland	Onderhandse gunning	Met lagere exploitatiebijdrage treinvervoer meer ritten aangeboden (door: geen conducteur)	Vrijgekomen middelen uit het spoorvervoer ingezet voor uitbreiding busvervoer	Verbetering	Uitbreiding aanbod bus en trein (+10%) voor dezelfde exploitatiebijdrage	Verbetering: gebruik busvervoer sterker toegenomen dan de uitbreiding van het aanbod
Friesland	Onderhandse gunning	Met lagere exploitatiebijdrage treinvervoer hetzelfde aantal ritten aangeboden (door: geen conducteur)	Vrijgekomen middelen uit het spoorvervoer ingezet voor uitbreiding busvervoer	Verbetering	Uitbreiding aanbod bus (+6%) voor dezelfde exploitatiebijdrage	Verslechtering: gebruik van busvervoer is minder dan evenredig toegenomen met het aanbod.
Groningen	Aanbesteding	Met lagere exploitatiebijdrage treinvervoer hetzelfde aantal ritten aangeboden (door: geen conducteur)	n.v.t.	Verbetering	Verlaging van exploitatiebijdrage	Verbetering: lagere exploitatiebijdrage voor hetzelfde aanbod
Leeuwarden	Aanbesteding	n.v.t.	Lagere kosten per dienstregelingskilometer (door nieuw materieel)	Verbetering	Uitbreiding aanbod bus (+15-20%) voor dezelfde exploitatiebijdrage	Verslechtering: gebruik van busvervoer is minder dan evenredig toegenomen met het aanbod.
Zuid- Holland	Aanbesteding met pre kwalificatie	n.v.t.	Meer ritten en dienstregelingsuren	Verbetering	Uitbreiding aanbod bus (+15-20%) voor dezelfde exploitatiebijdrage	Verslechtering: aantallen reizigers en reizigerskilometers zijn afgenomen.

Conclusies

- Bij aanbesteding kunnen grotere efficiencywinsten worden gerealiseerd dan bij onderhandse gunning.
- De kosten van één dienstregelingsuur bij aanbestedingen liggen 10 à 15 procent lager dan bij onderhandse gunning. Dit geldt voor zowel bus als trein.

Dit zijn bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,

- Efficiencyverbetering betekent niet altijd een verbetering van de effectiviteit

dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Effect van openbaar aanbesteden op de reizigersvraag?

MuConsult, Decentralisatie van regionaal spoorvervoer en marktwerking in het regionale spoor-, stads- en streekvervoer (2004).

Gebied	Bus	Trein
Gelderland	+	++
Friesland	+	+
Groningen	n.v.t.	+
Leeuwarden	-	n.v.t.
Zuid- Holland	-	n.v.t.

Conclusies

- Spoor: de introductie van marktwerking heeft overal geleid tot een toename van het aantal reizigers, in Gelderland zelfs fors. De uitbreiding van het aantal ritten per week is hier een oorzaak van.
- Bus: wisselend beeld: zowel toe- als afname busgebruik
 - Gelderland is de toename van aantal reizigers, anders dan bij het spoorvervoer, groter dan de uitbreiding van het aantal ritten.
 - Friesland: toename van het bus gebruik niet over de hele linie: op de verbindende toename, op ontsluitende lijnen afname.
 - Ondanks de toename van het aantal busreizigers het aantal reizigerskilometers gedaald. Oorzaak (o.a.): efficiëntere lijnvoering

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Effecten van contractvormen op doelmatigheid

TU Delft, Doelmatig aanbesteden, 2016

- Onderzoeksvraag: Wat zijn de financieel economische effecten van verschillende contractvormen
- Het hanteren van een netto contract door de vervoersautoriteit heeft een significant, positief effect (15%) op de kosten-doelmatigheid, aangezien de verantwoordelijkheden en taken bij de vervoerder liggen en daarmee dichterbij de markt
- Positief en significant verband (10%) tussen het gebruik van een bonusregeling voor de kwaliteit en de kostendoelmatigheid.
- Een gemiddelde concessieduur (5-6 jaar) blijkt 10% tot 20% duurder uit te vallen dan concessies met een duur van 3 of 10 jaar.
- Vanuit een maatschappelijk perspectief is het optimale contract een netto contract met bonusregeling met een korte of juist een heel lange levensduur, dat openbaar wordt aanbesteed. Er kunnen voor decentrale overheden redenen zijn om andere kosten te maken, bijvoorbeeld voor hogere milieuprestaties of andere kwaliteitsaspecten.

Contractvormen: grofweg drie varianten

- Een netto contract = een lagere lump sum subsidie waarbij de reizigers-opbrengsten komen toe aan de vervoerder.
- Een suppletiecontract = subsidie is afhankelijk van de reizigersopbrengsten of -kilometers: meer reizigersopbrengsten leidt tot meer subsidie.
- Een bruto contract = een lump sum exploitatiesubsidie per DRU of dienstregelingskilometer. De reizigers-opbrengsten zijn voor de vervoersautoriteit en draagt daarmee het opbrengstrisico.

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Effecten van openbaar aanbesteden op operationele – en transactiekosten

Mouwen (2015), *The Impact of Public Transport Reform: an Assessment of Deregulation Policies*

Operationele kosten

Contractvernieuwing leidt tot substantiële reducties van operationele kosten en subsidies

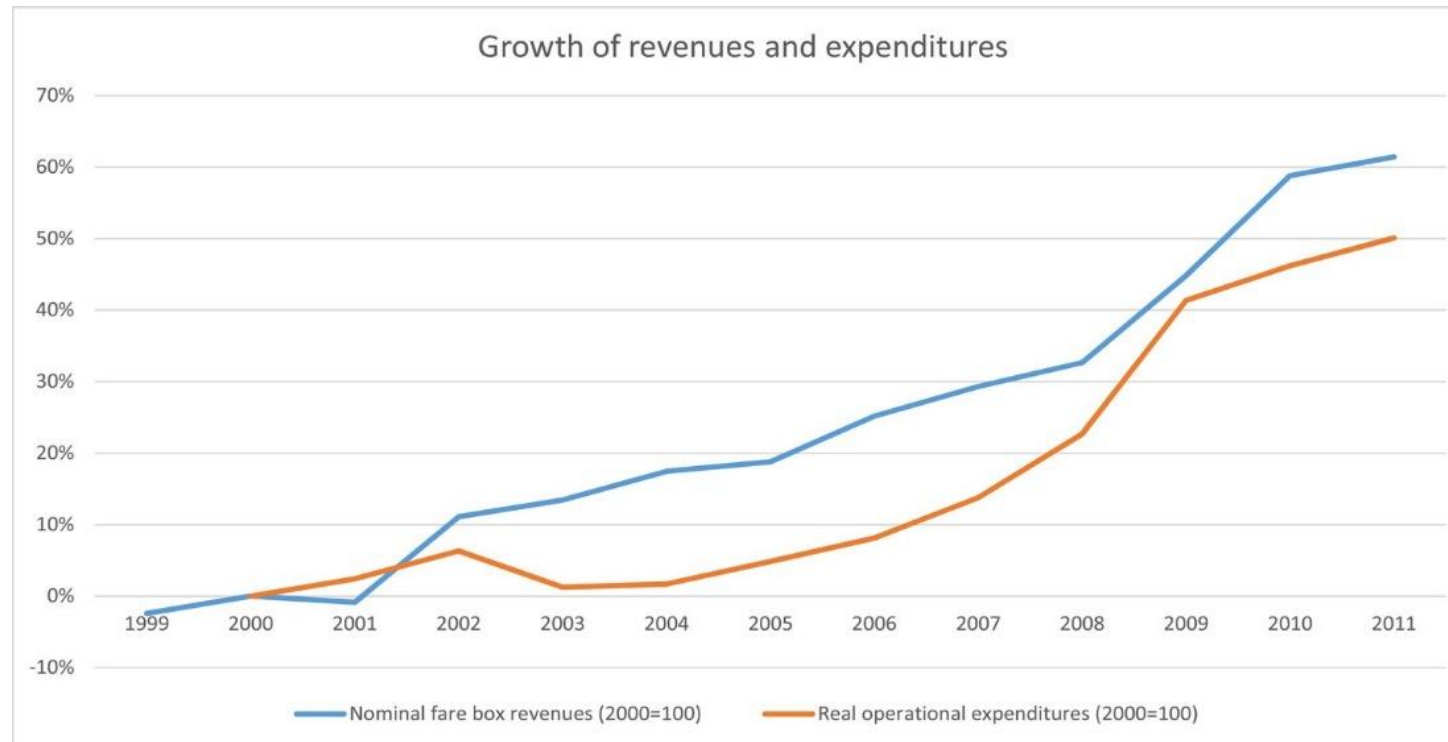
- Als een contract voor de eerst keer wordt vernieuwd dalen de operationele kosten met 10%. Contracten die minstens twee keer zijn vernieuwd leiden tot een extra kostendaling van 6%.
- De effecten van kostenreductie nemen af over de tijd.
- Als een nieuwe vervoerder de zittende vervoerder vervangt nemen kosten (en dus de subsidies) toe. OV-autoriteiten betalen 8% meer vergeleken met aanbestedingen waar van de zittende vervoerder wint.

Ex ante transactiekosten vervoerders en OV autoriteiten

- In kleine concessiegebieden is het aandeel van de transactiekosten 17 tot 40% van de subsidiebesparingen door contractvernieuwing.
- Als contractvolumes toenemen wordt het relatieve aandeel van de transactiekosten in de subsidiebesparingen kleiner, maar bedraagt nog steeds 4 tot 10%

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Ontwikkeling operationele kosten en opbrengsten



**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Stellingen

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Stelling 1

De efficiency winsten door openbaar aanbesteden zijn groter dan de administratieve lasten en transactiekosten die geassocieerd worden met openbaar aanbesteden

Stelling 2

Multimodale concessies zijn efficiënter dan unimodale concessies doordat geoptimaliseerd kan worden tussen modaliteiten

Stelling 3

Alle contracten zouden netto contracten met een bonus malus moeten zijn

Stelling 4

De huidige concessies zijn alleen uit te voeren door grote internationale bedrijven en dat is niet wenselijk

Stelling 5

De grootste innovatie binnen het openbaar vervoer is de technische ontwikkeling van materieel

Bespreking en afsluiting

- Heeft u opmerkingen over de bruikbaarheid van de getoonde literatuur voor dit onderzoek?
- Heeft u suggesties voor verdere literatuur?
- Heeft u suggesties en aandachtspunten voor de aanpak van dit thema (databronnen etc.)?

DECISIO



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Werkconferentie 1

Utrecht, 16 september 2019

Programma

10.00 Opening, toelichting aanpak, achtergrond onderzoek

10.30 Parallele werksessies ronde 1

11.30 Pauze

11.45 Parallele werksessies ronde 2

12.45 Plenaire afsluiting

Aanpak / indeling werksessies

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Aanpak / indeling werksessies

Doel van de werkconferentie:

Op efficiënte wijze kennis en informatie uitwisselen over de effecten van Openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer

Door:

Discussie in werksessies aan de hand van: bestaand onderzoek, onderzoeksvragen, en stellingen

Werksessies:

Effecten reizigers	Aansturing overheden	Financieel-economische effecten	Effecten personeel	Concessie-overstijgende thema's
--------------------	----------------------	---------------------------------	--------------------	---------------------------------

dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Indeling parallelsessies ronde 1

Ronde1

	Sypesteynzaal Effecten reizigers		Hoog Catharijnezaal Aansturing overheden		Jaarbeurs Financieel-economische effecten		Hojelzaal Effecten personeel	
Gespreksleider	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	Decisio
Ondersteuning	5.1.2.e	Twynstra Gudde	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	Decisio
			5.1.2.e	TU Delft				
Deelnemers	Consumentorganisaties/reizigersvereniging		Regionale overheden		Vervoerders		Vakbonden	
	DOVA/regionale overheden		Rijk		Regionale overheden		Regionale overheden	
	Rijk		Vervoerders				Vervoerders	
Indeling	5.1.2.e	Iederin	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	HTM	5.1.2.e	VVMC
	5.1.2.e	Oogvereniging	5.1.2.e	OV Bureau GD	5.1.2.e	GVB	5.1.2.e	VVMC
	5.1.2.e	ROVER	5.1.2.e	IPO	5.1.2.e	Provincie Utrecht	5.1.2.e	FNV
	5.1.2.e	Wij staan op!	5.1.2.e	Almere	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	FNV
	5.1.2.e	Wij staan op!	5.1.2.e	Provincie Gelderland	5.1.2.e	CROW	5.1.2.e	FNV
	5.1.2.e	DOVA	...	Transdev	5.1.2.e	ProRail	5.1.2.e	Arriva
	5.1.2.e	Arriva	5.1.2.e	ProRail	5.1.2.e	Connexxion	5.1.2.e	NS
	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	Ministerie van IenW	5.1.2.e	KiM
	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	Conquist			5.1.2.e	Provincie Gelderland
	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	Connexxion			5.1.2.e	CNV
	5.1.2.e	Ministerie van IenW	5.1.2.e	Ministerie van IenW			5.1.2.e	Ministerie van IenW

dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Indeling parallelsessies ronde 2

Ronde 2

	Sypesteynzaal Effecten reizigers		Hoog Catharijnezaal Aansturing overheden		Jaarbeurs Financieel-economische effecten		Hojelzaal Concessie-overstijgende thema's	
Gespreksleider	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	Twynstra Gudde
Ondersteuning	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	Twynstra Gudde
			5.1.2.e	TU Delft				
Deelnemers	Consumentorganisaties/reizigersvereniging		Regionale overheden		Vervoerders		Rijk	
	DOVA/regionale overheden		Rijk		Regionale overheden		Regionale overheden	
	Rijk		Vervoerders				Consumentenorganisaties/reizigersvereniging	
Indeling	5.1.2.e	KiM	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	Arriva	5.1.2.e	Iederin
	5.1.2.e	Almere	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	Connexxion	5.1.2.e	Oogvereniging
	5.1.2.e	Provincie Gelderland	5.1.2.e	HTM	...	Transdev	5.1.2.e	ROVER
	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	ProRail	5.1.2.e	OV Bureau	5.1.2.e	Wij staan op!
	5.1.2.e	ProRail	5.1.2.e	FNV	5.1.2.e	Provincie Gelderland	5.1.2.e	DOVA
	5.1.2.e	FNV	5.1.2.e	VVMC	5.1.2.e	Ministerie van IenW	5.1.2.e	IPO
	5.1.2.e	FNV	5.1.2.e	Provincie Utrecht			5.1.2.e	CROW
	5.1.2.e	VVMC	5.1.2.e	GVB			5.1.2.e	NS
	5.1.2.e	Ministerie van IenW	5.1.2.e	Connexxion			5.1.2.e	Arriva
			5.1.2.e	Conquist			5.1.2.e	CNV
			5.1.2.e	Wij staan op!			5.1.2.e	ROCOV
			5.1.2.e	Ministerie van IenW			5.1.2.e	IenW
			5.1.2.e	ROCOV			5.1.2.e	ROCOV

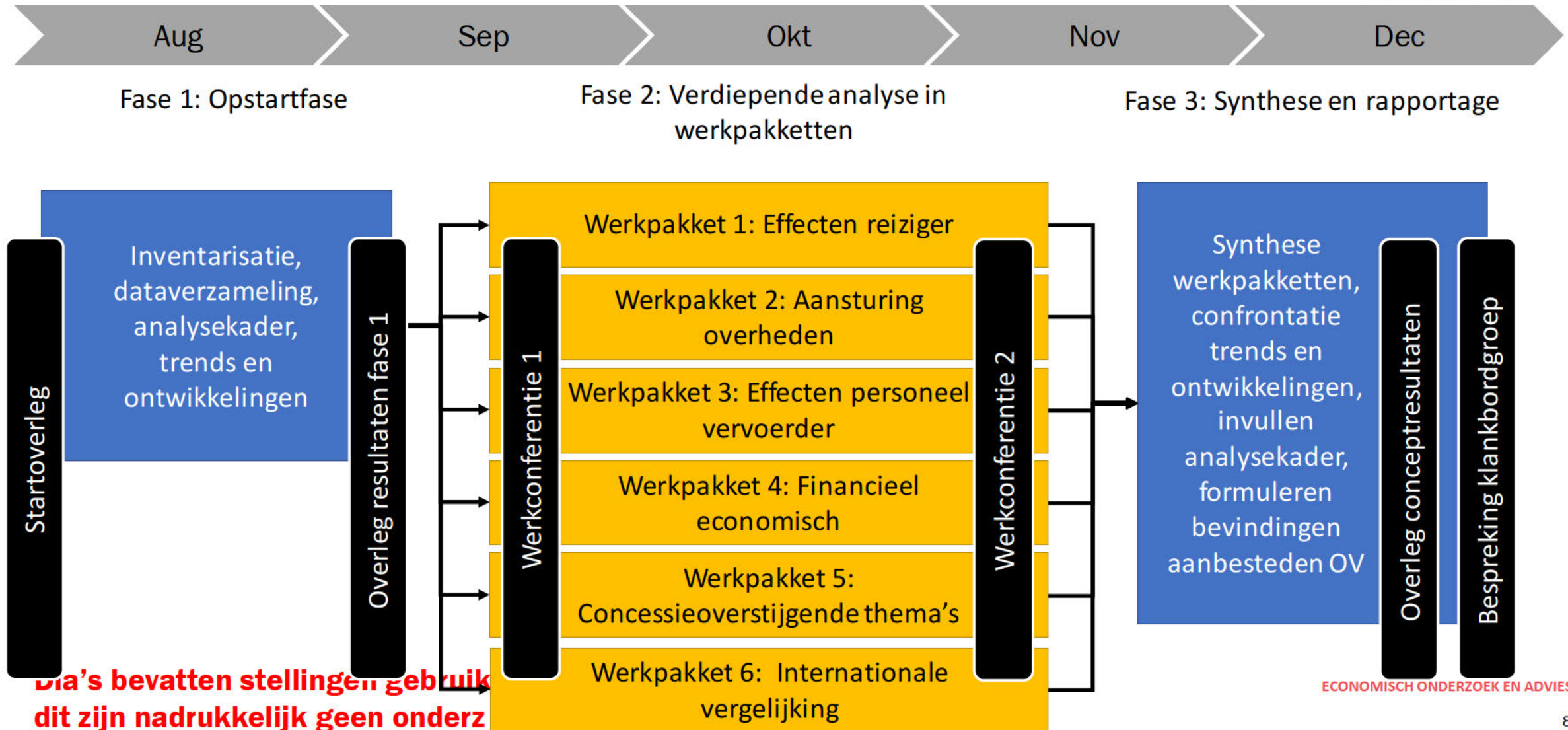
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Opzet onderzoek

1. Aanpak
2. Eerste inzichten

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

1. Aanpak: schematisch overzicht



1. Aanpak: werkwijze

- Meta-analyse
 - > 50 bronnen over de praktijk van het openbaar aanbesteden in Nederland
 - Effecten en basisvoorzieningen reizigers
 - Sturing / beheer, borging publieke belangen
 - Afstemmen concessies, regionale integratie
 - Effecten en basisvoorzieningen personeel
- Analyse trends en ontwikkelingen
 - Onderscheid naar aanbesteden, inbesteden, vrijheden in contracten etc
- Case-studies

1. Aanpak: theoretisch kader

Structure - Conduct - Performance

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



Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

1. Aanpak: theoretisch kader

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

Structure - Conduct - Performance

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

1. Aanpak: overzicht casuïstiek (voorlopig)

Effecten reizigers	Aansturing overheden	Financieel-economische effecten	Effecten personeel
Noord-Holland-Noord (busconcessie + spoor) en Fryslan (incl Noordelijke nevenlijnen)	Spoor – vergelijking 3 concessies (Limburg, Fryslân, Noord-Holland)	Stedelijk busvervoer Utrecht en Den Haag	Amsterdam, Utrecht, OV-bureau Groningen Drenthe, VRA/AML, SAN (Gld), Almer
Utrecht (stad) en Amsterdam (stad)	Inbesteding – vergelijking Den Haag / Rotterdam / Amsterdam	Spoor: Noord-Holland Noord en Noordelijke nevenlijnen	
	Vrijheid vervoerder – bruto-contract, netto-contract, suppletie-contract; ontwikkelfunctie bij overheid, bij vervoerder, via ontwikkelteams; sturend vs. afstand houden	Verschillende contractvormen	

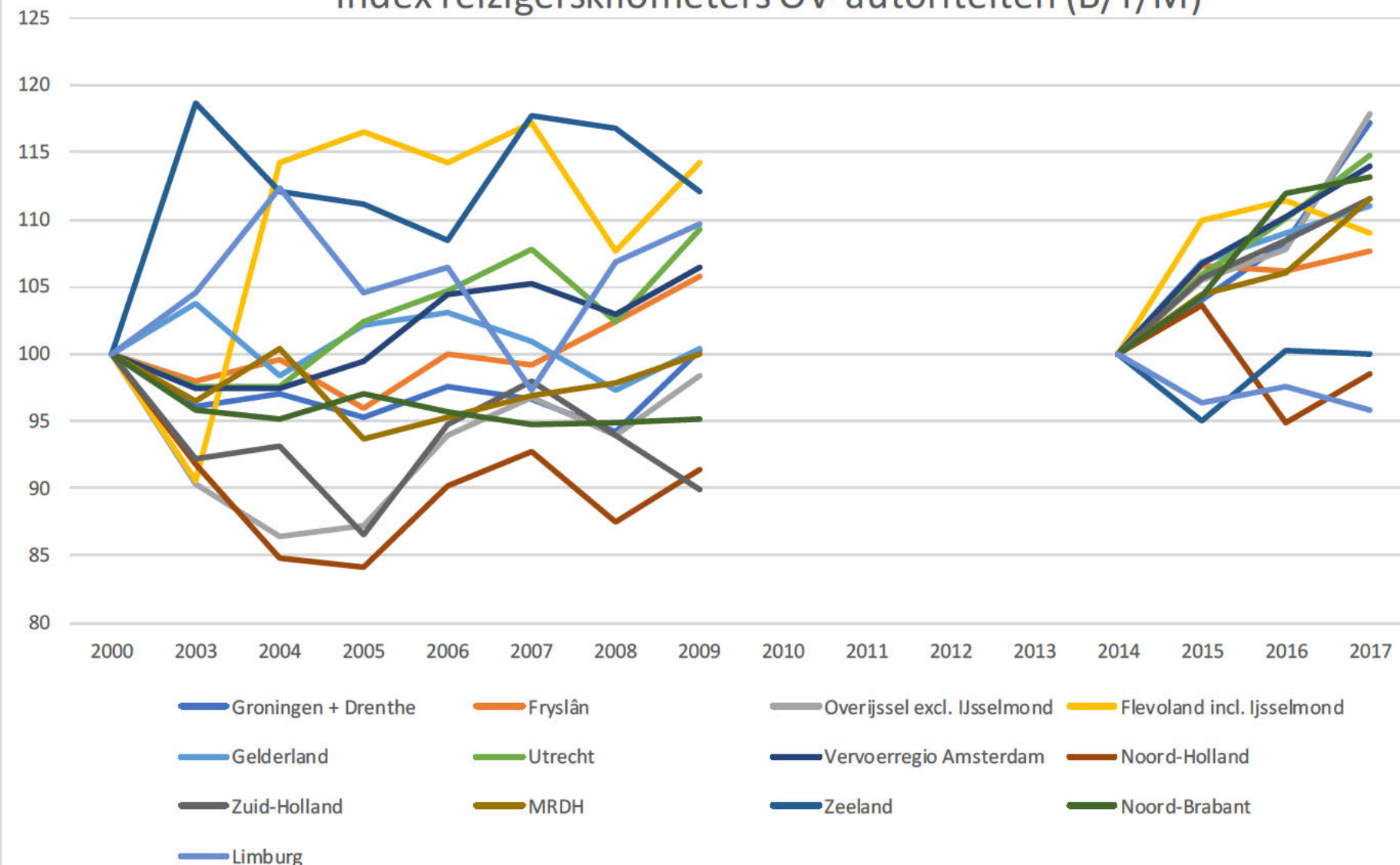
Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

2. Eerste algemene inzichten

- Het gevoerde beleid is vrij succesvol. Aanbesteding leidt over het algemeen tot een hogere klanttevredenheid, (selectieve) groei in reizigersaantallen en –kilometers en een verbeterde kostendekkingsgraad.
- Aanbestedingskenmerken en de kostendoelmatigheid:
 - Kostendoelmatigheid in onderhandse concessies lager (10%) dan in aanbestede concessies.
 - Kostendoelmatigheid in netto contracten hoger (15%) dan in bruto contracten.
 - Kostendoelmatigheid hoger (10%) in geval van bonus-malusregelingen.
- Aandachtspunten:
 - Er is een spanningsveld tussen openbaar nut en borging van de belangen van de werknemers in openbaar vervoer.
 - Transactiekosten bij aanbesteden zijn substantieel

2. Eerste algemene bevindingen

Index reizigerskilometers OV-autoriteiten (B/T/M)

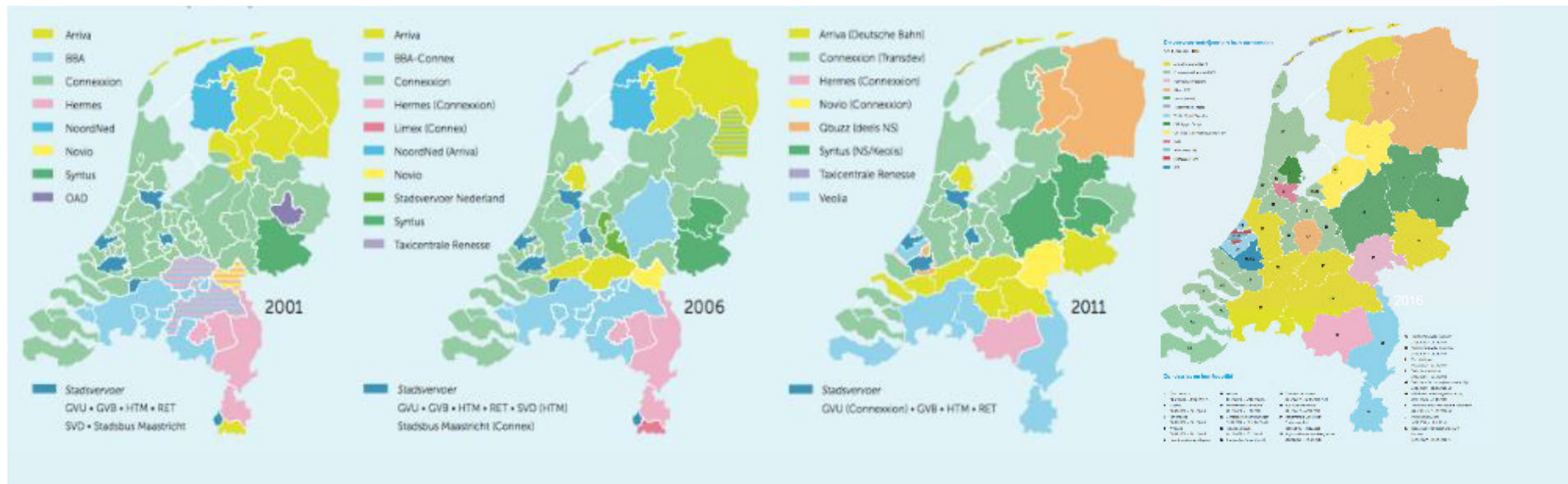


- Aanhoudende groei in stedelijke gebieden
- Een aantal regio's blijft achter

Bron: KPVV, CROW

2. Eerste algemene inzichten

- Concessies groter en langer

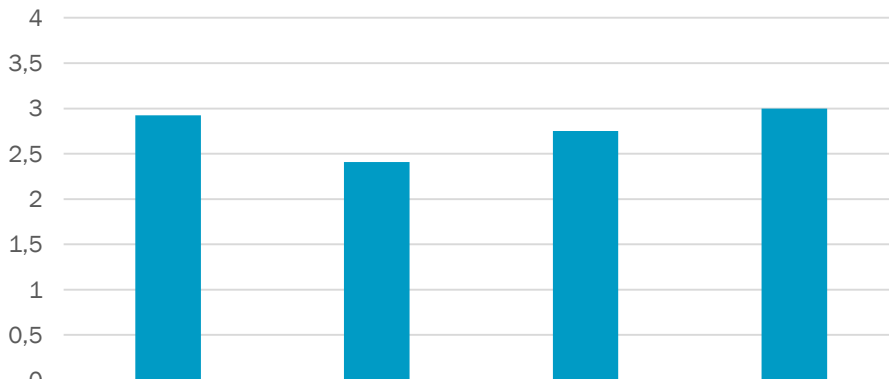


Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

2. Eerste algemene inzichten

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

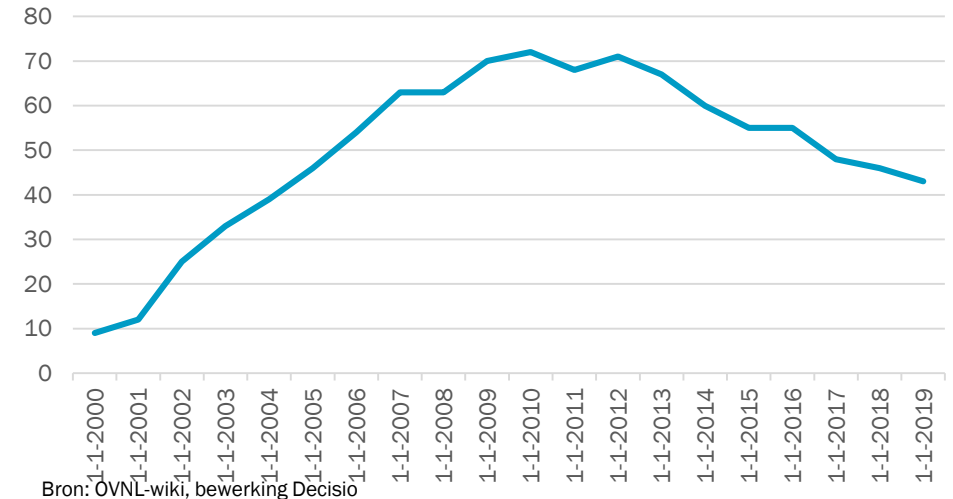
Gemiddeld aantal inschrijvingen per aanbestedingsronde



Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

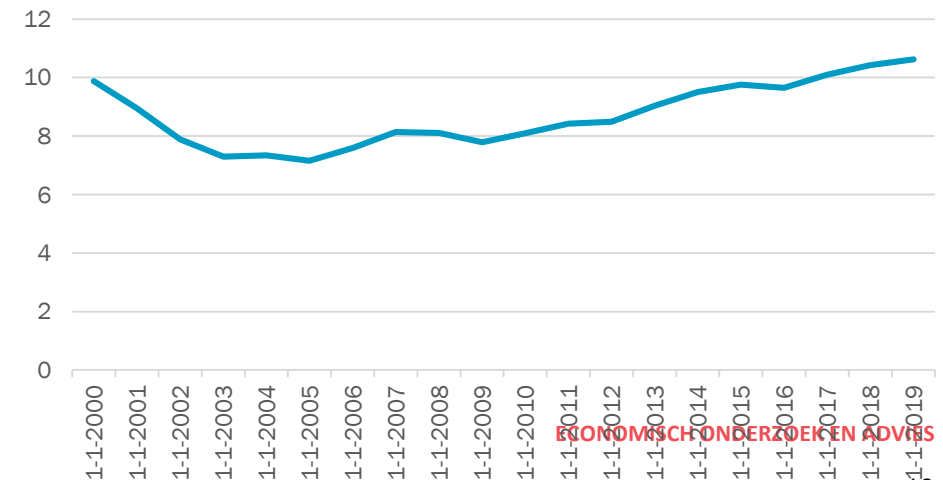
Bron: Gerard van Kesteren

Aantal lopende concessies



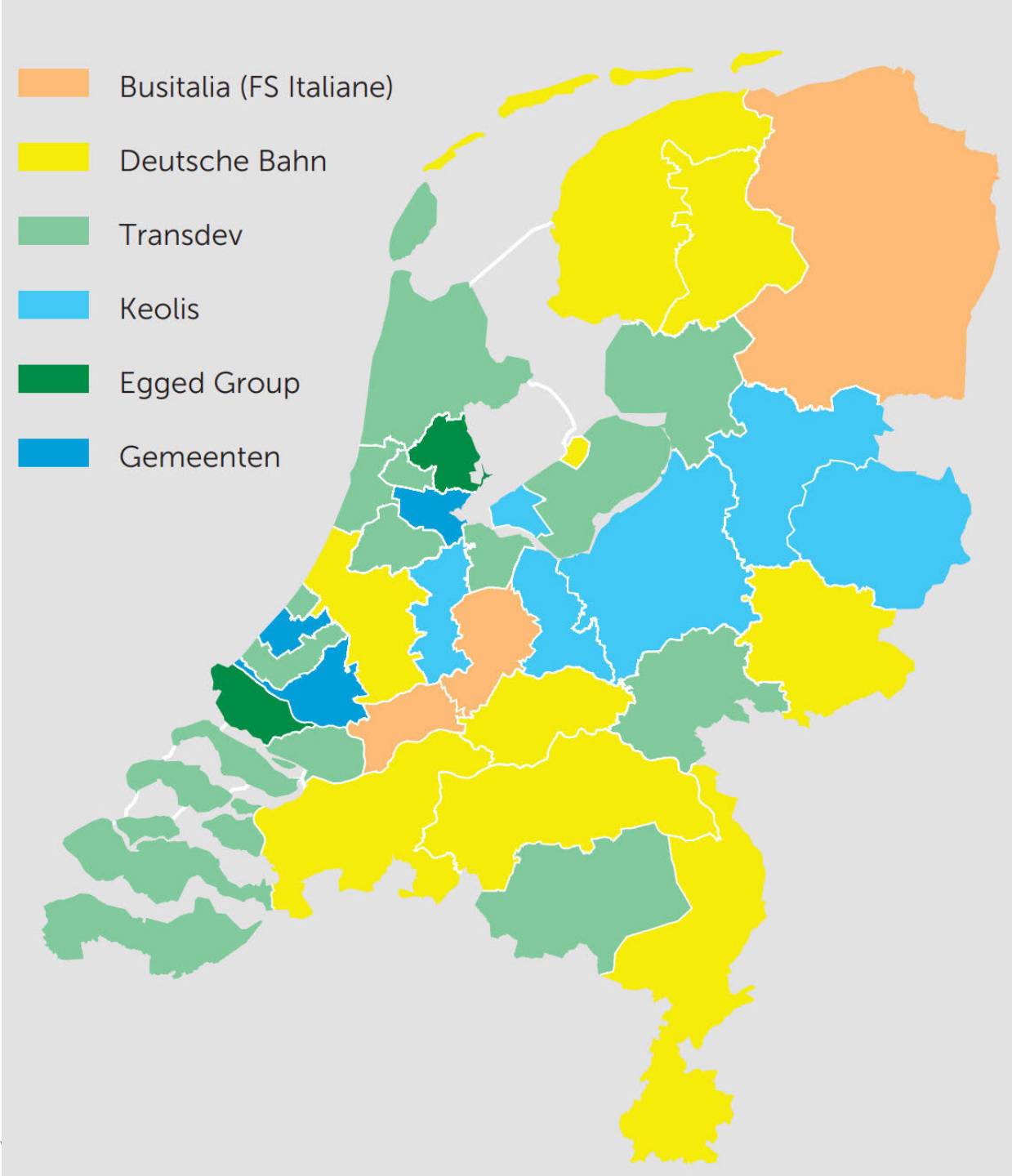
Bron: OVNL-wiki, bewerking Decisio

Gemiddelde looptijd concessies (in jaren)



Bron: OVNL-wiki, bewerking Decisio

BRON: OVNL-wiki, bewerking Decisio



2. Eerste algemene inzichten

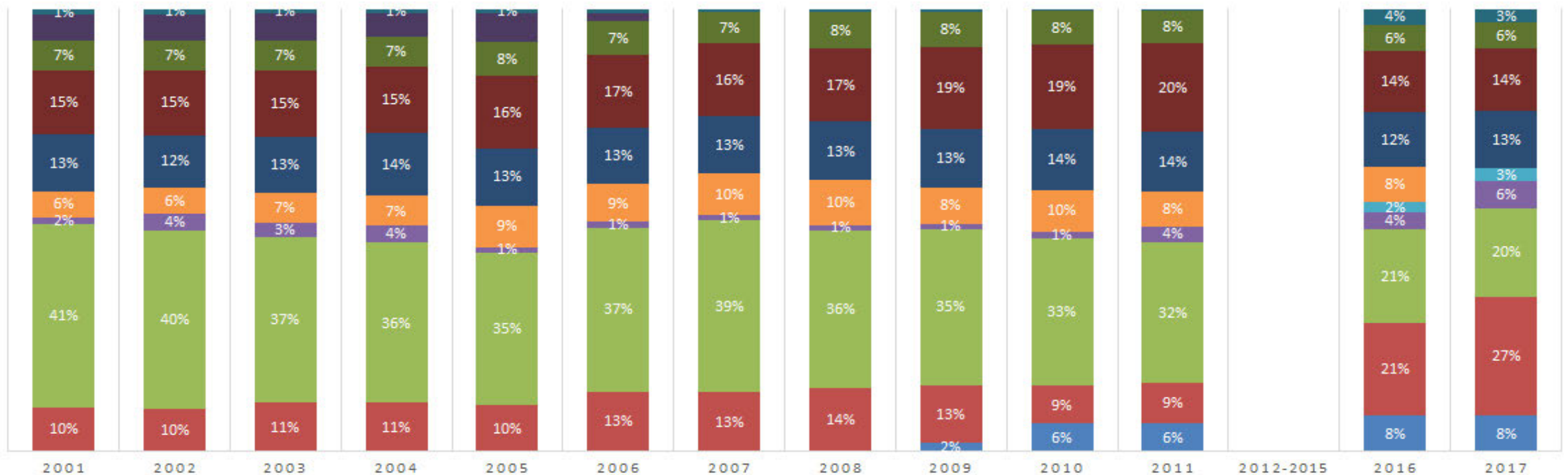
- Bedrijven 1 januari 2019
 - Qbuzz 16% (Busitalia)
 - Arriva 25% (DB)
 - Connexxion/Hermes 29% (Transdev)
 - Syntus/Keolis 14% (Keolis)
 - EBS 5% (Egged)
 - RET 5%, GVB 4%, HTM 2%
- Potentiele toetreders
 - Bedrijven uit UK (bijv. First Group, National Express) en Australië (Transit Systems) hebben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

2. Eerste algemene bevindingen

- Aantal OV-bedrijven is afgenomen, marktaandelen gelijkmatiger verdeeld

MARKTAANDEEL VERVOERDERS (REIZIGERSKILOMETERS)
2001 - 2017

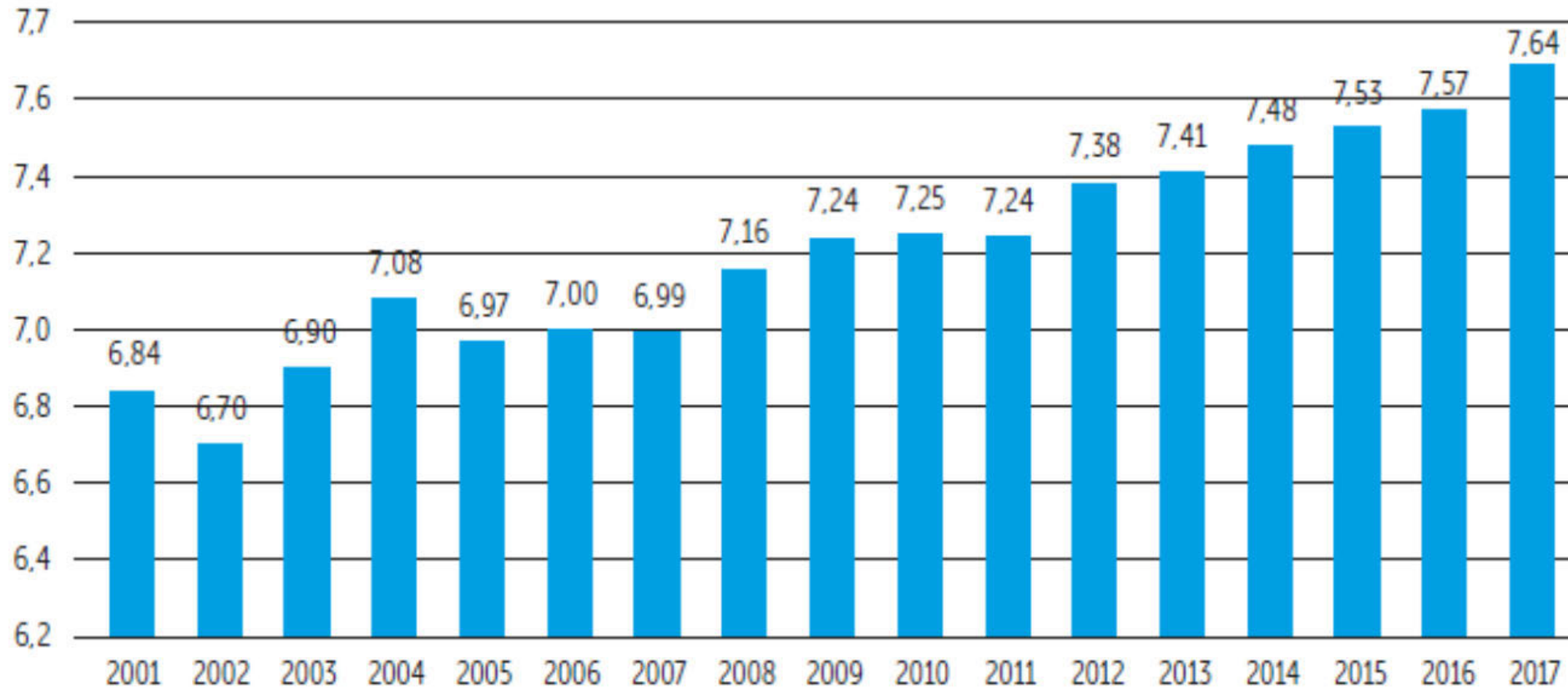
Qbuzz Arriva Connexxion/Hermes Syntus/Keolis EBS Veolia RET GVB HTM Overig NS



dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

2. Eerste algemene bevindingen

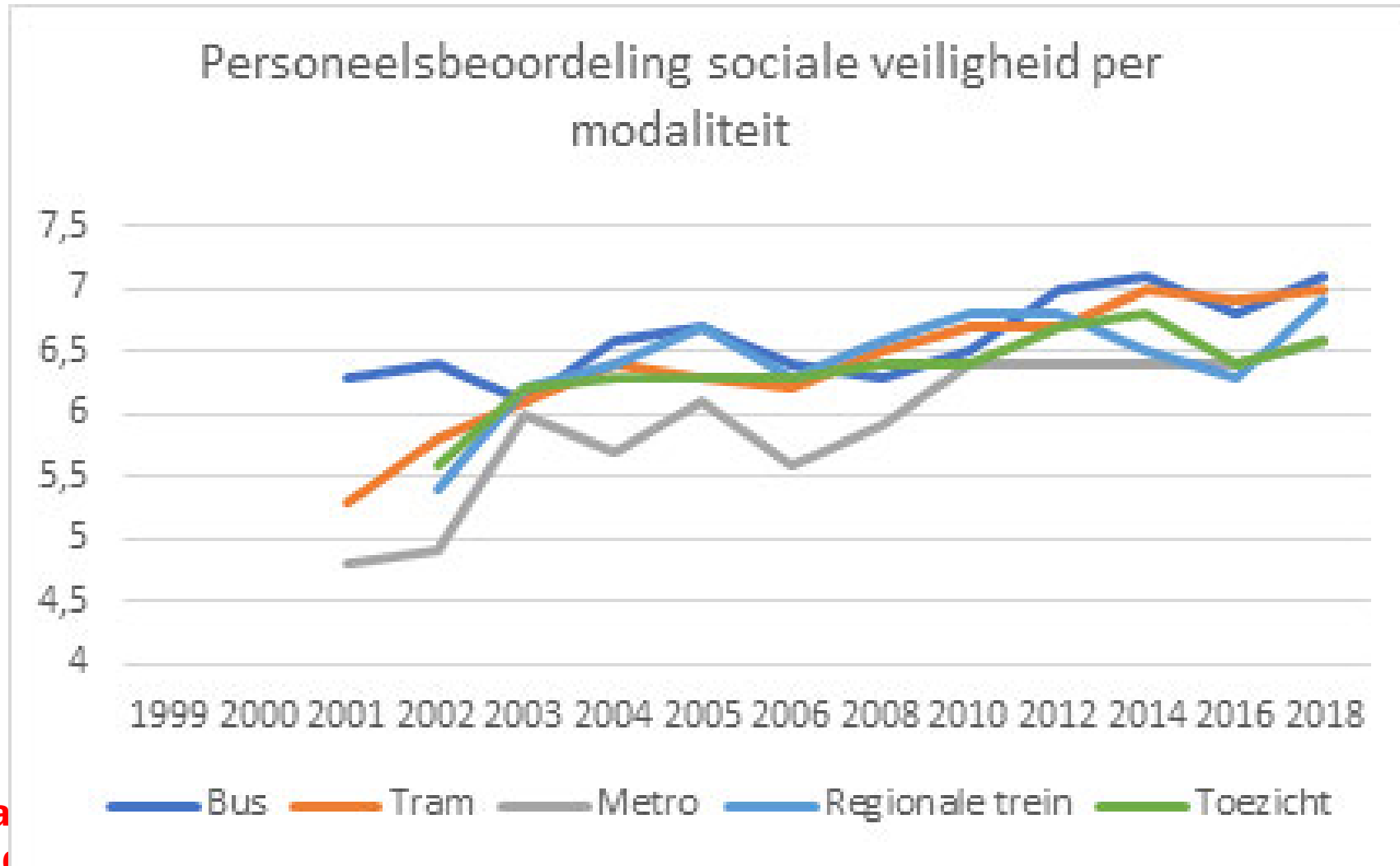
- Klanttevredenheid neemt toe



Figuur 2. Ontwikkeling algemeen klantenoordeel sinds 2001.

2. Eerste algemene bevindingen

- Personeel beoordeelt sociale veiligheid beter



Wat is het effect van aanbesteden (geweest) op deze trends?

Aan de slag!

Indeling parallelsessies ronde 1

Ronde1

	Sypesteynzaal Effecten reizigers	Hoog Catharijnezaal Aansturing overheden	Jaarbeurs Financieel-economische effecten	Hojelzaal Effecten personeel
Gespreksleider	5.1.2.e Decisio	5.1.2.e inno-V	5.1.2.e Decisio	5.1.2.e Decisio
Ondersteuning	5.1.2.e Twynstra Gudde	5.1.2.e inno-V	5.1.2.e Decisio	5.1.2.e Decisio
		5.1.2.e TU Delft		
Deelnemers	Consumentorganisaties/reizigersverenigin DOVA/regionale overheden Rijk	Regionale overheden Rijk Vervoerders	Vervoerders Regionale overheden	Vakbonden Regionale overheden Vervoerders
Indeling	5.1.2.e Iederin	5.1.2.e DOVA	5.1.2.e HTM	5.1.2.e VVMC
	5.1.2.e Oogvereniging	5.1.2.e OVBureau GD	5.1.2.e GVB	5.1.2.e VVMC
	5.1.2.e ROVER	5.1.2.e IPO	5.1.2.e Provincie Utrecht	5.1.2.e FNV
	5.1.2.e Wij staan op!	5.1.2.e Almere	5.1.2.e NS	5.1.2.e FNV
	5.1.2.e Wij staan op!	5.1.2.e Provincie Gelderland	5.1.2.e CROW	5.1.2.e FNV
	5.1.2.e DOVA	... Transdev	5.1.2.e ProRail	5.1.2.e Arriva
	5.1.2.e Arriva	5.1.2.e ProRail	5.1.2.e Connexxion	5.1.2.e NS
	5.1.2.e ROCOV	5.1.2.e NS	5.1.2.e Ministerie van IenW	5.1.2.e KiM
	5.1.2.e ROCOV	5.1.2.e Conquist		5.1.2.e Provincie Gelderland
	5.1.2.e ROCOV	5.1.2.e Connexxion		5.1.2.e CNV
	5.1.2.e Ministerie van IenW	5.1.2.e Ministerie van IenW		5.1.2.e Ministerie van IenW

dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Pauze

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Indeling parallelsessies ronde 2

Ronde 2

	Sypesteynzaal Effecten reizigers		Hoog Catharijnezaal Aansturing overheden		Jaarbeurs Financieel-economische effecten		Hojelzaal Concessie-overstijgende thema's	
Gespreksleider	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	Twynstra Gudde
Ondersteuning	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	Twynstra Gudde
			5.1.2.e	TU Delft				
Deelnemers	Consumentorganisaties/reizigersvereniging		Regionale overheden		Vervoerders		Rijk	
	DOVA/regionale overheden		Rijk		Regionale overheden		Regionale overheden	
	Rijk		Vervoerders				Consumentenorganisaties/reizigersvereniging	
Indeling	5.1.2.e	KiM	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	Arriva	5.1.2.e	Iederin
	5.1.2.e	Almere	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	Connexxion	5.1.2.e	Oogvereniging
	5.1.2.e	Provincie Gelderland	5.1.2.e	HTM	...	Transdev	5.1.2.e	ROVER
	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	ProRail	5.1.2.e	OV Bureau	5.1.2.e	Wij staan op!
	5.1.2.e	ProRail	5.1.2.e	FNV	5.1.2.e	Provincie Gelderland	5.1.2.e	DOVA
	5.1.2.e	FNV	5.1.2.e	VVMC	5.1.2.e	Ministerie van IenW	5.1.2.e	IPO
	5.1.2.e	FNV	5.1.2.e	Provincie Utrecht			5.1.2.e	CROW
	5.1.2.e	VVMC	5.1.2.e	GVB			5.1.2.e	NS
	5.1.2.e	Ministerie van IenW	5.1.2.e	Connexxion			5.1.2.e	Arriva
			5.1.2.e	Conquist			5.1.2.e	CNV
			5.1.2.e	Wij staan op!			5.1.2.e	ROCOV
			5.1.2.e	Ministerie van IenW			5.1.2.e	IenW
			5.1.2.e	ROCOV			5.1.2.e	ROCOV

dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten

Vervolgproces

**Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten**

Vervolg

- Verwerken resultaten van vandaag
- Verdiepende literatuurstudies
- Aanvullende interviews
- Analyses (data, cases)
- **Werkconferentie 2: 28 oktober**
- Synthese
- Opstellen rapport

Dia's bevatten stellingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen onderzoeksresultaten



Hartelijk dank voor uw inbreng!

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Conceptverslag
Datum: vrijdag 4 oktober 2019 13:27:44
Bijlagen: [image001.png](#)
[Interviewverslag 5.1.2.e](#) [JenW.docx](#)

Beste allen,

Bijgaand het conceptverslag van het interview van dinsdag over concessieoverstijgende thema's in het kader van het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV.

Zou ik jullie mogen vragen te kijken of jullie aanvullingen en/of aanscherpingen hebben? Het liefst in track changes, zodat ik alles gemakkelijk kan verwerken en samenvoegen. In rood heb ik ook nog wat vragen in het verslag opgenomen. Als jullie daar nog antwoord op zouden willen geven, heel graag!

Als het lukt om uiterlijk volgende week donderdag te reageren zou dat fijn zijn, dan kunnen we jullie input goed meenemen in de rest van de interviews.

Veel dank voor jullie input nogmaals!

Hartelijke groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e | [@tg.nl](#) | [twynstragudde.nl](#) | [LinkedIn](#)

Van Asch van Wijkstraat 55-H, 3811 LP Amersfoort



Op al onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van ROA c.q. RIM van toepassing en ons Privacy statement. Kijk voor een overzicht op www.twynstragudde.nl/voorwaarden.

Concept

Verslag

Bijeenkomst Groepsinterview **5.1.2.e**
 Plaats Den Haag
 Datum 1 oktober 2019
 Aanwezig **5.1.2.e**, **5.1.2.e**, **5.1.2.e**, **5.1.2.e**

Decisio, Inno-V en Twynstra Gudde voeren in opdracht van IenW onderzoek uit naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV. Hoofdvragen luiden:

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

Een van de gevolgen van de invoering van marktwerking is dat er meer spelers actief zijn, en er dus meer coördinatie nodig is om te voorkomen dat reizigers last hebben van concessieovergangen of dat er onwenselijke verschillen tussen concessiegebieden ontstaan. Daarom betreft een van de onderwerpen binnen dit onderzoek de (samenwerking op) concessieoverstijgende thema's. Dit groepsinterview focust op dit onderwerp.

5.1.2.e **ooraf** geeft aan dat zij de verwachting had dat het interview ook over de hoofdvragen zou gaan. **5.1.2.e** kijkt hoe haar input hierop op een andere manier kan worden meegenomen in dit onderzoek.

Inventarisatie thema's

Kijkend naar het overzicht van thema's (zie tabel 1), is de constatering dat er geen grote overkoepelende thema's missen. Wel mist een aantal issues.

Issues

De benoemde issues zijn in onderstaande tabel toegevoegd in zwart (*met in grijs de issues die in een eerdere werkconferentie zijn benoemd*). Onder de tabel volgt de toelichting.

Tabel 1. Concessieoverstijgende thema's en issues

Thema	Issues
Betalen en Verdelen	<ul style="list-style-type: none"> - Verschillende tarieven voor eenzelfde traject (vanwege verschillend opstaptarief) - Geen overzicht verkooppunten anonieme OV-Chipkaarten - Transparantie opbrengstverdeling voor overheden (met opbrengstverantwoordelijkheid) - Single check-in check-out - Geen dekkende reisinformatie - Diversiteit aan abonnementen (idee: aantal landelijke 'basissmaken')
Data en Reisinformatie	<ul style="list-style-type: none"> - Voor ieder type data aparte afspraken die doorvertaald moeten worden in concessies - Diversiteit aan lokale reisinfo-apps, geen goed dekkende landelijke (mogelijke oorzaak: niet iedere vervoerder wil contributie betalen aan 9292) - Openbaarheid van reizigersdata (loopt nu evaluatie, afhankelijk daarvan wel/geen wetgeving). - Beschikbaarstelling individuele data door Translink (bijv. t.b.v. aanbod MAAS)
Toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> - Hoeveelheid DO's & vervoerders maakt afstemming lastig - Geen dekkende reisinformatie (doelgroepenvervoer zit bijv. niet in 9292) - Gebrek aan uniformiteit in geboden reisassistentie - Diversiteit aan arrangementen en tarieven: onduidelijk waar je aan toe bent - Verschil in bejegening, bijv.: wordt je meegenomen met bepaalde rolstoel
Sociale Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Behoeftte aan plek voor afstemming hierover > NOVB gaat verbreden naar dit thema - Privacyregels i.r.t. gegevensuitwisseling, bijv. bij handhaving reisverbod
Verduurzaming	
Strategische afstemming maatregelen & investeringen bevorderen deur tot deur reis	<ul style="list-style-type: none"> - Behoeftte aan samenwerking in stimuleren gebruik OV - Wachten op elkaar bij vertraging: hoe vindt je goede balans met punctualiteit en hoe stuur je hierop als concessieverlener?
Kwaliteit/regionale productformules	<ul style="list-style-type: none"> - Basisniveau
Operationele samenwerking	<ul style="list-style-type: none"> - Afstemming over infrastructurele maatregelen - Afstemming opvang gestrande reizigers - Afstemming over haltes en stations - Wachten op elkaar bij vertraging (praktische afspraken tussen vervoerders)

Betalen en verdelen

- *Verschillende tarieven voor eenzelfde traject:* dit punt was in een eerdere sessie ingebracht. Gevraagd wordt wat hier precies bedoeld werd, aangezien DO's tariefvrijheid hebben dus dat dit logisch is. TG licht toe dat er verwezen werd naar een bepaalde buslijn (99, van Uden naar Nijmegen) waarbij de heenreis duurder/goedkoper is dan de terugreis. Aangegeven wordt dat vervoerders een verschillend opstaptarief hanteren. Je mag tarieven niet eens afstemmen als vervoerders, dat is in strijd met de Mededingingswet. Wel zou je als DO's afspraken kunnen maken over meer uniforme tarieven. Hier is echter geen draagvlak

voor, want grijpt in op de tariefbevoegdheid. Daarbij krijg je zo te maken met nieuw problemen, zoals een verdelingsvraagstuk **5.1.2.i**

- *Geen overzicht verkooppunten anonieme OV-Chipkaarten:* punt is ingebracht in de werksessie. Vraag die wordt opgeworpen of hier niet eerder gaat om de borging van het aantal verkooppunten.
- *Geen dekkende reisinformatie:* dit punt was in een eerdere sessie ingebracht en komt even ter sprake. Hoe komt het dat een app als 9292 niet landelijk dekkend is, aangezien de constatering is (zie thema Data en Reisinformatie) dat het wat betreft aanbodata inmiddels aardig geregeld is (open data). Oorzaak is waarschijnlijk dat 9292 contributie vraagt, en dat niet alle vervoerders bereid zijn deze te betalen, zo wordt aangegeven. **5.1.2.i**
- *Transparantie opbrengstverdeling voor overheden:* gevraagd naar de achtergrond van dit punt, geeft TG aan dat dit is ingebracht door OV Bureau Groningen/Drenthe. Aanwezigen geven aan dat ze het punt nu kunnen plaatsten, aangezien het OV Bureau opbrengstverantwoordelijkheid heeft. Je kunt als DO kiezen of je deze bij de overheid houdt of bij de vervoerder belegd. In dit laatste geval is transparantie waarschijnlijk geen issue.
- *Diversiteit aan abonnementen:* dit maakt dat je door de bomen het bos niet ziet als je concessie overstijgend reist. Oplossing: invoering van een aantal landelijke 'basismaken' (bijv.: goud, zilver...), naast het regionale aanbod.

Data en Reisinformatie

- *Openbaarheid van gebruikersdata:* voor aanbodata (reis- en tariefinformatie) zijn inmiddels, met DOVA en het NDOV, redelijk goede afspraken gemaakt, met als resultaat dat hier nu open data over beschikbaar zijn. Tariefinformatie is 'nog wel een dingetje', aangezien deze door vervoerders als concurrentiegevoelig wordt bestempeld. **5.1.2.i**

Maar ook deze informatie komt steeds beter beschikbaar. Dit geldt nog niet voor gebruikersdata: de reizigersinformatie waar Translink (via OV Chipdata) beschikking over heeft. Er loopt momenteel een evaluatie. **5.1.2.i**

Afhankelijk daarvan wordt bekeken of wetgeving wenselijk is. Vraagstuk dat samenhangt met het issue hiervoor: hoe regel je dat aanbieders van MaaS-producten door vervoerders 'gevoed' worden met reizigersinformatie, zodat zij aanbod op maat kunnen maken?

- *Beschikbaarstelling individuele data:* consumenten zouden moeten kunnen beschikken over hun eigen data en zeggenschap hebben over wie hier inzage in heeft. De ACM heeft hier al eens aandacht voor gevraagd **5.1.2.i**

Translink, die over deze data beschikt, zou dit technisch moeten regelen.

5.1.2.i

Toegankelijkheid:

Algemeen: **5.1.2.e** heeft net een sessie gehad over dit thema, in het kader van de aanpassing van het Besluit. In zijn algemeenheid is er een wens tot meer uniformering van het aanbod. Het is nu steeds de vraag: moet dit geregeld worden via het nieuwe besluit of op een andere manier. Bijvoorbeeld door te stimuleren dat hetgeen al in het besluit geregeld

wordt ook daadwerkelijk door DO's en vervoerders wordt toegepast. Of door informatie beter te ontsluiten. 5.1.2.e maakt nog een verslag van de uitkomsten van de sessie, en deelt deze met TG als input voor dit onderzoek. 5.1.2.i

- *Gebrek aan uniformiteit in geboden reisassistentie*: NS gaat verder in het assisteren dan andere vervoerders, zo begeleidt zij reizigers ook over het perron terwijl andere vervoerders alleen helpen bij in- en uitstappen. Vraag voor lenW is nu: wil je meer uniformering van dienstverlening bereiken, en zo ja, hoe (via het besluit of via afspraken)?
- *Geen dekkende reisinformatie*: doelgroepenvervoer zit bijv. niet in 9292. Ook kan de statische informatie over haltes en stations (hoogte opstap, aanwezigheid lift etc.) beter. Hier werken het CROW en ROVER aan. Dit is echter complex, vanwege het grote aantal wegbeheerders (zoals gemeenten).
- *Diversiteit aan arrangementen en tarieven*: er zijn per concessiegebied andere arrangementen en tarieven voor mensen met een beperking en ouderen. Dit voelt voor reizigers oneerlijk, en maakt het onduidelijk waar je aan toe bent. Wat wordt er van de OV Chip afgeschreven is vooraf niet helder. Zeker als je een deel van de reis afhankelijk bent van doelgroepenvervoer, dat per regio weer anders geregeld is en waarover 9292OV geen informatie bevat. Oplossing? Overzicht scheppen. Zo is er in Limburg een 'De voor elkaar pas', waar diverse lokale initiatieven zijn gecombineerd en de opbrengstverdeling aan de achterkant wordt geregeld. 5.1.2.i
- *Verskil in bejegening*: Chauffeurs zijn wel eens geneigd mensen met een rolstoel te weigeren. Bijv. onder het mom dat het type rolstoel niet is toegestaan. Wat hier achter zit: instappen met een rolstoel kost extra tijd, waardoor de punctualiteit in gevaar komt. DO's zijn het erover eens dat je mensen met een beperking niet moet weigeren. De vraag is nu dus vooral: hoe voorkom je dat dit in de praktijk toch gebeurt? Moeten de voorschriften in concessies scherper? Moeten de instructies aan chauffeurs beter?

Sociale Veiligheid

Strategische afstemming maatregelen&investeringen bevorderen deur tot deur reis

- *Wachten op elkaar bij vertraging*: het komt nog te vaak voor dat vervoerders niet op elkaar wachten. De NS heeft een KPI aantal gehaalde aansluitingen. Het is belangrijk dat hier ook in de PvE's voor lokale concessies voldoende aandacht voor is. Maar een KPI opnemen is niet genoeg. Het vraagt, naast afstemming tussen vervoerders, ook om sturing hierop door de concessieverleners. Ook omdat het halen van aansluitingen op gespannen voet staat met de punctualiteitseis. De opgave is dus: hoe vindt je de goede balans? Ideeën voor oplossingen:
 - . uniforme concessieteksten met betrekking tot gehaalde aansluitingen
 - . ruimere aansluittijd. Vraag is wel: is hier in de dienstregeling ruimte voor?

Kwaliteit/regionale productformules

- Basisniveau: de Stas heeft behoefte aan meer gevoel bij het basisniveau: wat wil je minimaal aan vervoerders vragen? Bijvoorbeeld als het gaat om de aanwezigheid van toiletten, een conducteur etc. Niet vanuit de intentie hier wetgeving voor te ontwerpen, maar om scherper te krijgen waarover je sectorbrede afspraken wilt maken om te komen tot meer uniformiteit (zie ook verderop over de sturingsfilosofie).

Operationele samenwerking

- Afstemming over haltes en stations: 5.1.2.i
- Wachten op elkaar bij vertraging: zie toelichting onder thema 'strategische afstemming (...)'. Het gaat hierbij ook om het maken van praktische afspraken tussen vervoerders over hoe en wanneer elkaar informeren bij vertraging.

Sturinasfilosofie Rijk

5.1.2.e benadrukt als meer algemeen punt dat het Rijk, met de decentralisatie van bevoegdheden, bewust heeft gekozen voor een faciliterende/stimulerende rol. Bevoegdheden zijn decentraal belegd, dus hier wil het Rijk geen inbreuk op maken als dit niet nodig is. Wanneer zich problemen voordoen, wordt daarom eerst getracht deze op te lossen door in overleg naar oplossingen te zoeken. 5.1.2.i derstellend optreden (wetgeving ontwerpen). 5.1.2.i De vraag wat je als rijk naar je toe wil trekken speelt nu met name op het thema toegankelijkheid. Hiervoor wordt het besluit herzien, en wordt bekeken welke issues hierin mee te nemen.

Over de afstemming/samenwerking in het algemeen

Aangegeven wordt dat binnen het NOVB op veel punten afspraken zijn gemaakt die hebben geleid tot meer uniformiteit. Denk aan afspraken over wanneer je coulant bent bij vergeten in/uitchecken, wanneer geld terug bij vertraging etc. De agenda van het NOVB wordt steeds leger. Daarom is nu de ambitie om de agenda te gaan verbreden naar andere thema's, zoals sociale veiligheid en toegankelijkheid. Hiermee wordt het NOVB hét gremium voor concessieoverstijgende onderwerpen. Op de vraag hoe dit zich verhoudt tot de OV en Spoortafels, ook bedoeld over concessieoverstijgende afstemming, is het antwoord dat dit inderdaad niet helder is. Zo heb je bijvoorbeeld ook nog een BO Sociale Veiligheid. Onduidelijkheid over waar je wat bespreekt, is dus een issue op zichzelf.

Van: 5.1.2.e - DGMO
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Werkconferentie "Effecten openbaar aanbesteden in het OV"
Datum: maandag 7 oktober 2019 12:31:00

Fijn! Dank

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

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: maandag 7 oktober 2019 11:58
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e s@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Ha 5.1.2 e, ik pak het op.

Groeten,

5.1.2 e

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

Van: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 7 oktober 2019 08:43
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: FW: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hi 5.1.2 e Kun jij onderstaande mail beantwoorden??

Dank en groet!

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu> <mailto:5.1.2.e@dova.nu>
Datum: maandag 07 okt. 2019 8:33 AM
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl> <mailto:5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hoi 5.1.2 e

Zou je onderstaande vragen kunnen beantwoorden?

Met vriendelijke groet,

5.1.2 e

5.1.2.e @dova.nu | 06-5.1.2.e

[Logo]<www.dova.nu>

Samenwerkingsverband DOVA U.A.

Jaarbeursplein 22 | 3521 AP | Utrecht

085- 5.1.2.e

www.dova nu <<https://www.dova.nu/>> | info@dova nu <<mailto:info@dova.nu>>

[LinkedIn icon] <<https://www.linkedin.com/company/samenwerkingsverband-dova/?originalSubdomain=nl>>

[Twitter icon] <https://twitter.com/DOVA_nu>

The content of this email is confidential and intended for the recipient specified in message only. It is strictly forbidden to share any part of this message with any third party, without a written consent of the sender. If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion, so that we can ensure such a mistake does not occur in the future.

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gelderland.nl>

Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 15:18

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>

Onderwerp: RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hallo 5.1.2.e

We willen vanuit samenwerking OV-Oost graag weten welke onderwerpen centraal staan in de 4 groepen en 4 werkpakketten.

Dat om te beoordelen welke expertise nodig is.

Verder is het nodig dat die expertise ook bij de juiste sessie wordt ingebracht.

Bij de eerste bijeenkomst was dat namelijk niet in alle gevallen en het uitgangspunt bij toedelen van personen over onderwerpen

Zou jij de onderwerpen van de 4 groepen en 4 werkpakketten kunnen achterhalen?

Met vriendelijke groet, 5.1.2.e

Mobiel 026 5.1.2.e | sms 5.1.2.e 5.1.2.e@gelderland.nl <<mailto:5.1.2.e@gelderland.nl>> |

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

LinkedIn Mijn profiel <<https://www.linkedin.com/in/5.1.2.e>>

5.1.2.e | bezoekadres Markt 11 | postcode 6811 CG Arnhem

Werkdagen: 5.1.2.e [cid:5.1.2.e@01D57AC5.D4667C90]

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu> <<mailto:5.1.2.e@dova.nu>>>

Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 15:04

Aan: 5.1.2.e ' <5.1.2.e@provincie-utrecht.nl> <<mailto:5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>>>; 5.1.2.e

(5.1.2.e@fryslan.frl <<mailto:5.1.2.e@fryslan.frl>>)

<5.1.2.e@fryslan.frl <<mailto:5.1.2.e@fryslan.frl>>>; 5.1.2.e <5.1.2.e@noord-

holland.nl <<mailto:5.1.2.e@noord-holland.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@almere.nl <<mailto:5.1.2.e@almere.nl>>>; 5.1.2.e <5.1.2.e@provincie-

utrecht.nl <<mailto:5.1.2.e@provincie-utrecht.nl>>>; 5.1.2.e (5.1.2.e@noord-

holland.nl <<mailto:5.1.2.e@noord-holland.nl>>)' <5.1.2.e@noord-holland.nl <[mailto:5.1.2.e@noord-](mailto:5.1.2.e@noord-holland.nl)

[holland.nl](mailto:5.1.2.e@noord-holland.nl)>>; 5.1.2.e (5.1.2.e@fryslan.frl <<mailto:5.1.2.e@fryslan.frl>>)

<5.1.2.e@fryslan.frl <<mailto:5.1.2.e@fryslan.frl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@ovbureau.nl <<mailto:5.1.2.e@ovbureau.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@gelderland.nl <<mailto:5.1.2.e@gelderland.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@dova.nu <<mailto:5.1.2.e@dova.nu>>>; 5.1.2.e

(5.1.2.e@vervoerregio.nl <<mailto:5.1.2.e@vervoerregio.nl>>)

<5.1.2.e@vervoerregio.nl <<mailto:5.1.2.e@vervoerregio.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@mrdd.nl <<mailto:5.1.2.e@mrdd.nl>>>; 5.1.2.e

(5.1.2.e@prvlimburg.nl <<mailto:5.1.2.e@prvlimburg.nl>>)

<5.1.2.e@prvlimburg.nl <<mailto:5.1.2.e@prvlimburg.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@APPM.nl <<mailto:5.1.2.e@APPM.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@gelderland.nl <<mailto:5.1.2.e@gelderland.nl>>>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@ovbureau.nl <<mailto:5.1.2.e@ovbureau.nl>>>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu> <<mailto:5.1.2.e@dova.nu>>>

Onderwerp: FW: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Beste mensen,

Ik kreeg onderstaande mail van 5.1.2.e over de tweede werkconferentie. Kunnen jullie mij en 5.1.2.e meenemen in de CC bij de aanmelding bij 5.1.2.e Zelf ben ik die middag helaas verhinderd, maar 5.1.2.e zal er namens DOVA wel zijn.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e @dova nu<<mailto:5.1.2.e@dova.nu>> | 06- 5.1.2.e

[Logo]<www.dova.nu>

Samenwerkingsverband DOVA U.A.

Jaarbeursplein 22 | 3521 AP | Utrecht

085- 5.1.2.e

www.dova.nu<<https://www.dova.nu/>> | info@dova.nu<<mailto:info@dova.nu>>

[LinkedIn icon]<<https://www.linkedin.com/company/samenwerkingsverband-dova/?originalSubdomain=nl>>

[Twitter icon] <https://twitter.com/DOVA_nu>

The content of this email is confidential and intended for the recipient specified in message only. It is strictly forbidden to share any part of this message with any third party, without a written consent of the sender. If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion, so that we can ensure such a mistake does not occur in the future.

Van: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl><mailto:5.1.2.e@minienw.nl>>>

Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 14:16

Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl><mailto:5.1.2.e@minienw.nl>>>

CC: 5.1.2.e - BSK

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

5.1.2.e@decisio.nl<<mailto:5.1.2.e@decisio.nl>>

Onderwerp: RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Geachte deelnemer,

Hierbij stuur ik u het programma van de tweede werkconferentie op 28 oktober.

11.30 - 12.15 Inloop met lunch

12.15 - 13.15 Plenaire presentatie van inzichten tot aan werkconferentie 2

13.15 - 13.30 Pauze

13.30 - 14.30 Discussie in 4 gemengde groepen over algemene inzichten

14.30 - 14.45 Pauze

14.45 - 16.45 Verdieping 4 werkpakketten

16.45 - 17.00 Afsluiting

Kunt u mij voor 14 oktober laten weten of u aanwezig bent bij de werkconferentie?

Bij voorbaat dank.

Groet,

5.1.2 e

Van: 5.1.2.e - DGMO

Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 17:14

Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl<mailto:5.1.2.e@minienw.nl>>

CC: 5.1.2.e - BSK

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

5.1.2.e@decisio.nl<mailto:5.1.2.e@decisio.nl>

Onderwerp: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Geachte deelnemer,

Op 16 september nam u deel aan de werkconferentie georganiseerd in het kader van het onderzoek 'Effecten van openbaar aanbesteden in het OV'.

In de bijlage vindt u de presentaties van het plenaire deel en de aparte werksessies. Deze sheets bevatten prikkelende stellingen gebruikt om discussie op gang te brengen. Deze stellingen zijn geen conclusies.

U heeft reeds een 'save the date' ontvangen voor de tweede werkconferentie op 28 oktober.

Wij hebben inmiddels meer informatie. De conferentie vindt plaats van 11.30 tot 17.00 uur bij Seats2meet op Utrecht Centraal.

Op een later moment ontvangt u een programma en een overzicht van de parallelsessies waarin u bent ingedeeld.

Indien u vragen heeft dan u kunt u altijd contact opnemen met ondergetekende of mijn collega 5.1.2 e 5.1.2 e (in cc).

Groet,

5.1.2 e

5.1.2 e

5.1.2.e

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

Directoraat Generaal Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

E 5.1.2.e@minienw.nl<mailto:5.1.2.e@minienw.nl>

T +31 (0)6 - 5.1.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e W reguliere werkdagen 5.1.2 e

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

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

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

**** Disclaimer ****<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Cc: 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Werkconferentie "Effecten openbaar aanbesteden in het OV"
Datum: donderdag 10 oktober 2019 19:08:26
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Hallo,

Dank je wel. 5.1.2.e heb ik gesproken, en hij wist precies wat ik zocht, en zou "aan het werk gaan". Hij wist op dat moment ook niet of er wat beschikbaar was. Als er rapporten beschikbaar zijn, zal dat naar boven komen tijdens de interviews, bijv. bij managersoverleg DOVA.

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMO" <5.1.2.e@minienw.nl>
Date: Monday, 7 October 2019 at 16:31
To: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
Subject: FW: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hi 5.1.2.e,

Hieronder reactie van 5.1.2.e.

Jij hebt 5.1.2.e benaderd toch?

Ik kan dat nog even navragen, maar ik krijg de indruk dat ze de rapporten waar jij naar opzoek bent niet hebben. Misschien kunnen jullie met 5.1.2.e even kijken bij welke contactpersonen er in de provincie zijn.

Als ik nog iets kan doen dan hoor ik het graag!

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>
Verzonden: donderdag 3 oktober 2019 09:29
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e; 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e (5.1.2.e@crow.nl)
 <5.1.2.e@crow.nl>
Onderwerp: RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hoi 5.1.2.e

Ik heb die uitvraag niet onder ogen gehad, dus weet er niets van. Ik heb het hier even bij 5.1.2.e (CROW-KpVV) nagevraagd en ook hij heeft niets gehoord van Inno-V. Wel heeft hij informatie verstrekt aan Dicisio en staat een interview met TG gepland. We hebben hier overigens geen monitoringsrapporten of evaluaties, die over specifieke concessies gaan, alleen monitoring op landelijk niveau (zoals Staat van het regionale OV). Daarvoor moet Inno-V ook bij 5.1.2.e zijn.

Met vriendelijke groet,

5.1.2 e

5.1.2.e @dova.nu | 06-5.1.2.e

Logo

**Samenwerkingsverband DOVA U.A.**

Jaarbeursplein 22 | 3521 AP | Utrecht

085-5.1.2.e

www.dova.nu | info@dova.nu

The content of this email is confidential and intended for the recipient specified in message only. It is strictly forbidden to share any part of this message with any third party, without a written consent of the sender. If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion, so that we can ensure such a mistake does not occur in the future.

Van: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 2 oktober 2019 16:03**Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e @dova.nu>**CC:** 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>**Onderwerp:** RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Ha 5.1.2 e,

Dank voor je reactie! Ik noteer 5.1.2 e

Ik mail heb nog een andere vraag. Als het goed is heeft Inno-V bij jullie een uitvraag gedaan voor monitoringsrapporten of evaluaties die concessieverlenende overheden eens in de zoveel tijd laten uitvoeren. Ik weet dat inno-V ooit een tussentijdse evaluatie heeft gedaan heeft van vijf concessies (ook spoor) in de provincie Zuid-Holland. Dus die hebben we, maar er zijn er vast meer. Dergelijke rapporten kunnen ons veel bruikbare informatie geven over de prestaties van vervoerders gedurende of na afloop van een concessie.

Kun jij checken wat de status van die uitvraag is?

Dank!

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @dova.nu>
Verzonden: woensdag 2 oktober 2019 14:39**Aan:** 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e @minienw.nl>**CC:** 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>**Onderwerp:** RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hoi 5.1.2 e

Ik zal bij de volgende werksessie niet aanwezig zijn. Vanuit DOVA schuift 5.1.2 e aan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e @dova.nu | 06-5.1.2.e

Logo



Samenwerkingsverband DOVA U.A.

Jaarbeursplein 22 | 3521 AP | Utrecht

085-5.1.2.e

www.dova.nu | 5.1.2.e @dova.nu



The content of this email is confidential and intended for the recipient specified in message only. It is strictly forbidden to share any part of this message with any third party, without a written consent of the sender. If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion, so that we can ensure such a mistake does not occur in the future.

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

Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 17:14

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

CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>;

5.1.2.e @decisio.nl

Onderwerp: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Zelfde inhoud als 109

Zelfde inhoud als 109



Van: 5.1.2 e
Aan: 5.1.2 e -
Onderwerp: FW: Werkconferentie "Effecten openbaar aanbesteden in het OV"
Datum: maandag 7 oktober 2019 08:42:48
Bijlagen: [image004.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)

Zelfde inhoud als 109



Van: 5.1.2 e 5.1.2 e <5.1.2e@dova.nu>
Datum: maandag 07 okt. 2019 8:33 AM
Aan: 5.1.2 e - DGMO <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Zelfde inhoud als 109



Van: 5.1.2 e
Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 15:18
Aan: 5.1.2 e

Onderwerp: RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Zelfde inhoud als 109



Van: 5.1.2 e

Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 15:04

Aan: 5.1.2 e

[Redacted email body content]

CC: 5.1.2 e

Onderwerp: FW: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Zelfde inhoud als 109



Zelfde inhoud als 109

Van: 5.1.2 e

Verzonden: vrijdag 4 oktober 2019 14:16

Aan: 5.1.2 e

CC: 5.1.2 e

Onderwerp: RE: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Zelfde inhoud als 109

Van: 5.1.2 e) - DGMO

Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 17:14

Aan: 5.1.2 e

CC: 5.1.2 e

Onderwerp: Werkconferentie 'Effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Zelfde inhoud als 109

Zelfde inhoud als 109

Van: 5.1.2 e
Aan: 5.1.2 e
Onderwerp: RE: Klankbordgroep "effecten openbaar aanbesteden in het OV"
Datum: dinsdag 8 oktober 2019 14:41:53
Bijlagen: [RE Effecten onderzoek van aanbesteden terugkoppeling meeting 26-9.msg](#)

Beste 5.1.2 e

Onderstaande thema komt aan de orde in het gesprek dat voor aanstaande vrijdag gepland is.
Zie bijlage voor meer informatie.

Er is dus inderdaad geen actie meer op nodig.

Hartelijke groeten,

5.1.2 e

From: 5.1.2 e <5.1.2.e@minienw.nl>
Sent: dinsdag 8 oktober 2019 12:53
To: 5.1.2 e <5.1.2.e@ns.nl>
Cc: 5.1.2 e 5.1.2 e@tg.nl>
Subject: RE: Klankbordgroep 'effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hi 5.1.2 e

Hopelijk heb je een leuke vakantie gehad. Twynstra Gudde heeft als het goed is al contact opgenomen om een interview in te plannen. Als dat nog niet het geval is dan kan je het secretariaat zeker contact op laten nemen met 5.1.2 e (van TG), zij coördineert de interviews. Ze staat in cc van deze email.

Groet 5.1.2 e

Van: 5.1.2 e <5.1.2.e@ns.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 11:27
Aan: 5.1.2 e - DGMO 5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Klankbordgroep 'effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Hi 5.1.2 e

Na mijn vakantie zag ik onderstaande mail, ik begrijp dat je graag een expert interview in wilt plannen. Kan het secretariaat dat met jou oppakken?

Hoor graag!

Gr 5.1.2 e

Van: 5.1.2 e - DGMO [mailto:5.1.2.e@minienw.nl]
Verzonden: woensdag 25 september 2019 14:09
Aan: 5.1.2.e@acm.nl; 5.1.2.e@transdev.nl; 5.1.2.e@connexxion.nl; 5.1.2.e@rover.nl; 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e@ovbureau.nl; 5.1.2.e@dova.nu;

5.1.2.e @gyb.nl; 5.1.2.e @crow.nl; 5.1.2.e @ziggo.nl; 5.1.2.e
 <5.1.2.e @ns.nl>; 5.1.2.e @decisio.nl; 5.1.2.e @decisio.nl; 5.1.2.e
 5.1.2.e @htm.nl>; 5.1.2.e @arriva.nl; 5.1.2.e - BSK
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
 CC: 5.1.2.e @decisio.nl; 5.1.2.e 5.1.2.e @decisio.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @tg.nl>

Onderwerp: Klankbordgroep 'effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Beste leden van de klankbordgroep,

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

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

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

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

.....
 E 5.1.2.e @minienw.nl

T +31 (0)6 – 5.1.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e

5.1.2.e

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

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

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](#)

Op al onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van ROA c.q. RIM van toepassing en ons Privacy statement. Kijk voor een overzicht op www.twynstragudde.nl/voorwaarden.

Van: 5.1.2 e
Aan: 5.1.2 e
Cc: 5.1.2 e
Onderwerp: RE: Cao vergelijking vervoerssector
Datum: vrijdag 11 oktober 2019 09:07:03

Dank je wel voor de bemiddeling 5.1.2.e. Ik heb contact opgenomen met 5.1.2.e.
 Groet, 5.1.2 e

Van: 5.1.2 e
Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 15:16
Aan: 5.1.2 e
CC: 5.1.2 e
Onderwerp: Cao vergelijking vervoerssector

Beste 5.1.2 e

Ik heb begrepen dat jij enige tijd geleden samen met mijn collega 5.1.2 e hebt gewerkt aan een cao-vergelijking. Momenteel zijn wij bezig met een onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV waar ook arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden een plek in hebben.

Ik vroeg me af of het mogelijk is dat onze onderzoekers (in cc) 5.1.2 e en 5.1.2 e binnenkort even contact opnemen?

Dank alvast.

Vriendelijke groet,
 5.1.2 e

5.1.2 e

5.1.2.e

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

.....
 E 5.1.2 e
 T 5.1.2 e
 P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
 L Den Haag, Rijnstraat 8, 5.1.2.e
 W reguliere werkdagen: 5.1.2 e

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

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Aanmeldingen werkconferentie 2.xlsx
Datum: dinsdag 15 oktober 2019 21:33:13
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20191014 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.1 IenW.pdf](#)

Ha 5.1.2.e,

Op zich een behoorlijke vertegenwoordiging al. Een paar extra personen namens vervoerders en decentrale overheden zou nog wel welkom zijn. Ik heb de vraag ook uitgezet bij ons team.

Daarnaast zoals vorige week besproken in de bijlage een opzet voor de rapportage waarmee wij aan de slag willen gaan. Let op: er zit nog geen inhoud in, dus ga de teksten die er wel staan niet helemaal uitpluizen. Zie het vooral als structuur/geannoteerde inhoudsopgave. Commentaar op de structuur uiteraard welkom. We werken aan de inhoud, en hebben donderdag een teamanalyse om de huidige SVZ op te maken en de stappen naar Werkconferentie 2 verder uit te werken. Laten we het daar vrijdag over hebben.

Daarnaast hebben we van FMN een bericht over medewerking FMN(-bedrijven) aan enquête personeel. Die is er niet, maar daar gingen we al van uit. Wel een voorstel voor gesprekken over effecten personeel. Ik stuur je het bericht nog door. Iets om morgen even bij stil te staan. Ik ben morgen waarschijnlijk onderweg tijdens ons wekelijks belmoment, maar dat is wat mij betreft geen bezwaar.

Groeten,

5.1.2.e



Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam

Telefoon: 5.1.2.e

Mobiel 5.1.2.e

E-mail 5.1.2.e

Website: www.decisio.nl

[Linkedinprofile](#)



[Volg Decisio op Twitter](#)

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMO

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 17:07

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: Aanmeldingen werkconferentie 2.xlsx

Stand van zaken na de reminder!

Van NS heb ik niks gehoord, maar daar maak ik me geen zorgen over.

Waar zitten volgens jullie nog leemtes?

Groet 5.1.2.e

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

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Aanmeldingen werkconferentie 2.xlsx
Datum: dinsdag 15 oktober 2019 09:55:00
Bijlagen: [Aanmeldingen werkconferentie 2.xlsx](#)

Hi,

Hierbij de aanmeldingen voor de werkconferentie.

Ik stuur vandaag een reminder naar de personen die zich nog niet hebben aangemeld.
Hebben jullie nog personen benaderd?

Groet!

Organisatie	Naam	Emailadres	Aanwezig
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	ja
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	
Dova	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
I&W	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
I&W	5.1.2.e		Ja
I&W	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
I&W	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
I&W	5.1.2.e	5.1.2.e	
ACM	5.1.2.e	5.1.2.e	
HTM	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
GVB	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
NS	5.1.2.e	5.1.2.e	Nog geen reactie van NS
NS	5.1.2.e	5.1.2.e	
NS	5.1.2.e	5.1.2.e	
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	
RET	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
RET	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Qbuzz	5.1.2.e	5.1.2.e	
ROCOV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
ROCOV	5.1.2.e	5.1.2.e	
ROCOV	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e komt
IederIn	5.1.2.e	5.1.2.e	
Oogvereniging	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Wij staan op!	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Wij staan op!	5.1.2.e		
ROVER	5.1.2.e	5.1.2.e	
FNV	5.1.2.e	5.1.2.e	
FNV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
FNV	5.1.2.e	5.1.2.e	
VVMC	5.1.2.e	5.1.2.e	
VVMC	5.1.2.e	5.1.2.e	
CNV	5.1.2.e	5.1.2.e	
CNV	5.1.2.e	5.1.2.e	
Prorail	5.1.2.e	5.1.2.e	
Prorail	5.1.2.e	5.1.2.e	
CROW	5.1.2.e	5.1.2.e @crow.nl	Ja
KiM	5.1.2.e	5.1.2.e @minienw.nl	Ja
Onderzoeksconsortium		5.1.2.e	

Zelfde inhoud als 114.1.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Betrokkenheid FMN en FMN-leden bij onderzoek Effecten Aanbesteden OV
Datum: dinsdag 15 oktober 2019 21:35:26
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Ter informatie

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 11 oktober 2019 21:03
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e
5.1.2.e
Onderwerp: Betrokkenheid FMN en FMN-leden bij onderzoek Effecten Aanbesteden OV

Geachte heer 5.1.2.e

Graag reageer ik op het mailbericht dat u aan verschillende FMN-leden gestuurd hebt met betrekking tot het beoogde onderzoek naar de effecten van aanbesteding op het personeel. Deze mail ontvangt u namens de gezamenlijke FMN-lidbedrijven.

De leden van FMN hebben mij laten weten dat zij bezwaren koesteren tegen de gekozen aanpak voor het onderzoek, zoals door u beschreven. Natuurlijk onderkennen wij het belang van ons personeel en de gevolgen van aanbesteding voor hun positie (en die van hun werkgevers). Het voorgestelde proces kan evenwel leiden tot onrust en verwarring op de werkvloer, leidt niet gegarandeerd tot de juiste en/of zuiveren en/of representatieve uitkomsten en biedt bovendien geen vergelijking met de situatie waarin niet gedecentraliseerd zou zijn. Evenmin zijn de uitkomsten een op een vergelijkbaar met de CAO's die met bv. de NS of de stadsvervoerders gesloten zijn; dat zou leiden tot een volstrekt vertekend beeld. Het zou daarom nuttig maar ook nodig zijn dat ook naar andere sectoren, zoals logistiek of taxi, gekeken wordt. Dan ontstaat een veel evenwichtiger beeld en dus, een betrouwbaarder onderzoeksresultaat. Zou u mij willen laten weten of u bereid bent om de vergelijking met die sectoren in uw onderzoek te betrekken?

Discussies over de zaken zoals arbeidsvoorwaarden, werkdruk etc. horen o.i. vooral thuis op de CAO-tafels en daar zijn zij ook behandeld, resulterend in de CAO's die onze lidbedrijven hebben afgesloten met de vakbonden. U weet wellicht dat er vorig jaar een zeer ingewikkelde CAO-onderhandeling doorlopen is, met een groot aantal stakingen tot gevolg. Er is uiteindelijk een CAO-resultaat bereikt maar de detailuitwerking daarvan is nog gaande. De huidige situatie is daarom fragiel en alle partijen hebben er belang bij dat de detailuitwerking in rust kan worden uitgevoerd. Onze leden zouden niet graag zien dat die verstoord zou raken door een enquête met betrekking tot bijvoorbeeld werkdruk die escalerend uit kan werken. Dat kan o.i. ook niet de bedoeling zijn van een onderzoek, zoals u dat voor ogen hebt.

Wij hebben nagedacht over een alternatieve oplossing en bieden u graag aan om uw vragen

in een overleg te bespreken met de directeur HRM van de verschillende lidbedrijven. Zij zijn graag bereid om u, in aanwezigheid van een leidinggevende van het rijdend personeel, te ontvangen en uw vragen te beantwoorden, evenals eventuele andere, arbeidsgerelateerde aspecten te belichten. Wij gaan er vanuit dat de uitkomst daarvan gelijk staat aan hetgeen u beoogd hebt met uw opzet, namelijk een helder beeld van de gevolgen van aanbesteding voor werknemers en werkgevers. Ik verneem graag of u bereid bent om bedoeld gesprek aan te gaan, zodat wij dat op korte termijn kunnen gaan inplannen.

Met vriendelijke groet,
namens de leden van FMN
5.1.2.e, 5.1.2.e FMN