

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx
Datum: dinsdag 5 november 2019 18:36:24
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[EAOV 28okt2019 Werkconferentie 2 Aansturing overheden en internationaal.pdf](#)
[EAOV 28okt2019 Werkconferentie 2 Concessieoverstijgende thema's.pdf](#)
[EAOV 28okt2019 Werkconferentie 2 Plenair.pdf](#)
[EAOV 28okt2019 Werkconferentie 2 Vraag en aanbod.pdf](#)

Ha 5.1.2.e
Zie de bijlagen.
Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMO
Verzonden: Tuesday, November 5, 2019 12:54:08 PM
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx
H 5.1.2.e,
Heb jij misschien ook nog de slides van de werkconferentie voor ons?
Dank en groet!
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: dinsdag 5 november 2019 10:44
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx
Ha 5.1.2.e,
Ik krijg de heren van inno-V niet te pakken vanochtend. Zie de bijlage voor een tekst die wat ons betreft aan de deelnemers van de werkconferentie kan worden gemaïld. Voel je vrij om daarin zonodig nog wat aan te passen. Wellicht dat je ook nog iets kunt toevoegen over het politiek bestuurlijke vervolgtraject en wanneer onze resultaten naar verwachting openbaar zullen worden.
Groeten,
5.1.2.e



Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
Telefoon: 020-5.1.2.e
Mobiel: 06-5.1.2.e
E-mail: 5.1.2.e@decisio.nl
Website: www.decisio.nl

[LinkedInprofile](#)



[Volg Decisio op Twitter](#)

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.

DECISIO



Middagssessie (ronde 2)

Detailslides

Werkpakket 2 / Werkpakket 6

Thema 1: Keuze aansturing

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

- WP2000 gaf de keuze
- Leerperiode, verscheidenheid, zoektocht en veranderende keuzes
- Netto-contracten zijn de norm geworden
- Opkomst van ontwikkelteams en business cases
- Flexibiliteit grotendeels gevonden, bewustwording?

- Van ‘heldere’ keuzes naar hybriditeit (= co-productie)
 - Wordt niet overal gelijk gezien, geformaliseerd en ervaren
- Flexibiliteit en lange-termijnontwikkeling zijn de lastigste waarden om te realiseren
- Configuratie van drie factoren lijkt bepalend (en niet: *in/aan* en *bruto/netto*)
 - Contractvorm heeft invloed
 - In-/aanbesteding ook
 - Maar wederzijdse deskundigheid en redelijke zakelijkheid zijn de sleutels tot succes
- Veranderende politieke keuzes/wensen qua aansturing
 - Leereffecten, maar die zijn grotendeels al geweest, en waren vooral de eerste 10 jaren (*grosso/modo*)
 - Politieke voorkeuren speelt sterke rol bij kiezen model, meer dan prestaties op zich
 - Er is niet één optimum, verschillende modellen kunnen prima werken
 - Randvoorwaarden schuiven (e-bus, deelsystemen, MaaS, e.d., zie hyp 4) waardoor de aansturing wellicht moet schuiven
- Toenemende complexiteit
 - Door bemoeienis van derden (politiek, gemeenten, reizigers, ...)
 - Stad is anders dan streek

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 2: Aanbestedingen

Aanbesteding is een volwassen en ingekaderde vorm van inkoop van vervoersdiensten geworden, met sterk effect op efficiëntie

- Kostendaling door verbeterde productiviteit (DRU-prijs) en kostengroei door aanvullende eisen overheden
 - Vervoerder innoveert in kleine stappen naar efficiëntie (tijdens contract). Overheid innoveert liefst in grote stappen naar andere maatschappelijke waarde (bij de aanbesteding)
 - 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
- Efficiëntie/verbeteringen
 - Efficiëntie lijkt bereikt, verdere slagen beperkt?
 - Zorgen over het (niet) terugploegen van verbeteringen in het aanbod
 - Innovatie
 - De vervoerder innoveert ook in de aanbesteding maar de aanbesteding lokt geregeld grote beloftes uit die moeilijk te realiseren blijken
 - Innovatie tijdens contract komt moeilijker tot stand (knelpunten in contract en financiën)
 - Het contract biedt vaak wel flexibiliteit, maar welke vrijheden heeft de vervoerder nou echt?
 - Soms te hoog gespannen verwachtingen (politiek)
 - Er zit veel dimensies aan innovatie
 - Proces
 - Blijvend verschil in aanpak (eisen, vrijheden, gunningsmodel)
 - Voorbereidingstijden zijn langer geworden, maar meer tijd voor overleg met gemeenten en reizigersorganisaties
 - Rondom personeel en aanbesteding ‘kunnen’ (nog steeds) juridische strubbelingen ontstaan

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 3: Werking van de markt

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

- 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

- Langere en grotere concessies
 - Overheids-‘gemak’ versus lange-termijngezondheid van de markt?
 - Markt vrijwel dicht voor kleine(re) bedrijven. Dominantie van buitenlandse (overheids)bedrijven
 - Toetreding moeilijk door complexiteit en laag rendement
- Belang en probleem van kennisopbouw en competentiebehoud aan alle kanten (overheden, consultants, vervoerders)
 - Kennis is vluchtig, opbouw? Prikkel daartoe aan overheidskant?
 - Onvoldoende bewustzijn van ‘prijs van de eis’ (bijv. gemeenten)
 - Kennis-/competentiegebrek: consequenties op het vermogen om te sturen
- Inbesteding
 - Raakt de aanbestedingsdreiging ooit uitgewerkt of niet?
 - Gezamenlijk belang en langetermijnperspectief in complexere stedelijke uitdagingen
 - Technische innovatie bij spoor

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 4: De laatste ontwikkelingen

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

- E-bussen 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
- Dynamiek aan- en inbesteding anders
 - Discreet (aanbesteding) vs continu
 - Hou rekening met (stedelijke/contractuele) omstandigheden bij vergelijking in- en aanbesteding (bijv. ZE)
 - Overstappen naar bruto wordt soms overwogen maar is voor veel voorlopig niet reëel
 - Innovatie vindt plaats zowel bij bruto- als netto-contract, en bij aan- of inbesteding
 - Sterk afhankelijk van omstandigheden
 - Sterk afhankelijk van contract-insteek
 - Mobiliteitsconcessies / nieuwe mob.-diensten:
 - Teleurstellingen. Moeilijk via aanbesteding. Zoektocht...
 - Data: Complex...
 - Hoe houdbaar is de WP2000?

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 5: Belangen van reiziger en personeel

Het is redelijk gelukt om in wetgeving en processen van aan/inbesteding de belangen van het personeel en de reiziger te borgen

- Mogelijk aantal aandachtspunten die verbeterd kunnen worden (?)
- Zicht op consequenties voor personeel in perifere gebieden

Personeel

- Goed geregeld in de kern. Concessiewisselingen onzeker voor indirect personeel?
- Verdere flexibilisering soms gewenst maar lastig
- Toenemende aandacht voor belangen personeel bij verschillende overheden
- Personeelstekort geeft zeer geregeld druk

Reizigers

- Aandacht voor belangen reiziger geborgd
- Belang van gemeenten neemt toe
- Origineel geregeld in vorm van LOCOV's. Zitten de juiste mensen wel aan tafel? Forensen zijn niet goed vertegenwoordigd.
- Systematiek van WP2000 past minder goed bij deze tijd

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

WP6: Blik over de grens

Bus

- Aanbestedingen: twee hoofdopties
 - “Doing the thing right”:
 - Kleinere/middelgrote bruto contracten
 - Model: London/Scandinavië/Duitsland/...
 - “Doing the right thing”:
 - Grotere netto contracten
 - Model: Nederland/Frankrijk/(proeven in Zweden)
- Alternatief: vrije marktwerking
 - GB: van dogmatisch vrij naar toolbox voor regulering van de vrije markt (wetgeving in 2000, 2008, 2017)
 - SE: pseudo-deregulering
 - DE: herleving van vrije markt (Pforzheim) of toch niet?
 - FIN: radicale aanpassing, maar toekomst onduidelijk

Trein

- Aanbestedingen: twee hoofdopties
 - “Doing the thing right”:
 - Kleinere/middelgrote bruto contracten
 - Model: London/Scandinavië/Duitsland regionaal/...
 - “Doing the right thing”:
 - Middelgrote/grotere netto contracten
 - Model: Groot-Brittannië (DfT) / Nederland regionaal / (Duitsland regionaal)
- Alternatief: vrije marktwerking
 - GB: OA beperkt en zwaar gereguleerd naast aanbestedingen
 - SE/CZ/AT: OA op enkele lange afstanden
 - IT: OA op HSL
 - DE: OA zeer beperkt, en prestatieproblemen voor de rest?
 - ...

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

DECISIO



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Werkconferentie 2 – Verdieping concessie-overstijgende thema's

Utrecht, 28 oktober 2019

Verdieping concessie-overstijgende thema's

- Presentatie voorlopige bevindingen
- Verdieping issues
 - Welke (f)actoren houden deze issues in stand?
 - Hoe beïnvloeden deze (f)actoren elkaar?
 - Wat zijn aanknopingspunten voor verandering?
- Verdieping stelselverantwoordelijkheid
 - Waar zou het Rijk extra aandacht voor moeten hebben of juist meer terughoudend in moeten zijn?
 - Waar houdt de rol van het Rijk op en begint de verantwoordelijkheid van o.a. aanbestedende overheden en vervoerders?

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Presentatie voorlopige bevindingen I: volwassenheid

- (Introductie van) marktwerking in OV maakt coördinatievraagstukken expliciet
 - Marktwerking in het OV betekent niet alleen concurreren maar ook afspraken maken en samenwerken
 - Coördinatievraagstukken zijn zowel toe te schrijven aan de introductie van marktwerking als de decentralisatie van bevoegdheden (vergelijk *Memorie van toelichting Wet personenvervoer 2000*)
- Coördinatievraagstukken in het algemeen op volwassen manier opgepakt
 - Gemaakte afspraken en samenwerkingsverbanden worden gekoesterd en deels ook verbreed (NOVB/OV- en Spoortafels, OV campus)
 - Er zijn wel enkele ‘rafelrandjes’

Presentatie voorlopige bevindingen II: concessie-overstijgende thema's

- Op hoofdlijnen acht concessie-overstijgende thema's onderscheiden
- Afspraken en manier waarop samenwerking en aansturing is georganiseerd, zijn niet voor alle betrokkenen helder. Maar ze lijken niet echt belemmeringen op te werpen

Thema	Afspraken en manier van samenwerken
Betalen en verdelen	OV chipkaart, studentenreisproduct, NOVB, Coöperatie Openbaar vervoerbedrijven, Translink, LPR, <i>Visie OV betalen</i>
Data en reisinformatie	GOVI, NODV, openOV, REISinformatiegroep, DOVA (OV data), NOVB, <i>Intentieverklaring open informatievoorziening</i>
Duurzaamheid	<i>Stichting zero emissie busvervoer, Bestuursakkoord zero emissie bus</i>
Kwaliteit	regionale productformules (Blauwnet, Bravo, R-net, ...)
Sociale veiligheid	<i>Convenant/Integraal actieprogramma sociale veiligheid</i>
Toegankelijkheid	<i>Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer</i>
Vernieuwing	OV- en Spoortafels
Operationele samenwerking	diverse eisen en diverse samenwerkingen

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst:
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Presentatie voorlopige bevindingen II: issues

- Issues door partijen verschillend op waarde geschat
- Issues hebben de aandacht, al ‘is het hemd soms nader dan de rok’
- Vooralsnog zeven issues die kenmerken van taai vraagstuk hebben

Thema	Issues; vraagstukken rondom...
Betalen en verdelen	... single check-in check-out en diversiteit abonnementen (relatie met tariefintegratie)
Data en reisinformatie	... openbaarheid reizigersdata en MaaS
Duurzaamheid	
Kwaliteit	... regionaal maatwerk (productformules) versus landelijke uniformiteit
Sociale veiligheid	
Toegankelijkheid	... diversiteit in arrangementen, geboden assistentie en bejegening
Vernieuwing	... flexvervoer (betalen, reisinformatie)
Operationele samenwerking	... concessiewisselingen ... investeringen in infrastructuur

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Presentatie voorlopige bevindingen IV: stelselverantwoordelijkheid

- Stelselverantwoordelijkheid gaat over bepalen spelregels (onderlinge verhoudingen), toezien op optimaal functioneren stelsel en waar nodig bijsturen
- Op concessie-overstijgende thema's geeft Rijk vaak ruimte aan partijen om er zelf uit te komen; bij onvoldoende voortgang bekijkt Rijk of wet- en regelgeving nodig is
- Partijen wensen dat Rijk zich soms actiever opstelt, maar twijfelen aan kennis en informatie
- Samenwerking en aansturing op concessie-overstijgende thema's wint aan belang

Verdieping issues en stelselverantwoordelijkheid

Voor welke concessie-overstijgende onderwerpen hebben overheden/vervoerders nadere afspraken gemaakt? Op welke onderwerpen zijn afspraken nodig omdat e.e.a. nu leidt tot suboptimale oplossingen? Waar lopen partijen tegen problemen aan, hoe komt dat en welke oplossing dragen partijen daarvoor aan?

Hoe verloopt de samenwerking op concessie-overstijgende thema's, hoe is het proces ingericht en wat is de invloed van de verschillende wijzen van aansturing hierop?

In hoeverre voert het Rijk zijn taak als stelselverantwoordelijke goed uit en waar zou vanuit het Rijk (extra) aandacht voor moeten zijn? Betrek daarbij voor zover nodig ook de rol van het Rijk als concessieverlener op het hoofdrailnet. Beschikt het Rijk over voldoende kennis en informatie om zijn taak als stelselverantwoordelijke goed uit te voeren?

Verdieping issues

- Welke (f)actoren houden deze issues in stand?
- Hoe beïnvloeden deze (f)actoren elkaar?
- Wat zijn aanknopingspunten voor verandering?

Thema	Issues; vraagstukken rondom...
Betalen en verdelen	... single check-in check-out en diversiteit abonnementen (relatie met tariefintegratie)
Data en reisinformatie	... openbaarheid reizigersdata en MaaS
Duurzaamheid	
Kwaliteit	
Sociale veiligheid	
Toegankelijkheid	... diversiteit in arrangementen/bejegening
Vernieuwing	... flexvervoer (betalen, reisinformatie)
Operationele samenwerking	... concessiewisselingen ... investeringen in infrastructuur

Verdieping stelselverantwoordelijkheid

- Waar zou Rijk extra aandacht voor moeten hebben? Of juist meer terughoudend in moeten zijn?
- Waar houdt rol Rijk op en begint verantwoordelijkheid van o.a. concessie-verlenende overheden en vervoerders?

Perspectief	Denk aan ordening door...
Formeel-juridisch	... wet- en regelgeving
Financieel-economisch	... een gelijk speelveld
Politiek-bestuurlijk	... consensus en coalities (afspraken, convenanten)
Sociaal-maatschappelijk	... procesmanagement (randvoorwaarden, relaties)



Een goed gesprek

- Welke rol zou het Rijk als stelsel-verantwoordelijke per thema moeten kiezen? Met andere woorden: wat verwacht je dat het Rijk doet?
- Waarin verschilt dat van de huidige rol? Hoe brengt dat de ‘oplossing’ dichterbij?
- Welke rol hebben andere partijen?

Thema	Issues; vraagstukken rondom...
Betalen en verdelen	... single check-in check-out en diversiteit abonnementen (relatie met tariefintegratie)
Data en reisinformatie	... openbaarheid reizigersdata en MaaS
Duurzaamheid	
Kwaliteit	... regionaal maatwerk (productformules) versus landelijke uniformiteit
Sociale veiligheid	
Toegankelijkheid	... diversiteit in arrangementen, geboden assistentie en bejegening
Vernieuwing	... flexvervoer (betalen, reisinformatie)
Operationele samenwerking	... concessiewisselingen ... investeringen in infrastructuur

DECISIO



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Werkconferentie 2

Utrecht, 28 oktober 2019

Programma

DECISIO

 TwynstraGudde

 inno-V

12.15 - 12.30 Stand van zaken en aanpak vandaag

12.30 - 13.30 Presentatie voorlopige inzichten

13.30 - 14.30 Discussie in groepen over algemene inzichten

14.30 - 14.45 Pauze

14.45 - 16.45 Verdieping op specifieke thema's

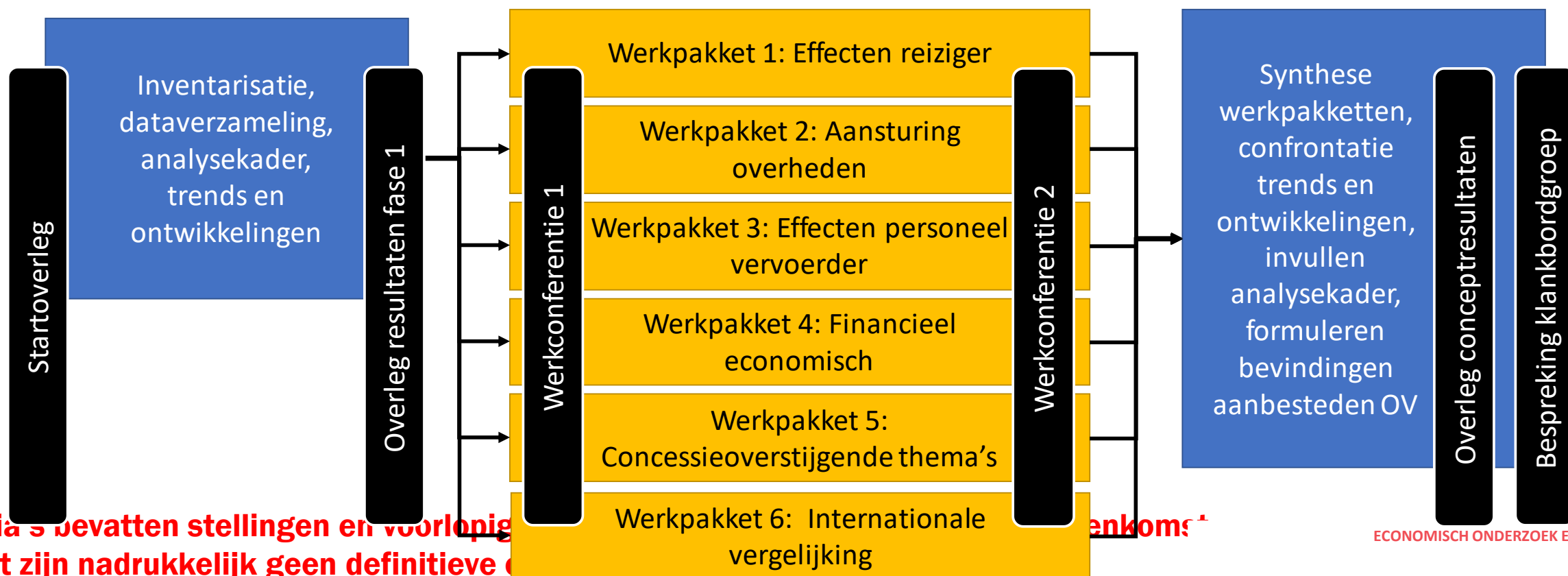
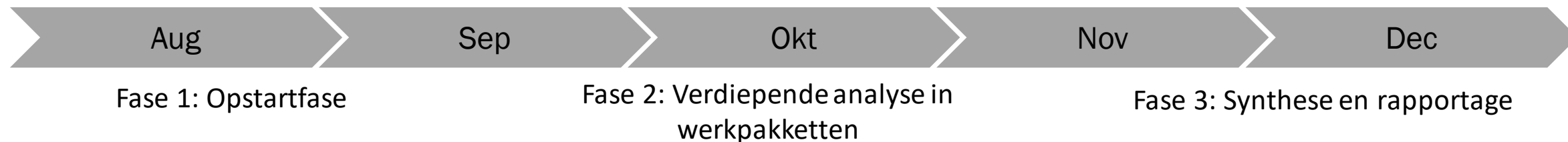
16.45 - 17.00 Afsluiting

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Stand van zaken / Aanpak vandaag

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Stand van zaken



Stand van zaken

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

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Stand van zaken

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 en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Aanpak / indeling werksessies

Doel van de werkconferentie:

Kennis en informatie uitwisselen over de effecten van Openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer

Door:

1. Plenaire presentatie en discussie over voorlopige inzichten

Discussie in 4 groepen

2. Verdieping thema's in 4 groepen

Vraag en aanbod

Aansturing overheden

Effecten personeel

Concessie-overstijgende
thema's

dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Parallelsessies ronde 1

- Werkwijze
 - Naar aanleiding van de presentatie van inzichten discussie over
 - Wat gaat goed?
 - Aandachtspunten
 - Best practices
 - Let goed op bij de presentatie en noteer
 - Wat herkent u? (Groen)
 - Wat verrast u? (Geel)

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Indeling parallelsessies ronde 1

Ronde 1 Algemene inzichten

	Zaal 3 Groep 1		Zaal 4 Groep 2		Zaal 9 Groep 3		Zaal 18 Groep 4	
Gespreksleiding	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	Decisio	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Twynstra Gudde
OV-autoriteit	5.1.2.e	Provincie Utrecht	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	OVBGD	5.1.2.e	Provincie Overijssel
	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	OVBGD	5.1.2.e	VRA	5.1.2.e	Gemeente Almere
	5.1.2.e	MRDH	5.1.2.e	Provincie Zuid-Holland	5.1.2.e	Provincie Fryslân	5.1.2.e	Provincie Gelderland
IenW	5.1.2.e	IenW	5.1.2.e	IenW			5.1.2.e	IenW
Vervoerders	5.1.2.e	HTM	5.1.2.e	GVB	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	NS
	5.1.2.e	Arriva	5.1.2.e	Qbuzz	5.1.2.e	Connexxion	5.1.2.e	Arriva
	5.1.2.e	NS			5.1.2.e	RET		
Reizigers	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	IederIn
	5.1.2.e	ROVER	5.1.2.e	Wij staan op!	5.1.2.e	Wij staan op!	5.1.2.e	Oogvereniging
Werknemers	5.1.2.e	FNV Spoor	5.1.2.e	FNV Spoor	5.1.2.e	CNV	5.1.2.e	VVMC
			5.1.2.e	FNV Streek				
Overig					5.1.2.e	CROW	5.1.2.e	KiM

dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Eerste algemene bevindingen

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

Hoofdvragen in het onderzoek

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**?

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

- Effect marktwerking isoleren is lastig
 - WP2000 gaat niet alleen over marktwerking, maar ook over (zie MvT Wp2000)
 - Reizigersinspraak
 - Rollen overheid (incl. decentralisatie)
- Leereffecten
 - In eerste instantie zoeken naar werkwijze, nu duidelijker soepele aanpak
 - Beter afstemming contracten op afschrijvingstermijnen
 - Minder rechtszaken
 - Soepeler implementatie
 - Maar geen ‘one size fits all’
 - OV-autoriteiten werken met verschillende contractvormen (o.a. ontwikkeling in de tijd)
 - Zoeken naar maatwerk voor nieuwe uitdagingen (e-bus, deelsystemen, MaaS)

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

- Veel gaat goed
 - A. Er wordt efficiënter gewerkt
 - B. Reizigerstevredenheid neemt toe
 - C. Aantal OV-reizigers neemt toe
 - D. Er wordt in het algemeen goed samengewerkt
- En er zijn aandachtspunten
 - E. Personeel
 - F. Voorzieningen
 - G. Markt
 - H. Aansturing

• **Blik over de grens**
**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

A. Efficiënter werken

- Bus (en tram en metro?)
 - Literatuur:
 - Uurprijs is gedaald. Door technologie, maar ook door de ‘tucht van de markt’. Effect vlakt af.
 - Netto contracten grotere prikkel tot efficiency (theorie en aanwijzing in praktijk, maar is de bodem bereikt?)
 - Meest recente inzichten uit casuïstiek: stijging uurprijzen in recente jaren, kostendekkingsgraad stijgt niet of nauwelijks verder, in een enkel geval daling kostendekkingsgraad
- Spoor
 - Regionaal spoor: efficiënte operatie
 - HRN: resultaatverbetering NS, bij afbouw subsidie en toename gebruiksvergoeding

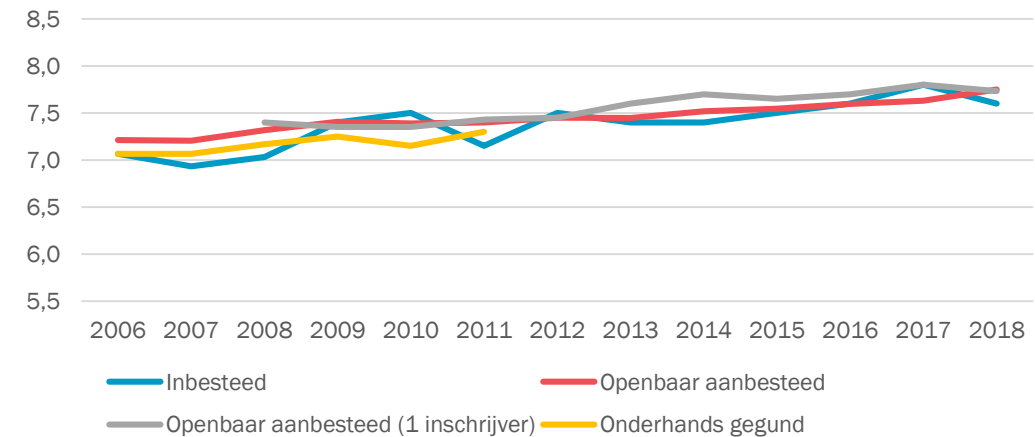
2. Inzichten

B. Klanttevredenheid

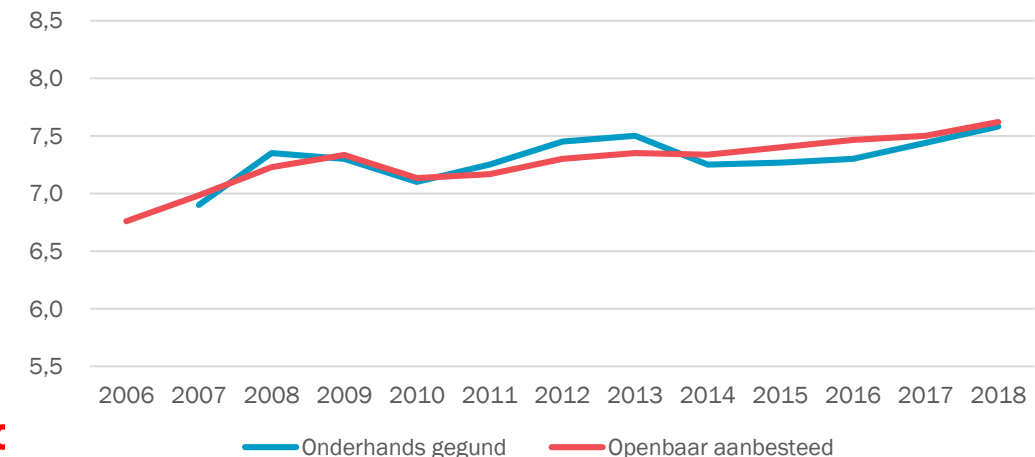
- Klanttevredenheid is gestegen na aanbestedingen
- Ook inbesteed en HRN positieve ontwikkeling
- Klanttevredenheid is hoger bij concessies die meerdere keren zijn aanbesteed (tov eerste keer aanbesteed)
- De stijging in klanttevredenheid neemt af naar mate vaker is aanbesteed
- Opvallend:
 - Openbaar aanbesteed met 1 inschrijver hoogste klanttevredenheid. In meeste gevallen bij 1 inschrijver is dit de huidige vervoerder.
 - Inbesteed in eerder jaren lager dan openbaar aanbesteed, later op zelfde niveau: leereffect aanbestedende overheid/indirecte marktprikkel?

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussie. Dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Ontwikkeling klantoordeel bus, per aanbestedingsvorm

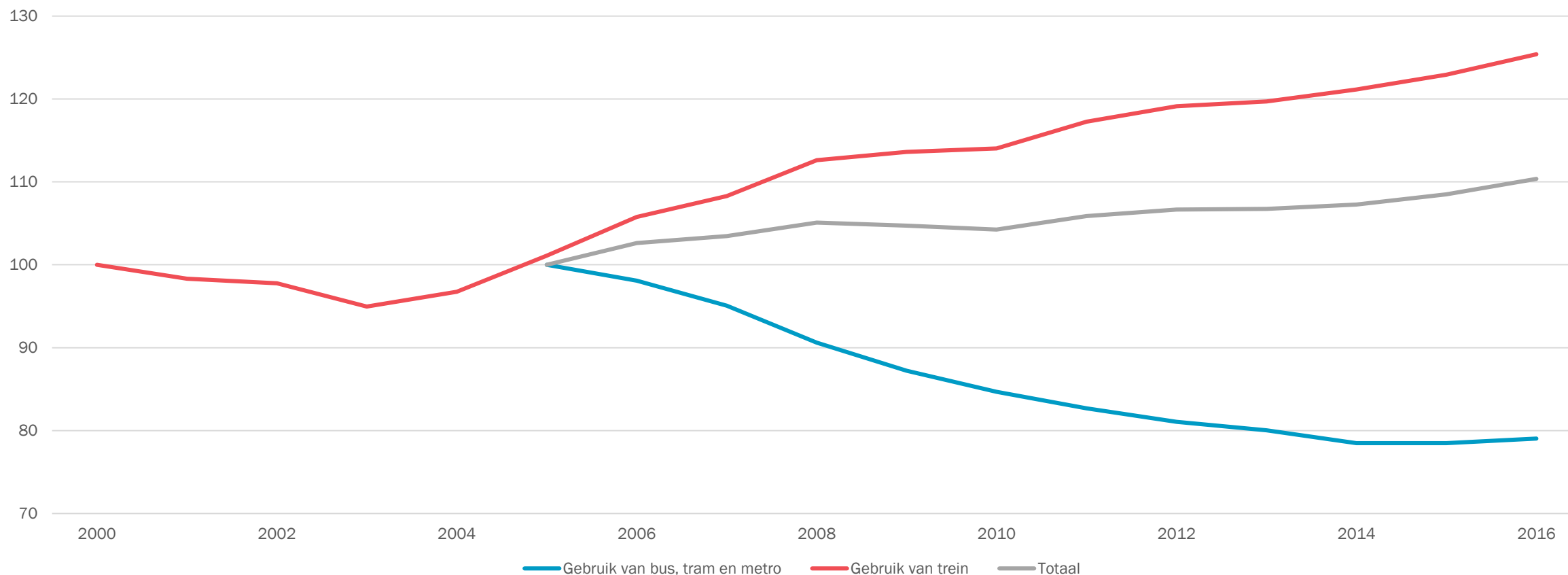


Ontwikkeling klantoordeel trein, per aanbestedingsvorm



2. Inzichten

C. Aantal OV-reizigers neemt toe



**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

C. Aantal OV-reizigers neemt toe

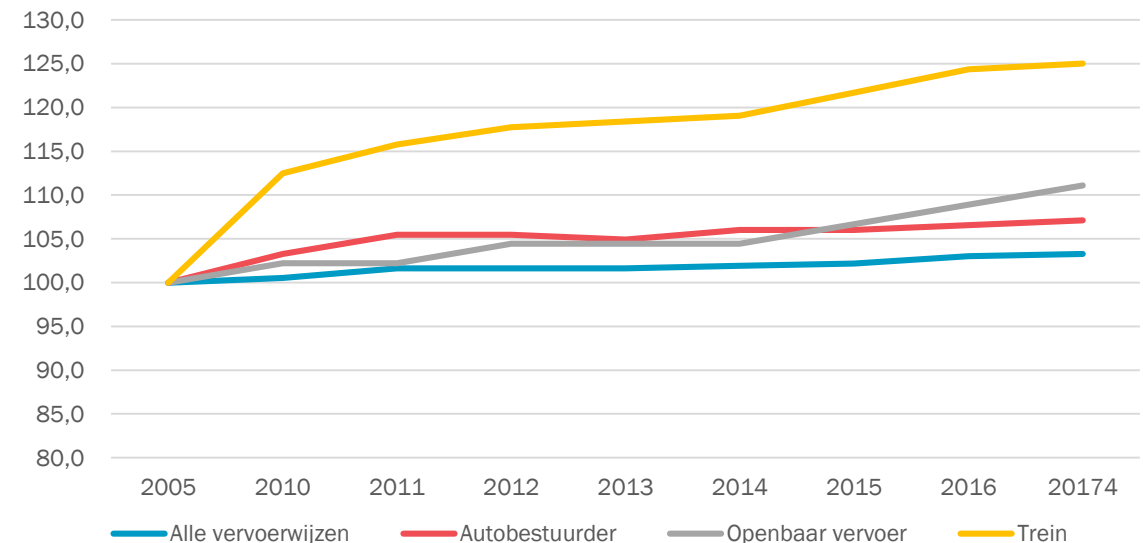
- Mobiliteit in Nederland groeit tussen 2005 en 2017 met 3,3%
 - De vraag naar openbaar vervoer is sterker gegroeid: een groei van 11%
 - Daarbinnen groeit reizigerskilometers trein nog sterker: 25%
 - Uitsplitsing bus/tram/metro zijn niet volledig bekend bij het KiM voor alle jaren

- Spoor

- Regionaal: grote verschillen per concessie
- HRN: stabiele groei
- CROW 2014-2017: sterkere (gecorrigeerde)

Dia's bevestiging van regionale verschillen in groei is volledig correct. Dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten aan Gelderland (14-15) toe te schrijven

Index reizigerskilometers



Tabel 12. Aantal reizigerskilometers afgelegd in regionale treinen (x miljoen)

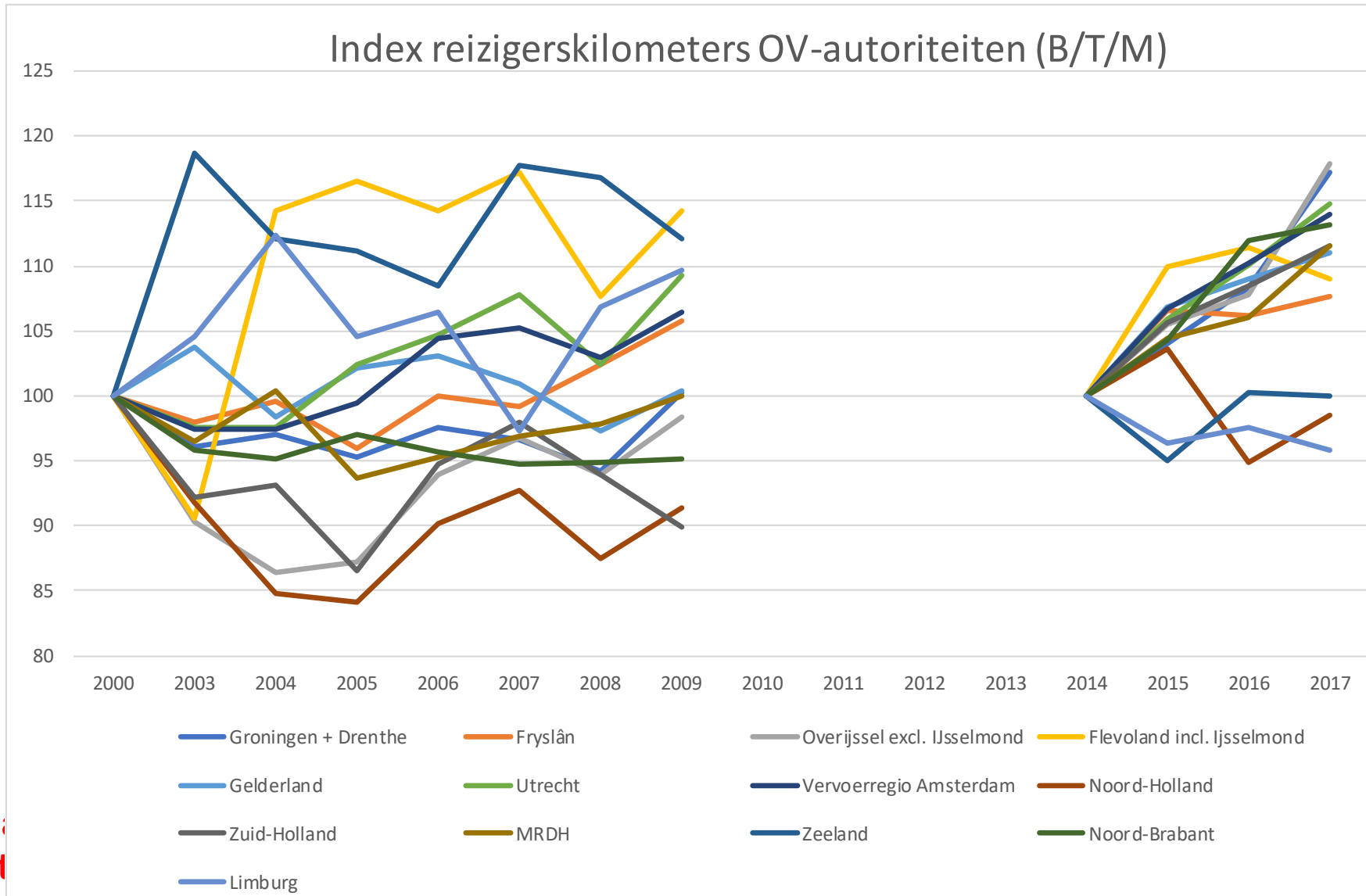
REGIONALE TREIN	reizigers-kms 2014	reizigers-kms 2015	groei 2015	reizigers-kms 2016	groei 2016	reizigers-kms 2017	groei 2017
Groningen	153,6	163,8	6,6%	164,1	0,2%	165,4	0,8%
Friesland	126,3	132,6	5,0%	125,5	-5,4%	125,2	-0,2%
Overijssel	135,8	297,2	118,8%	298,9	0,6%	310,2	3,8%
Gelderland	149,6	180,1	20,3%	186,0	3,3%	195,2	5,0%
Zuid-Holland	62,9	65,9	4,8%	67,8	2,9%	67,8	0,0%
MRDH	53,5	54,1	1,1%	56,8	5,0%	13,3	-76,6%
Limburg	155,8	151,1	-3,0%	150,9	-0,1%	210,8	39,7%
Totaal	837,5	1.044,7	24,7%*	1.050,0	0,5%	1.087,9	3,6%**

* Groei 2015 is 9,2% zonder de toevoeging van de treindienst Zwolle-Enschede

** Groei 2017 is 3,9% als de Hoekse Lijn en lijnmutaties Limburg buiten de berekening wordt gehouden.

Inzichten

C. Aantal OV-reizigers neemt toe



- Bus, tram, metro
 - Aanhoudende groei in stedelijke gebieden
 - Regio blijft achter

2. Inzichten

D. Samenwerking

Volwassenheid

- (Introductie van) marktwerking in OV maakt coördinatievraagstukken expliciet
 - Marktwerking in het OV betekent niet alleen concurreren maar ook afspraken maken en samenwerken
 - Coördinatievraagstukken zijn zowel toe te schrijven aan de introductie van marktwerking als de decentralisatie van bevoegdheden (vergelijk *Memorie van toelichting Wet personenvervoer 2000*)
- Coördinatievraagstukken in het algemeen op volwassen manier opgepakt
 - Gemaakte afspraken en samenwerkingsverbanden worden gekoesterd en deels ook verbreed (NOVB/OV- en Spoortafels, OV campus)
 - Er zijn wel enkele ‘rafelrandjes’

2. Inzichten

D. Samenwerking

Concessie-overstijgende thema's

- Op hoofdlijnen acht concessie-overstijgende thema's onderscheiden
- Afspraken en manier waarop samenwerking en aansturing is georganiseerd, zijn niet voor alle betrokkenen helder. Maar ze lijken niet echt belemmeringen op te werpen

Thema	Afspraken en manier van samenwerken
Betalen en verdelen	OV chipkaart, studentenreisproduct, NOVB, Coöperatie Openbaar vervoerbedrijven, Translink, LPR, <i>Visie OV betalen</i>
Data en reisinformatie	GOVI, NODV, openOV, REISinformatiegroep, DOVA (OV data), NOVB, <i>Intentieverklaring open informatievoorziening</i>
Duurzaamheid	<i>Stichting zero emissie busvervoer, Bestuursakkoord zero emissie bus</i>
Kwaliteit	regionale productformules (Blauwnet, Bravo, R-net, ...)
Sociale veiligheid	<i>Convenant/Integraal actieprogramma sociale veiligheid</i>
Toegankelijkheid	<i>Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer</i>
Vernieuwing	OV- en Spoortafels
Operationele samenwerking	diverse eisen en diverse samenwerkingen

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

D. Samenwerking

Issues

- Issues door partijen verschillend op waarde geschat
- Issues hebben de aandacht, al 'is het hemd soms nader dan de rok'
- Vooralsnog zeven issues die kenmerken van taai vraagstuk hebben

Thema	Issues; vraagstukken rondom...
Betalen en verdelen	... single check-in check-out en diversiteit abonnementen (relatie met tariefintegratie)
Data en reisinformatie	... openbaarheid reizigersdata en MaaS
Duurzaamheid	
Kwaliteit	... regionaal maatwerk (productformules) versus landelijke uniformiteit
Sociale veiligheid	
Toegankelijkheid	... diversiteit in arrangementen, geboden assistentie en bejegening
Vernieuwing	... flexvervoer (betalen, reisinformatie)
Operationele samenwerking	... concessiewisselingen ... investeringen in infrastructuur

2. Inzichten

D. Samenwerking

Stelselverantwoordelijkheid

- Stelselverantwoordelijkheid gaat over bepalen spelregels (onderlinge verhoudingen), toezien op optimaal functioneren stelsel en waar nodig bijsturen
- Op concessie-overstijgende thema's geeft Rijk vaak ruimte aan partijen om er zelf uit te komen; bij onvoldoende voortgang bekijkt Rijk of wet- en regelgeving nodig is
- Partijen wensen dat Rijk zich soms actiever opstelt, maar twijfelen aan kennis en informatie
- Samenwerking en aansturing op concessie-overstijgende thema's wint aan belang

2. Inzichten

E. Personeel

- Onderzoeksproces
 - Bevindingen tot nu toe zijn voornamelijk gebaseerd op gesprekken met vakbonden en literatuurstudie
 - Gesprekken met werkgevers en met personeel volgen nog
- Belangrijk om onderscheid te maken tussen
 - Spoor en stads- en streekvervoer
 - Verschillende functies (m.n. direct en indirect personeel)
- Mogelijke effecten van marktwerking in het OV als gevolg van openbaar aanbesteden manifesteren zich in
 - Arbeidsvoorwaarden
 - Inhoud van het werk/arbeidsomstandigheden
 - Werkgelegenheid/arbeidszekerheid

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten

E. Personeel

- Enkele aandachtspunten spoorvervoer
 - Ontwikkelingen arbeidsmarkt
 - Verkeersveiligheid bij concessiewisselingen (ILT, 2019)
- Enkele aandachtspunten streekvervoer
 - Artikel 100 in vigerende CAO: *“Partijen stellen vast dat de marktwerking in het Nederlandse OV streekvervoer op een aantal punten te ver is doorgeschoten en dit ten koste gaat van bedrijven, medewerkers en uiteindelijk ook van de reizigers, het milieu en de mobiliteit in Nederland. [...]”*
 - Werkdruk (discussies over plaspauzes en halteringstijden)
 - Onderaanneming/inhuur

2. Inzichten

F. Voorzieningen

Basisvoorzieningen:

1. Mogelijkheid te reizen met het OV
2. Kwaliteit, comfort etc.

Belangrijke aspecten: toegankelijkheid, veiligheid, reisinformatie (de weg vinden, overstappen, bij verstoringen)

- Overheden bepalen niveau basisvoorzieningen
- Uitwerking verschilt tussen concessiegebieden
- Voor kleine doelgroepen is hebben vervoerders vaak geen haalbare businesscase, voorschrijven door overheden daardoor noodzaak



2. Inzichten

G. Markt

- Beperkt aantal aanbieders: oligopoloide marktvorm
- Samenwerking is nodig (en verplicht!) op concessieoverstijgende thema's

- Drempels voor toetreding
 - Informatieassymetrie zittende vervoerders
- Belangrijke functie voor toezichthouder

Tabel 2. Aantal aanbestedingen en inschrijvers

Periode	Aantal	Inschrijvers (gemiddeld)	Winst zittende vervoerder
2001-2005	39	2,92	67%
2006-2010	49	2,41	53%
2011-2015	24	2,75	38%
2016-2018	8	3,00	50%

Bron: CROW. Staat van het OV 2017

- Overheden maken concessies groter en langer, wat ze aantrekkelijker zou moeten maken, maar ook complexer met multimodale concessies en mobiliteitsconcessies
- Buitenlandse toetreding blijkt lastig, vooral overnames van bestaande operaties

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

2. Inzichten G. Markt

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

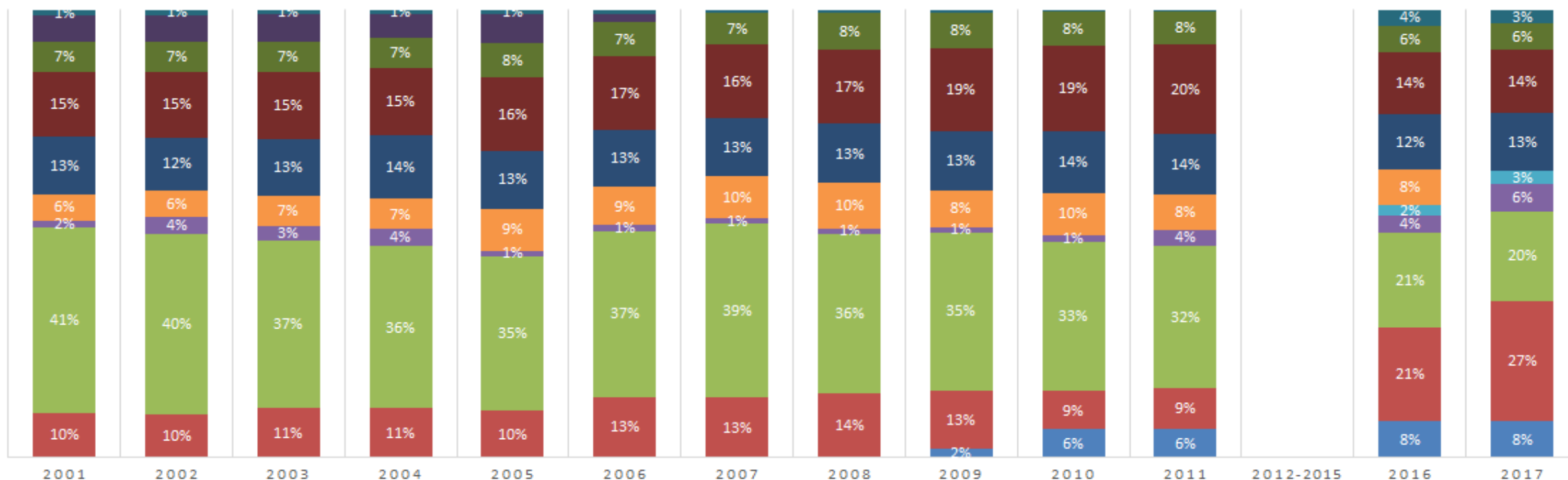
2. Inzichten

G. Markt

- 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 definitieve onderzoeksresultaten

WP2 – Aansturing overheden

- Relevante literatuur en expert opinion
- WeCo 1: 4 hypotheses
- Interviews ter toetsing, substantiëring en aanvulling hypotheses
- Opstellen eerste tussenbevindingen
- WeCo 2 toetsing en bespreking van tussenbevindingen
- Verrijking en kritische blik (o.a. obv data analyse)
- Rapport

Hypothese 1: Aansturing	Hypothese 2: Aanbesteding	Hypothese 3: Concessies en markt	Hypothese 4: De laatste ontwikkelingen	NIEUW Hypothese 5: Belangen van reiziger en personeel
<i>"Aansturing door de overheid van de vervoerder heeft zich ontwikkeld naar een co-productie tussen overheid en vervoerder met elk eigen rollen."</i>	<i>"Aanbesteding is een volwassen en ingekaderde vorm van inkoop van vervoersdiensten geworden, met sterk effect op efficiëntie."</i>	<i>"Markt voor concessies kent een kritisch aantal aanbieders, vooral op het gebied van spoor."</i>	<i>"Nieuwe ontwikkelingen zetten huidige balans onder druk, richting een sterkere rol van de overheid."</i>	<i>"Het is redelijk gelukt om in wetgeving en processen van aanbesteding de belangen van het personeel en de reiziger te borgen."</i>
<p>Besproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Besproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> Busuursprijs 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, materiaal en concessieperiode, rolinvulling overheid en vervoerder, etc. Relatieve rust op bestuursrechtelijk en arbeidsrechtelijk vlak Implementatie verloopt soepeler 	<p>Besproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Besproken:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 auto's tellen zijn er nog niet klaar voor 	<p>NIEUW (nav WeCo 1):</p> <ul style="list-style-type: none"> Mogelijk aantal aandachtspunten die verbeterd kunnen worden Hoe betalen geregeld is Zicht op consequenties voor personeel in perifere gebieden

Thema's

1. Aansturingskeuze
2. Aanbesteding
3. Werking van de markt
4. De laatste ontwikkelingen
5. Belangen van reiziger en personeel (→ link WP3/WP5)

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Thema 1: Keuze aansturing

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

- Opkomst van hybriditeit (= co-productie), maar met veel verschillen
- Er is niet één optimum, verschillende modellen kunnen prima werken
 - Contract (bruto/netto) heeft invloed, in-/aanbesteding ook, maar wederzijdse deskundigheid en redelijke zakelijkheid zijn de echte sleutels tot succes
 - Stad is anders dan streek
 - Randvoorwaarden schuiven waardoor de aansturing moet schuiven
- Flexibiliteit en lange-termijnontwikkeling zijn publieke waarden die moeilijk te realiseren blijken
- Politieke voorkeuren speelt sterkere rol bij kiezen model, dan gebleken prestaties (veranderende politieke keuzes/wensen qua aansturing)
- Toenemende complexiteit (in de stad, of door bemoeienis van derden (gemeenten))

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 2: Aanbestedingen

Aanbesteding is een volwassen en ingekaderde vorm van inkoop van vervoersdiensten geworden, met sterk effect op efficiëntie

- Efficiëntie lijkt bereikt, verdere slagen beperkt?
- Innovatie
 - Ja, maar aanbesteding lokt geregeld grote beloftes uit die moeilijk te realiseren blijken
 - Contracten zijn flexibel, maar welke vrijheden heeft de vervoerder nou echt?
 - Te hoog gespannen verwachtingen (politiek)?
 - Veel dimensies aan innovatie!
- Proces
 - Blijvend verschil in aanpak (eisen, vrijheden, gunningsmodel)
 - Voorbereidingstijden langer geworden (overleg gemeenten en reizigers)
 - Juridische strubbelingen blijven mogelijk rondom personeel en aanbesteding

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 3: Werking van de markt

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

- Langere en grotere concessies
 - Overheids-’gemak’ versus lange-termijngezondheid van de markt?
 - Toetreding moeilijk (complexiteit en laag rendement)
 - Toetreding moeilijk voor kleine(re) bedrijven. Dominantie van grote (overheids)bedrijven
- Belang en probleem van kennisopbouw en competentiebehoud aan alle kanten (overheden, consultants, vervoerders)
 - Kennis is vluchtig. Kennisopbouw? Prikkel daartoe?
 - Onvoldoende bewustzijn van ‘prijs van de eis’
 - Kennis-/competentiegebrek heeft consequenties op sturingsvermogen
- Inbesteding
 - Raakt de aanbestedingsdreiging ooit uitgewerkt of niet?
 - Gezamenlijk belang en langetermijnperspectief in complexere stedelijke uitdagingen
 - Technische innovatie bij spoor

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Thema 4: De laatste ontwikkelingen

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

- Dynamiek aan- en inbesteding anders
 - Discreet (aanbesteding) vs continu
- Overstappen naar bruto wordt overwogen, maar vaak niet reëel
- Innovatie zowel bij bruto- als netto-contract, en bij aan- of inbesteding
 - Sterk afhankelijk van omstandigheden en contract-insteek
- Teleurstellingen en zoektocht bij mobiliteitsconcessies
- Data: Complex...
- Hoe houdbaar is de WP2000?

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst,
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Thema 5: Belangen van reiziger en personeel

Het is redelijk gelukt om in wetgeving en processen van aan/inbesteding de belangen van het personeel en de reiziger te borgen

Personeel

- Goed geregeld in de kern. Minder voor indirect personeel?
- Verdere flexibilisering soms gewenst
- Toenemende aandacht voor personeelsbelangen bij overheden
- Personeelstekort nijpender

Reizigers

- Aandacht voor belangen reiziger geborgd
- Belang van gemeenten neemt toe
- Systematiek van WP2000 past minder goed bij deze tijd: Zitten de juiste mensen wel aan tafel? Forensen zijn niet goed vertegenwoordigd.

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

WP6: Blik over de grens

Bus

- Aanbestedingen: twee hoofdopties
 - “Doing the thing right”:
 - Kleinere/middelgrote bruto contracten
 - Model: London/Scandinavië/Duitsland/...
 - “Doing the right thing”:
 - Grotere netto contracten
 - Model: Nederland/Frankrijk/(proeven in Zweden)
- Alternatief: vrije marktwerking
 - GB: van dogmatisch vrij naar toolbox voor regulering van de vrije markt (wetgeving in 2000, 2008, 2017)
 - SE: pseudo-deregulering
 - DE: herleving van vrije markt (Pforzheim) of toch niet?
 - FIN: radicale aanpassing, maar toekomst onduidelijk

Trein

- Aanbestedingen: twee hoofdopties
 - “Doing the thing right”:
 - Kleinere/middelgrote bruto contracten
 - Model: London/Scandinavië/Duitsland regionaal/...
 - “Doing the right thing”:
 - Middelgrote/grotere netto contracten
 - Model: Groot-Brittannië (DfT) / Nederland regionaal / (Duitsland regionaal)
- Alternatief: vrije marktwerking
 - GB: OA beperkt en zwaar gereguleerd naast aanbestedingen
 - SE/CZ/AT: OA op enkele lange afstanden
 - IT: OA op HSL
 - DE: OA zeer beperkt, en prestatieproblemen voor de rest?
 - ...

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Aan de slag

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Parallelsessies ronde 1

- Werkwijze
 - Naar aanleiding van de presentatie van inzichten discussie over
 - Wat gaat goed?
 - Aandachtspunten
 - Best practices
 - Gebruik uw
 - Herkenningspunten (Groen)
 - Verrassingspunten (Geel)

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Indeling parallelsessies ronde 1

Ronde 1 Algemene inzichten

	Zaal 3		Zaal 4		Zaal 9		Zaal 18	
	Groep 1		Groep 2		Groep 3		Groep 4	
Gespreksleiding	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	Decisio	5.1.2.e	Decisio	5.1.2.e	inno-V	5.1.2.e	Twynstra Gudde
OV-autoriteit	5.1.2.e	Provincie Utrecht	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	OVBGD	5.1.2.e	Provincie Overijssel
	5.1.2.e	DOVA	5.1.2.e	OVBGD	5.1.2.e	VRA	5.1.2.e	Gemeente Almere
	5.1.2.e	MRDH	5.1.2.e	Provincie Zuid-Hollan	5.1.2.e	Provincie Fryslân	5.1.2.e	Provincie Gelderland
IenW	5.1.2.e	IenW	5.1.2.e	IenW			5.1.2.e	IenW
Vervoerders	5.1.2.e	HTM	5.1.2.e	GVB	5.1.2.e	NS	5.1.2.e	NS
	5.1.2.e	Arriva	5.1.2.e	Qbuzz	5.1.2.e	Connexxion	5.1.2.e	Arriva
	5.1.2.e	NS			5.1.2.e	RET		
Reizigers	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	ROCOV	5.1.2.e	IederIn
	5.1.2.e	ROVER	5.1.2.e	Wij staan op!	5.1.2.e	Wij staan op!	5.1.2.e	Oogvereniging
Werknemers	5.1.2.e	FNV Spoor	5.1.2.e	FNV Spoor	5.1.2.e	CNV	5.1.2.e	VVMC
			5.1.2.e	FNV Streek				
Overig					5.1.2.e	CROW	5.1.2.e	KiM

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst!
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Indeling parallelsessies ronde 2

Ronde 2 Verdieping per thema

	Zaal 3		Zaal 4		Zaal 9		Zaal 18	
	Vraag en aanbod		Aansturing overheden		Effecten personeel		Concessieoverstijgende thema's	
Gespreksleiding	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				
OV-autoriteit	5.1.2.e 2.e	DOVA	5.1.2.e	Provincie Utrecht	5.1.2.e	Gemeente Almere	5.1.2.e	MRDH
	5.1.2.e	Provincie Gelderland	5.1.2.e	DOVA			5.1.2.e	OVBGD
	5.1.2.e	Provincie Zuid-Hollar	5.1.2.e	OVBGD			5.1.2.e	Provincie Fryslân
			5.1.2.e	Provincie Overijssel				
IenW	5.1.2.e	IenW	5.1.2.e	IenW			5.1.2.e	IenW
Vervoerders	5.1.2.e	NS			5.1.2.e	NS	5.1.2.e	NS
	5.1.2.e	GVB						
	5.1.2.e	RET						
Reizigers	5.1.2.e	ROVER	5.1.2.e	IederIn			5.1.2.e	ROCOV
Werknemers					5.1.2.e	FNV Spoor		
					5.1.2.e	FNV Spoor		
					5.1.2.e	FNV Streek		
					5.1.2.e	CNV		
					5.1.2.e	VVMC		
Overig			5.1.2.e	CROW				

Vervolgproces

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Vervolg

- Verwerken resultaten van vandaag
 - Aanvullende interviews
 - Aanvullende analyses
-
- Synthese
 - Opstellen rapport

Nov

Dec

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

Dank voor uw inbreng!

**Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomsten
dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten**

DECISIO



Verdiepingssessie: Vraag en aanbod

Programma verdiepingssessie

1. Werkwijze en stand van zaken
2. Vraag in cijfers: reizigersaantallen
3. Aanbod in cijfers: dienstregelingskilometers en klanttevredenheid
4. Aanbod: basisvoorzieningen
5. Kosten en opbrengsten
6. Afsluiting

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Werkwijze en stand van zaken

Wat gedaan tot nu toe?

- Literatuurstudie
- Werkconferentie 1
- Gesprekken vervoerders
- Data-uitvraag bij aanbestedende overheden op basis van cases

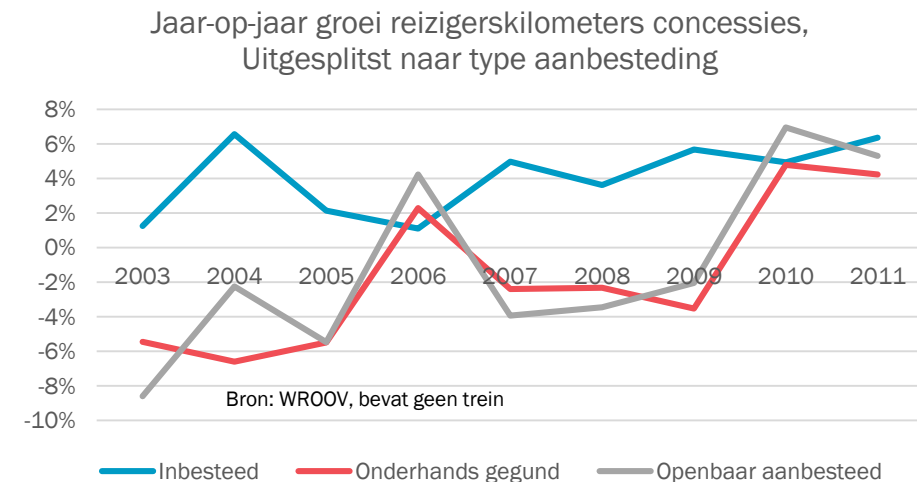
Stand van zaken

- Nog niet alle data is binnen (veel financiële gegevens ontbreken nog)
- Analyses daarom nog niet volledig
- Doel: op basis van beeld literatuur, data en gesprekken tot een conclusie komen (drie verschillende bronnen dezelfde richting, wijst op effect)

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Vraag in cijfers: reizigerskilometers en -ritten

- Literatuur:
 - Geen aantoonbaar effect op aantal reizigers/reizigerskilometers in het busvervoer
 - Vroege literatuur beschrijft positief effect OA op vervoersvraag trein (onder meer KiM, 2008)
- Trends:
 - WROOV: Groei reizigerskilometers onderhands gegunde concessies over het algemeen lager dan in openbaar aanbestede concessies.
 - Inbesteden grotere groei. Waarschijnlijk ook omdat inbesteden stadsvervoer betreft en inwoners/banen in steden sneller groeien dan in landelijke gebieden.
 - Ter vergelijking HRN (gecorrigeerd voor decentralisaties): ligt iets onder 'inbesteed'

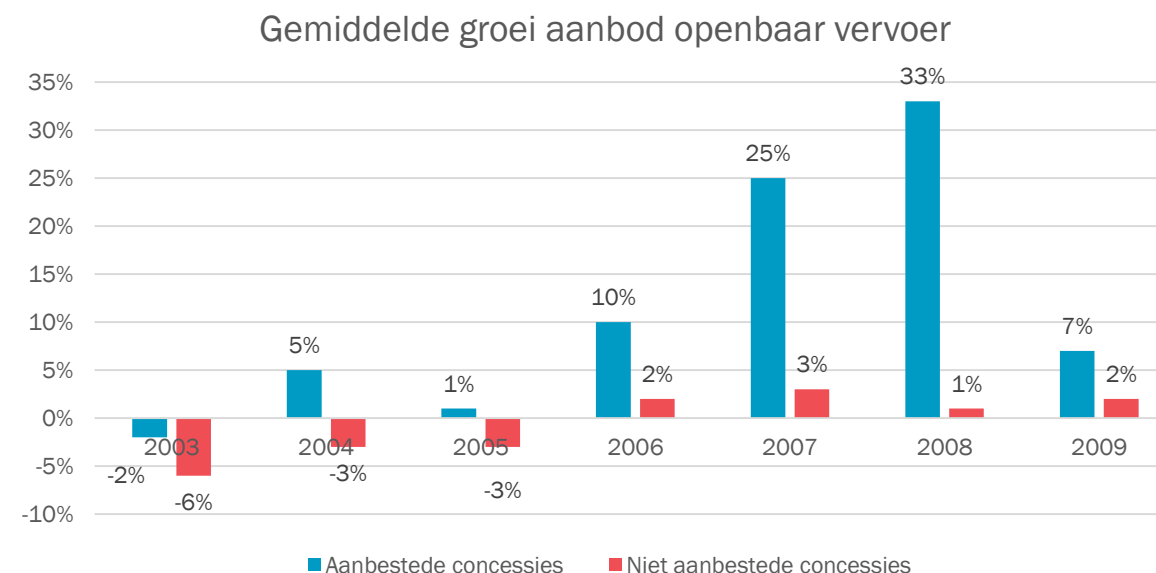


OV aanbod in cijfers: dienstregelingskilometers

Beeld uit literatuur

- Tussen 2003 en 2009 groeide aanbod OV sneller in aanbestede concessies dan niet aanbestede concessies (Mouwen, 2016 en Berenschot (2004)). Verklaring: Bij OA concurreren vervoerders op omvang aanbod, aangezien hier vaak punten mee te verdienen zijn.
- Twynstra Gudde (2010) concludeert een afname van vervoersaanbod van aantal concessies die voor 2^{de} keer zijn aanbesteed.

Dit is vroege literatuur: Zet dit effect ook door na meerdere aanbestedingsrondes?



Bron: Mouwen (2016), bewerking Decisio,
Op basis van voertuiguren en dienstregelingskilometers

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

OV aanbod in cijfers: cases

Friesland en Noord-Holland Noord (NHN)

- Ontwikkeling DRK's bus 2008 tot 2018 gelijk. Beide gebieden zijn dan volledig aanbesteed.
- 2003 t/m 2006: NHN busvervoer aanbesteed, Noord- en Zuidwest Friesland niet. Ontwikkeling DRK's Friesland blijft achter op NHN. Na aanbesteding in 2007, 'inhaalslag'.
- Aanbod trein: in beide regio's is het aanbod gelijk gebleven. Uitzondering: in 2010 is de sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen gaan rijden. Daardoor een uitbreiding van het aantal DRK's in Friesland.
- *Is de toevoeging van sneltrein Leeuwarden-Groningen een effect van aanbesteden?*

Stadsvervoer Utrecht en Amsterdam

- Grafiek DRK's bevat totalen:
 - Utrecht: bus + tram
 - Amsterdam: bus, tram, metro
- Amsterdam laat dalend aantal DRK's zien en Utrecht een stijgende ontwikkeling.
- Wat zegt deze ontwikkeling in relatie tot aanbesteden?

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Kwaliteit aanbod in cijfers: Reizigerstevredenheid

DECISIO

TwynstraGudde

inno-V

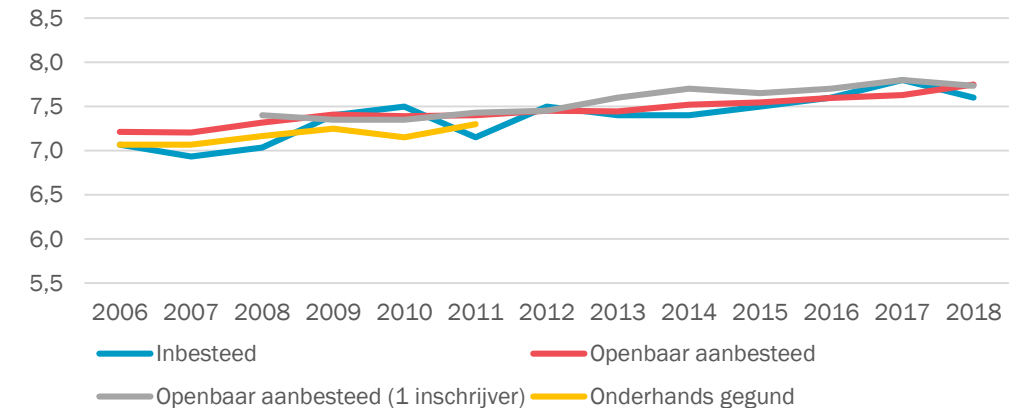
Literatuur

- Klanttevredenheid stijgt na aanbesteden. Meer bewijs voor positief effect bus dan op trein
- Klanttevredenheid is hoger bij concessies die meerdere keren zijn aanbesteed (t.o.v. eerste keer aanbesteed)
- De stijging in klanttevredenheid neemt af naar mate vaker wordt aanbesteed.

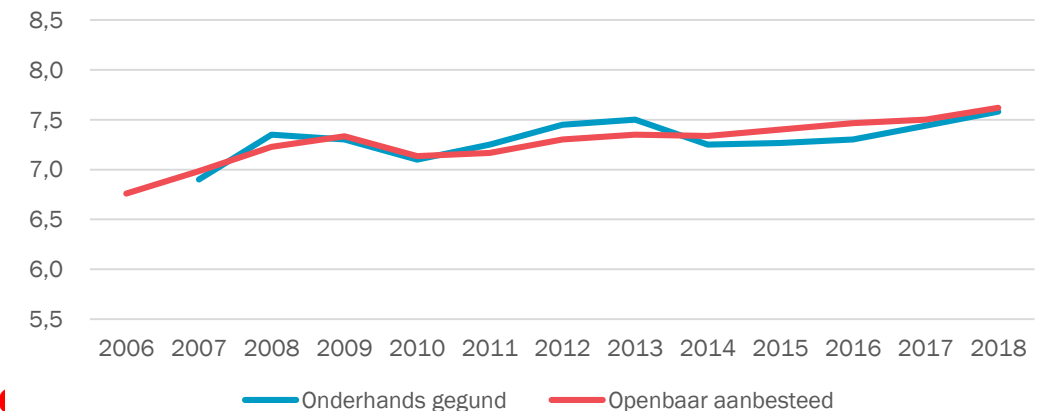
Trends

- Klanttevredenheid bus is in alle jaren hoger bij openbaar aanbesteden dan bij onderhandse gunning.
- Opvallend: openbaar aanbesteed met 1 inschrijver hoogste klanttevredenheid. In meeste gevallen bij 1 inschrijver is dit de huidige vervoerder.
- Klanttevredenheid bij inbesteding in eerdere jaren lager dan bij openbaar aanbesteed, later op zelfde niveau: *is dit een effect van aanbesteden? Bijvoorbeeld een indirecte marktprikkel?*
- Trein: wisselvalliger beeld, vergelijkbare ontwikkeling tussen openbaar aanbesteed en onderhands gegund.

Ontwikkeling klantoordeel bus, per aanbestedingsvorm



Ontwikkeling klantoordeel trein, per aanbestedingsvorm



Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussie. Dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Kwaliteit aanbod in cijfers: Reizigerstevredenheid

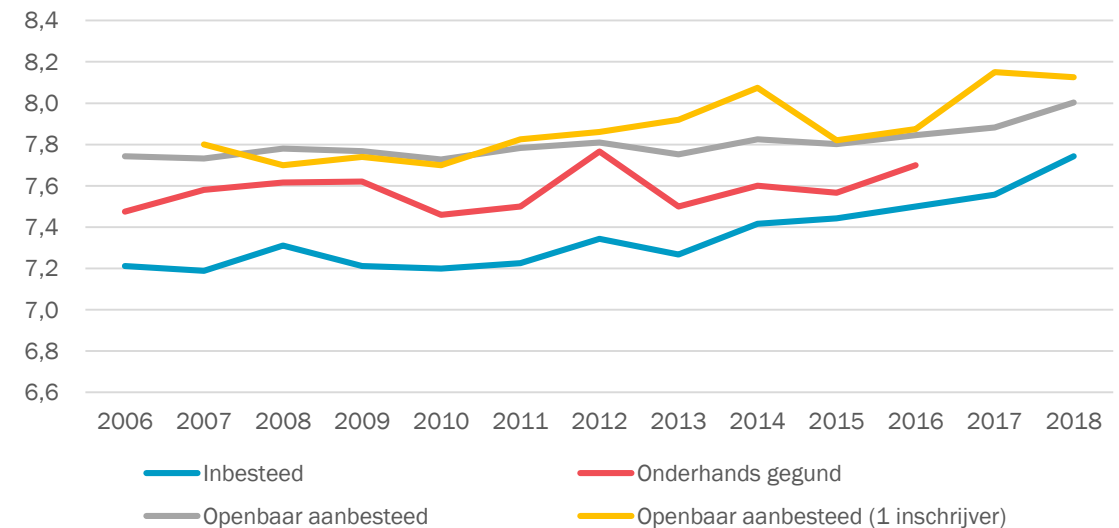
Literatuur

- Aanbesteden leidt tot vervroegde aanschaf nieuw materieel
- Geen aantoonbaar effect op frequentie, aantal haltes of aantal ontsloten plaatsen.

Trends

- Sociale veiligheid: de subjectieve veiligheid is hoger in concessies waar openbaar is aanbesteed. Gevolgd door onderhands gegunde concessies en ten slotte inbestede concessies. De inbestede concessies is het stadsvervoer in grote steden, dat speelt waarschijnlijk mee in een lager veiligheidsgevoel.
- NB: deze verdieping wordt voor meerdere indicatoren uit OV-klientenbarometer gedaan in het onderzoek.

Ontwikkeling klantoordeel sociale veiligheid
per aanbestedingsvorm



Bron: OV klantenbarometer, bewerking Decisio

Basisvoorzieningen:

Wat zijn basisvoorzieningen: opgehaald eerste werksessie

- De eerste basisvoorziening is de mogelijkheid om te reizen met het OV (dus: de treinen moeten (betrouwbaar) rijden en het netwerk moet wijdverspreid zijn). Daarna komt pas kwaliteit, comfort, toegankelijkheid etc.
- Wat basisvoorzieningen zijn verschilt per modaliteit en per 'tijdsgeest'
- Daarom heeft het minder nut om in te zoomen op details als 'wifi'/OV-chipkaart, maar het is beter een categorie hoger te gaan zitten: faciliteiten/betaalmiddelen/toegankelijkheid

Reisinformatie

Deze is dynamisch geworden sinds invoering WP2000. Komt dit door: technologische ontwikkeling? Concurrentie om reiziger zo goed mogelijk van informatie te voorzien? Indirect effect via concurrentie-prikkel om zo efficiënt mogelijk te werken? Geavanceerd logistiek systeem -> meer dynamische reisinformatie beschikbaar bij vervoerder -> goedkoop om dit ook naar reiziger 'uit te rollen'.

Toegankelijkheid

Grote verschillen tussen concessiegebieden. Er is genoemd dat de aanbestedende overheid niet genoeg kennis heeft om hier actief op te sturen.

Verschillen in basisvoorzieningen per concessie

- Het is vooral de decentrale overheid die het niveau van basisvoorzieningen bepaalt. Zij stellen (wel in overleg met reizigers, vervoerders) het bestek/programma van eisen op.
- Uit de werksessie komt dat aanbestedende overheden onderling wel afstemmen over het gewenste niveau van basisvoorzieningen, maar ook dat het niveau wel verschilt tussen concessiegebieden.
- Dus: beperkt effect van marktwerking op aanbesteden, al zou dit anders kunnen zijn als de aanbestedende overheid meer actief op gaat sturen.

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten



Basisvoorzieningen

Ter bespreking:

- Hoe bepalen aanbestedende overheden welke basisvoorzieningen wel/niet als eis in het programma van eisen worden opgenomen?
- Stemmen aanbestedende overheden met elkaar af welke basisvoorzieningen wel/niet als eis in het programma van eisen worden opgenomen?
- Hoe wordt uiteindelijk gecontroleerd of door de vervoerder voldoet aan de eisen bij uitvoering van de concessie?
- Hoe zou kunnen worden voorkomen dat niveau's van basisvoorzieningen verschillen tussen concessiegebieden?

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Kostenontwikkeling OV

Te gebruiken indicatoren voor inzicht in kosten:

- DRU tarief
- Kostendeckingsgraad

Hoe kijken stakeholders tegen deze indicatoren aan?

- In hoeverre kan op basis van cases een indicatief beeld geschetst worden van kostenontwikkelingen?
- Wat zijn verklarende factoren voor verschillen in DRU-tarief?
 - Contractuele afspraken over verdeling kosten en opbrengsten tussen overheid en vervoerder?
- Welke factoren zijn van invloed op hoogte kostendeckingsgraad?
- Verschillen tussen inbesteden en aanbesteden hierin?

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Case Utrecht – Amsterdam (stadsvervoer)

- Verdiepende case stadsvervoer Utrecht en Amsterdam
 - Utrecht: sinds 2013 openbaar aanbesteed, Amsterdam: inbesteed

Aanbod: dienstregelingskilometers

- Grafiek bevat totalen:
 - Utrecht: bus + tram
 - Amsterdam: bus, tram, metro
- Amsterdam laat dalend aantal DRK's zien en Utrecht een stijgende ontwikkeling

Gebruik: reizigersritten

- Amsterdam: stijgende ontwikkeling op alle modaliteiten, metro het sterkst. NB: exclusief ophoging voor niet-OV chipritten
- Utrecht: stijgende en afvlakkende ontwikkeling sinds openbare aanbesteding

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Case Noord-Holland Noord en Friesland

Case NHN- Friesland

- Busvervoer NHN: 2003 aanbesteed
- Busvervoer Friesland: N-ZW: 2007 aanbesteed
- Trein NHN: HRN
- Trein Noordelijke lijnen: Arriva sinds 2006 (voorheen NoordNed)

Aanbod: dienstregelingskilometers

- Ontwikkeling DRK's bus 2008 tot 2018 gelijk. Beide gebieden zijn dan volledig aanbesteed.
- 2003 t/m 2006: Noord-Holland Noord busvervoer aanbesteed, DRK's Friesland blijft achter op NHN. Na aanbesteding in 2007, 'inhaalslag' Friesland.
- Aanbod trein: in beide regio's is het aanbod gelijk gebleven. Uitzondering: in 2010 is de sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen gaan rijden. Daardoor een uitbreiding van het aantal DRK's in Friesland

Gebruik: reizigersritten

- Ontwikkeling aantal treinreizigers in Friesland positiever dan het aantal treinreizigers in Noord-Holland Noord.
- Ontwikkeling aantal busreizigers ook positiever in Friesland dan in Noord-Holland Noord

Dia's bevatten stellingen en voorlopige bevindingen gebruikt bij discussiebijeenkomst, dit zijn nadrukkelijk geen definitieve onderzoeksresultaten

Van: 5.1.2.e - DGMO
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx
Datum: woensdag 6 november 2019 11:54:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Dank!

Ik ben vandaag bereikbaar op 06-5.1.2.e , maar ik bel jou straks wel.

Groet

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: dinsdag 5 november 2019 18:36
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx

Zelfde inhoud als 141

Van: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: Tuesday, November 5, 2019 12:54:08 PM
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx

Zelfde inhoud als 141

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: dinsdag 5 november 2019 10:44
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Terugmeldig werkconferenties EAOV.docx

Zelfde inhoud als 141

Zelfde inhoud als 141

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
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Onderzoek effecten van openbaar aanbesteden in het OV
Datum: woensdag 6 november 2019 18:02:04
Bijlagen: [image003.png](#)
[image002.png](#)
[image001.png](#)
[Terugmeldig werkconferenties EAOV.pdf](#)

Beste genodigde,

Op 28 oktober jl. bent u aanwezig geweest bij de tweede werkconferentie die werd georganiseerd voor het onderzoek "Effecten openbaar aanbesteden in het OV". Met deze mail danken wij uw hartelijk voor uw bijdrage aan de bijeenkomst. In de bijlage treft uw een korte terugblik en informatie over het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

Telefoon: 020-5.1.2.e

Mobiel: 06-5.1.2.e

E-mail: 5.1.2.e @decisio.nl

Website: www.decisio.nl

[Linkedinprofile](#)



[Volg Decisio op Twitter](#)

Van: 5.1.2.e - DGMO
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Terugmelding werkconferentie
Datum: woensdag 6 november 2019 16:31:00
Bijlagen: [Terugmeldig werkconferenties FAOV.pdf](#)
[Aanmeldingen werkconferentie 2.xlsx](#)

Hi 5.1.2.e

Nog een dingetje.. Kunnen jullie de terugmelding naar de deelnemers verzenden? Jullie hebben dit bericht opgesteld dus het lijkt ons zuiverder als jullie het ook verzenden.
 Ik heb in de bijlage de contactgegevens van de deelnemers en de definitieve versie van de terugmelding opgenomen.

Bij voorbaat dank!

Groet 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
 W 5.1.2.e

Beste genodigde,

Op 28 oktober jl. bent u aanwezig geweest bij de tweede werkconferentie die werd georganiseerd voor het onderzoek “Effecten openbaar aanbesteden in het OV”. Met deze mail danken wij uw hartelijk voor uw bijdrage aan de bijeenkomst en stellen we u op de hoogte van het vervolgproces.

Terugblik werkconferentie(s)

De werkconferentie van 28 oktober was de tweede en laatste die werd georganiseerd voor het genoemde onderzoek. De werkconferenties zijn georganiseerd om een groot aantal betrokkenen en belanghebbenden gelijktijdig te kunnen informeren en hun kennis en ervaring te benutten voor het onderzoek. Wij hebben de werkconferenties als waardevol en nuttig ervaren en hebben veel informatie opgehaald. De eerste inzichten:

- Allerlei ontwikkelingen in de markt (o.a. ICT, OV-chipkaart) en de maatschappij (economie, demografie) hebben voor veranderingen in organisatie en gebruik van de verschillende vormen van OV gezorgd. Het is daardoor niet eenvoudig om te bepalen welke effecten zijn toe te schrijven aan marktwerking. Bij alle ontwikkelingen die in het onderzoek aan bod komen is dat de hoofdvraag.
- Cijfers OV-prestaties: Aantallen reizigers worden sinds de invoering van de OV-chipkaart anders gemeten. In de dataset zit een trendbreuk, waardoor langere tijdreeksen eigenlijk niet of beperkt bruikbaar (sinds de invoering van de OV-chipkaart is het gemeten aantal busreizigers lager, waarschijnlijk zijn oudere tellingen een overschatting). Wij onderzoeken of wij met andere bronnen een betrouwbaarder beeld kunnen schetsen.
- Klanttevredenheid: klantwaarderingen zijn over de hele linie gestegen. De trends zijn redelijk vergelijkbaar tussen verschillende modaliteiten en contractvormen. Op een aantal indicatoren is er wel verschil in absolute niveaus van klantwaardering. Deze kunnen echter ook te relateren zijn aan sociale en demografische verschillen. Dit wordt in het vervolg nader onderzocht.
- Basisvoorzieningen: dit is een lastig te definiëren begrip. Mobiliteit zelf is een basisbehoefte, het OV moet daarin voorzien. Geconstateerd wordt dat toegankelijkheid voor specifieke doelgroepen niet overal uniform is geregeld. Er is een relatie met concessie-overstijgende thema's waarover overkoepelende afspraken worden gemaakt (zie hieronder bij concessie-overstijgende samenwerking).
- Efficiency: in alle vormen van OV (en onder verschillende marktcondities) is men de afgelopen jaren efficiënter gaan werken. De (dreiging van) marktwerking heeft hier naar verwachting een rol in gespeeld, maar ook andere economische en technologische ontwikkelingen.
- Markt: de concessies die zijn aanbesteed worden door een beperkt aantal bedrijven uitgevoerd. Deze bedrijven zijn onderdeel van internationale organisaties die ook in het buitenland grote spelers zijn in het openbaar vervoer. Complexiteit van de markt (onder meer de interactie met overheden en andere vervoerders) en de benodigde investeringen vormen barrières voor toetreding.
- Concessie-overstijgende samenwerking: (de introductie van) marktwerking in het openbaar vervoer heeft coördinatievraagstukken expliciet gemaakt. Deze coördinatievraagstukken worden vandaag de dag in het algemeen op een volwassen manier opgepakt. Tegelijkertijd is de manier waarop de samenwerking en aansturing is georganiseerd niet voor alle betrokkenen helder. En er is een aantal 'taai' issues dat aandacht vraagt. De rol die het Rijk als stelselverantwoordelijke zou moeten kiezen is tijdens de werkconferentie verdiept, net als de rol die andere partijen hebben.

- Personeel: openbaar aanbesteden van het OV heeft mogelijk een effect gehad op arbeidsvoorwaarden, de inhoud van het werk, arbeidsomstandigheden en werkgelegenheid. Tijdens de werkconferentie hebben we verder geïnventariseerd op welke specifieke thema's deze effecten zich voordoen (bijv. werkdruk, sociale veiligheid, investeringen in opleiding). Naar verwachting verschillen de effecten voor het personeel tussen het spoor en het stads- en streekvervoer en tussen direct en indirect personeel. Dit onderdeel wordt met werkgevers en werknemers nader uitgewerkt.
- Aansturing door overheden: De aansturingskeuzes van decentrale overheden hebben zich ontwikkeld naar verschillende vormen van samenwerking met de vervoerder rondom de ontwikkeling van vervoerdiensten. Daarbij wordt de gewenste contractuele flexibiliteit vaker gevonden. Het eindbeeld blijft evenwel divers en aan verandering onderhevig. Kennisopbouw en competentiebehoud, in relatie tot een gezonde marktwerking en effectieve sturing, zijn thema's die aandacht vergen. Externe ontwikkelingen (m.n. technologische) zorgen voor nieuwe uitdagingen voor de aansturing die de rol van de bestellende overheid vermoedelijk zullen doen toenemen, maar de zoektocht is nog gaande en een nieuw evenwicht is nog niet gevonden.

Vervolgproces

Op basis van deze inzichten en de uitgebreide reacties die we hebben gehad tijdens de conferenties werken we nu aan de laatste onderzoekstappen en een synthese. In november worden de bevindingen gebundeld in een concept onderzoeksrapport.

Op 11 december as. zal de eerste versie van het conceptonderzoeksrapport worden besproken met de leden van de klankbordgroep. In januari 2020 volgt een tweede versie van het conceptonderzoeksrapport dat eveneens zal worden besproken met de klankbordgroep, waarna wij het definitieve onderzoeksrapport begin februari 2020 opleveren.

Dit onderzoek is één van de bouwstenen van besluit over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. Het marktordeningsbesluit wordt genomen in het voorjaar van 2020. Met dit besluit wordt ook het onderzoeksrapport gepubliceerd.

Tot slot

Namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het consortium Decisio/TwynstraGudde/inno-V danken wij u nogmaals voor uw deelname en bijdrage aan de werkconferenties. Voor vragen kunt u contact opnemen met **5.1.2.e** namens het onderzoeksconsortium, of **5.1.2.e** namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Organisatie	Naam	Emailadres	Aanwezig
Dova	5.1.2.e		Ja
Dova	5.1.2.e		Nee
Dova	5.1.2.e		Ja
Dova	5.1.2.e		ja
Dova	5.1.2.e		Nee
Dova	5.1.2.e		Ja
Dova	5.1.2.e		Ja
Dova	5.1.2.e		Ja
Dova	5.1.2.e		Ja
Dova	5.1.2.e		Nee
Dova	5.1.2.e		Geen reactie
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	Ja
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	Nee
ACM	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
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	Ja
NS	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
NS	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
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	Nee
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja, maar later
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
FMN	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
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	Komt andere collega?
ROCOV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja, tot half 3
ROCOV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja, tot half 3
ROCOV	5.1.2.e	5.1.2.e	
Iederln	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Oogvereniging	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja, tot half 3
Wij staan op!	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja, tot half 3
Wij staan op!	5.1.2.e		Ja, tot half 3
ROVER	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
FNV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
FNV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
FNV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
VVMC	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
VVMC	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
CNV	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
CNV	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Prorail	5.1.2.e	5.1.2.e	geen reactie
Prorail	5.1.2.e	5.1.2.e	Nee
CROW	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
KiM	5.1.2.e	5.1.2.e	Ja
Onderzoeksconsortium	5.1.2.e		

Effecten reizigers, kosten en opbrengsten met
2e voorkeur Concessieoverstijgende thema's

Wil ingedeeld in Aansturing overheden met
2e voorkeur Effecten reizigers, kosten en
opbrengsten

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - [DGMQ](#)
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Voorlopig: Reservering begeleidingsgroep

Hoi 5.1.2.e

Toevallig heb ik al een ander overleg bij DOVA die ochtend. Dat overleg duurt tot 11.30 uur dus ik zou vanaf dat moment aan kunnen schuiven. Ik zal met 5.1.2.e overleggen of het wenselijk is dat ik erbij ben.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | [inno-V](#)
Aan: 5.1.2.e | [- DGMO](#)
Onderwerp: Declined: Begeleidingsgroep onderzoek "effecten openbaar aanbesteden in het OV"

Hallo,

Zoals gemeld, ik kan er op 21 nov niet zijn, maar 5.1.2.e zal mij vervangen.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 5.1.2.e

5.1.2.e@inno-v.nl <mailto:5.1.2.e@inno-v.nl> | www.inno-v.nl <<http://www.inno-v.nl>> | route <<https://goo.gl/maps/qbycJjVJRiz>>

Van: 5.1.2.e - DGMO
Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e@tg.nl; 5.1.2.e;
 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e
 - KIM
Onderwerp: RE: Plannen begeleidingsgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV
Datum: maandag 11 november 2019 13:10:56

Beste allen,
 Dank voor jullie reactie.
 Graag bevestig ik dat de begeleidingsgroep wordt verplaatst naar 21 november. De locatie is DOVA, zaal taxi. Het is een klein zaaltje, maar dit was helaas het enige zaaltje beschikbaar.
 Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V

Verzonden: woensdag 6 november 2019 18:18

Aan: 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e@tg.nl; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e |
 inno-V

Onderwerp: Re: Plannen begeleidingsgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Hallo,

Op 21 november kan ik niet. BRW

5.1.2.e kan me wellicht vervangen als jullie naar de 21^e gaan.

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMO" <5.1.2.e@minienw.nl>

Date: Wednesday, 6 November 2019 at 16:37

To: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>;
 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>; 5.1.2.e@tg.nl" 5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e - KIM" <5.1.2.e@minienw.nl>;
 5.1.2.e - BSK" <5.1.2.e@minienw.nl>

Subject: RE: Plannen begeleidingsgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Beste allen,

Tijdens het wekelijkse overleg met 5.1.2.e bleek dat de begeleidingsgroep van 18 november toch wat vroeg komt. Het zou erg goed uitkomen als deze bijeenkomst verplaatst kan worden naar donderdag 21 november tussen 11.00 en 13.00 in Utrecht (Dova).

Gezien de lopende onderzoekswerkzaamheden en de planning van de klankbordgroep op 11 december is het lastig om een geschikte datum te vinden. Ik hoop dat jullie wat flexibiliteit hebben in de agenda's. Mocht het nu echt niet lukken dan zou het fijn zijn om telefonische even verder af te stemmen wat er wel mogelijk is.

Ik hoor graag!

Groet 5.1.2.e

(PS. Tot dat er een nieuwe datum is blijft de oorspronkelijke datum van 18 november staan)

Van: 5.1.2.e - DGMO

Verzonden: woensdag 23 oktober 2019 13:38

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>;
 5.1.2.e | inno-V" <5.1.2.e@inno-v.nl>; 5.1.2.e@tg.nl; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e - KIM <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e -
 BSK <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Plannen begeleidingsgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Beste allen,

We hebben na de begeleidingsgroep nog even gekeken naar een datum voor de volgende begeleidingsgroep. 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e zijn beschikbaar op 18 november van 9.30

tot 11.30. Schikt dit ook voor 5.1.2.e en 5.1.2.e en/of 5.1.2.e?

Ik hoor graag.

Groet 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

W 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 - BSK
Onderwerp: FW: Onderzoek effecten van openbaar aanbesteden in het OV
Datum: dinsdag 12 november 2019 09:45:19
Bijlagen: [image007.png](#)
[image006.png](#)
[image005.png](#)
[image004.png](#)

Ha 5.1.2.e

Zie onder. Verzoek om slides van 28 oktober vanuit MRDH. Wat vind jij?

Groeten,

5.1.2.e



Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

Telefoon: 020-5.1.2.e

Mobiel: 06-5.1.2.e

E-mail: 5.1.2.e @decisio.nl

Website: www.decisio.nl

[Linkedinprofile](#)



[Volg Decisio op Twitter](#)

Van: 5.1.2.e

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 09:34

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Onderzoek effecten van openbaar aanbesteden in het OV

Dag 5.1.2.e,

Dank voor deze terugkoppeling. Heb je voor mij ook de sheets die op 28 oktober zijn getoond in het plenaire deel?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

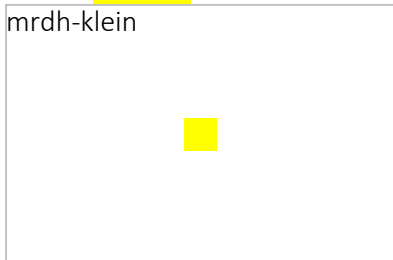
5.1.2.e

Vervoersautoriteit MRDH

tel: 06-5.1.2.e

e-mail: 5.1.2.e @mrdh.nl

mrdh-klein



Westersingel 12 |

3014 GN | Rotterdam

Postbus 21012 | 3001 AA | Rotterdam

Groeten

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

Verzonden: woensdag 6 november 2019 18:02

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

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

Onderwerp: Onderzoek effecten van openbaar aanbesteden in het OV

Beste genodigde,

Op 28 oktober jl. bent u aanwezig geweest bij de tweede werkconferentie die werd georganiseerd voor het onderzoek "Effecten openbaar aanbesteden in het OV". Met deze mail danken wij uw hartelijk voor uw bijdrage aan de bijeenkomst. In de bijlage treft uw een korte terugblik en informatie over het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

Telefoon: 020-5.1.2.e

Mobiel: 06-5.1.2.e

E-mail: 5.1.2.e@decisio.nl

Website: www.decisio.nl

[Linkedinprofile](#)



[Volg Decisio op Twitter](#)