

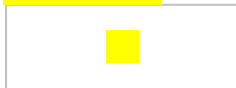
Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e@ovbureau.nl;
 5.1.2.e@crow.nl; 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e@flevoland.nl;
 5.1.2.e@crow.nl; 5.1.2.e - KIM
Onderwerp: RE: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer
Datum: vrijdag 15 november 2019 10:17:32
Bijlagen: [image008.png](#)
[image007.png](#)
[image006.png](#)
[image004.png](#)
[image003.png](#)
[image002.png](#)

Beste mensen,

Na telefonisch overleg vanmorgen met 5.1.2.e en 5.1.2.e hebben we gezamenlijk geconcludeerd dat het zinvol is nu even de tijd te nemen om nog eens goed te kijken naar welke gegevens beschikbaar en bruikbaar zijn voor onze analyse (dan wel bruikbaar/beschikbaar zijn te maken) en of en hoe eventueel nog aanvullende gegevens zijn te verkrijgen. We organiseren hiertoe op korte termijn een overleg met CROW/KpVV, KIM, en enkele vertegenwoordigers van decentrale overheden. De data-uitvraag aan de decentrale overheden wordt voor nu on hold gezet.

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 - BSK

Verzonden: vrijdag 15 november 2019 09:20

Aan: 5.1.2.e; 5.1.2.e

CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e@ovbureau.nl; 5.1.2.e@crow.nl; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e - KIM

Onderwerp: RE: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer

Goedemorgen 5.1.2.e,

Ik heb gisteren al even contact gehad met 5.1.2.e en het lijkt ons goed om op korte termijn inderdaad om tafel te gaan. Ik wil 5.1.2.e (KIM) daar ook bij aan laten sluiten. Wanneer zou schikken? Volgende week donderdag zijn wij in de tweede helft van de ochtend bij Dova. Is de eerste helft van de ochtend (ergens tussen 9 en 11 u) een geschikt moment?

Groet, 5.1.2.e

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

Verzonden: vrijdag 15 november 2019 08:59

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

CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e@ovbureau.nl;
 5.1.2.e@crow.nl; 5.1.2.e 5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e
 5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e@flevoland.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@crow.nl>

Onderwerp: RE: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer

Beste 5.1.2.e

Helaas spraken wij elkaar gisteren niet telefonisch. Ik probeer je in de loop van de dag te bereiken, maar ben vandaag veel 'onderweg'.

Ik ben bang dat de pointe van mijn reactie niet helemaal overkomt. Ook wij (als decentrale overheden) worstelen met het uiterst vervelende feit dat er geen vergelijkbare data in de tijd (*methode is veranderd*) en tussen vervoerders en overheden (*definities verschillen*) beschikbaar zijn. Dat maakt dat het verzamelen van data en informatie van verschillende concessies niet leidt tot een landelijke beeld. Kort en krachtig gezegd 'shit in' levert 'shit out' op. Dat hebben we helaas ook al eerder ondervonden bij landelijke onderzoeken.

Achteraf bezien kun je zeggen dat het jammer is dat overheden pas nu enige toegang krijgen tot (landelijke) OV Chipkaartdata, die deze informatie over de laatste 10 jaar natuurlijk wel hadden kunnen leveren. Maar dat is historie.

Onze suggestie en aanbod is dat wij op korte termijn om tafel gaan met 5.1.2.e (en zo nodig meer mensen van KpVV) en een of enkele data-deskundigen van decentrale overheden om zo een goed en betrouwbaar mogelijk beeld van de ontwikkelingen te geven.

Wij hebben de decentrale overheden laten weten dat wij op deze wijze proberen tot zinvolle informatie te komen.

Groet, 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

M: +31 6 5.1.2.e

@: 5.1.2.e@dova.nu

Jaarbeursplein 22

3521 AP Utrecht

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

Verzonden: donderdag 14 november 2019 16:43

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e @minienw.nl;

5.1.2.e @minienw.nl

CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e@ovbureau.nl; 5.1.2.e @crow.nl; 5.1.2.e

5.1.2.e @dova.nu>; 5.1.2.e 5.1.2.e @decisio.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e@decisio.nl>

Onderwerp: RE: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer

Beste 5.1.2.e,

Zoals ook al op je voicemail ingesproken (en ook al even ter sprake gebracht toen wij elkaar vorige week toevallig spraken): het is niet onze bedoeling de data te gebruiken om op te tellen tot een landelijk beeld van de BTM-ontwikkeling.

Wel denken we met de gevraagde gegevens beter onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de effecten van aanbesteden. Gedurende het onderzoek is gebleken dat de aanpak op basis van casuïstiek te beperkt (goed onderbouwde) inzichten kan leveren om antwoorden op de onderzoeksvragen te formuleren. Iedere casus is uniek. Wij zijn daarom op zoek naar meer informatie dan wat CROW beschikbaar kan/mag stellen; de afgelopen 5 jaar is een te korte periode om uitspraken te doen over een systeem waarvan veel effecten mogelijk eerder zijn opgetreden.

Met de gevraagde gegevens willen we het beeld uit individuele cases dat we inmiddels hebben aanscherpen: zijn de ontwikkelingen in de verschillende cases ook, of juist niet, bij andere concessies te zien? Daarbij houden we uiteraard rekening met verschillen in dataverzameling en methodebreuken. Het eventueel publiceren van cijfers is niet het doel (en een landelijk BTM beeld schetsen op basis hiervan dus zeker ook niet). Het is zelfs goed mogelijk dat we uiteindelijk alleen in kwalitatieve zin naar de cijfers verwijzen.

Overigens is ook door een aantal decentrale overheden tijdens de werkconferenties gesuggereerd dat het goed zou zijn als we vergelijkbare gegevens van alle concessies zouden gebruiken. Mede daardoor is het idee ontstaan dit zo te doen. De korte termijn is ingegeven door de doorlooptijd van ons onderzoek. Neemt niet weg dat het zorgvuldiger zou zijn geweest jullie hier expliciet bij te betrekken.

Wij zijn uiteraard graag bereid tot een verdere toelichting.

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 <5.1.2.e@dova.nu>

Verzonden: woensdag 13 november 2019 17:12

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e - BSK

5.1.2.e@minienw.nl>; 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
<5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e (CROW) <5.1.2.e@crow.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e 5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e@decisio.nl>

Onderwerp: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer
Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

De decentrale overheden hebben op 11 november jl. elk individueel een informatieverzoek van Decisio ontvangen (bijgevoegd). Hierin wordt gevraagd om vóór 22 november een aantal gegevens aan te leveren over het gebruik van het OV, over de periode 2008 – 2018.

Als vertegenwoordigers van de decentrale overheden in de klankbordgroep waren 5.1.2.e en ondergetekende verrast door dit verzoek, zowel dát dit verzoek gedaan zou worden als door de inhoud van het verzoek.

Dat is om verschillende redenen jammer. Inhoudelijk hadden wij tevoren kunnen aangeven dat het verzoek zowel inhoudelijk als in deze korte tijdsperiode lastig is te beantwoorden door de decentrale overheden.

Inhoudelijk is het zo dat de informatie per concessie niet is op te tellen tot een landelijk overzicht, omdat bijvoorbeeld de definities voor de gevraagde data vaak verschillen tussen vervoerders en (dus ook) tussen overheden. Ook zijn in de tijd verschillende meetmethoden gebruikt.

Dit levert dus getallen op die landelijk niet vergelijkbaar zijn, niet optelbaar zijn en zeer waarschijnlijk leiden tot verkeerde beelden en conclusies.

Daarnaast zijn er andere wegen om te proberen inzicht te krijgen in deze materie.

Door ondergetekende is eerder aan 5.1.2.e van Decisio aangegeven dat dé persoon die alles van reizigersdata van decentrale overheden weet de heer 5.1.2.e van CROW is. Ik heb 5.1.2.e na de vorige werksessie expliciet aangeraden direct contact met 5.1.2.e op te nemen om inzicht te krijgen in de gevraagde informatie. Daarnaast verzamelt ook de Landelijke

Product Regisseur de laatste 5 jaar dergelijke informatie van alle vervoerders en overheden in het kader van de zogenaamde Korte Termijn Informatie.

De nu uitgezette actie van Decisio leidt in onze ogen niet tot meer of beter inzicht in het kader van het onderzoek. Wij willen dan ook vragen deze actie terug te roepen en de betreffende decentrale overheden te laten weten dat er op een andere manier wordt gezocht om antwoord te krijgen op de gestelde vragen.

Het is ons ook duidelijk dat het belangrijk is tot betere cijfers te komen dan in de werksessie gepresenteerd zijn. We werken dan ook waar mogelijk graag mee aan het verkrijgen van betere landelijke cijfers.

De huidige gekozen weg is echter niet vruchtbaar en levert waarschijnlijk niet vergelijkbare en optelbare data op, die leiden tot onjuiste interpretaties en een verkeerd beeld van de ontwikkeling van het BTM in Nederland..

Mede namens **5.1.2.e** ,

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

M: +31 6 **5.1.2.e**

@ **5.1.2.e** [@dova.nu](mailto:5.1.2.e@dova.nu)

Jaarbeursplein 22

3521 AP Utrecht

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.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMO
Verzonden: dinsdag 19 november 2019 16:25
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: FW: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: donderdag 14 november 2019 16:43
Aan: 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl; 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@ovbureau.nl; 5.1.2.e @crow.nl; 5.1.2.e@dova.nu; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e@decisio.nl
Onderwerp: RE: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer

Zelfde inhoud als 155

Zelfde inhoud als 155

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

Verzonden: woensdag 13 november 2019 17:12

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

<5.1.2.e@minienw.nl>; 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 <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e

(CROW) 5.1.2.e @crow.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @dova.nu>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>

Onderwerp: Reactie op Data-uitvraag t.b.v. onderzoek effecten aanbesteden openbaar vervoer

Zelfde inhoud als 155

Zelfde inhoud als 155

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Eerste versie conceptrapport effecten aanbesteden OV
Datum: woensdag 20 november 2019 01:40:51
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20191119 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.4.pdf](#)

Beste leden van de begeleidingsgroep,

In de bijlage een eerste versie van de rapportage die we aan het voorbereiden zijn. We hebben geprobeerd al (voorlopige) antwoorden te formuleren op de onderzoeksvragen en zo veel mogelijk 'onderzoeksbouwstenen' ingevuld.

Zaken die echt nog aanvulling behoeven zijn als PM benoemd en ook op p.1 (onder de kop Samenvatting) hebben we opgenomen wat er nog volgt. Graag bespreken we dit met jullie komende donderdag.

Groeten,

5.1.2.e



Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

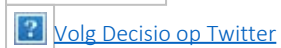
Telefoon: 020-5.1.2.e

Mobiel: 06-5.1.2.e

E-mail: 5.1.2.e@decisio.nl

Website: www.decisio.nl

[Linkedinprofile](#)



[Volg Decisio op Twitter](#)

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: woensdag 20 november 2019 18:06
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM
Onderwerp: RE: Eerste versie conceptrapport effecten aanbesteden OV
Bijlagen: 20191119 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.4^{5.1.2.e}.pdf

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

In de bijlage vinden jullie mijn opmerkingen bij het rapport, een deel ervan net al even telefonisch met 5.1.2.e doorgesproken.

Wat mij betreft hebben de dikgedrukte opmerkingen de meeste prioriteit om op korte termijn nog naar te kijken voordat het stuk naar de klankbord gaat.

De overige zijn nice to have/voor een volgende versie.

Benieuwd naar jullie observaties en kijk uit naar een goed gesprek morgen.

Groet,

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

.....
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: woensdag 20 november 2019 01:41
Aan: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - KIM
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: Eerste versie conceptrapport effecten aanbesteden OV

Beste leden van de begeleidingsgroep,

In de bijlage een eerste versie van de rapportage die we aan het voorbereiden zijn. We hebben geprobeerd al (voorlopige) antwoorden te formuleren op de onderzoeksvragen en zo veel mogelijk 'onderzoeksbouwenstenen' ingevuld.

Zaken die echt nog aanvulling behoeven zijn als PM benoemd en ook op p.1 (onder de kop Samenvatting) hebben we opgenomen wat er nog volgt. Graag bespreken we dit met jullie komende donderdag.

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



 Volg Decisio op Twitter

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 20 november 2019 09:23
Aan: 5.1.2.e; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Eerste versie conceptrapport effecten aanbesteden OV

Beste 5.1.2.e,

Dank voor het toesturen.
 Een mooi moment om in deze begeleidingscommissie in te stromen.
 Ik ga het conceptrapport met interesse lezen.
 Tot morgen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

.....
 5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 20 november 2019 01:41

Aan: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - KIM

5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

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

Onderwerp: Eerste versie conceptrapport effecten aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 159



5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: woensdag 20 november 2019 13:59
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @flevoland.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @crow.nl; 5.1.2.e - KIM
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Overleg OV-gegevens onderzoek effecten aanbesteden
Bijlagen: 20191120 Memo datagebruik onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV.pdf

Goedemiddag allen,

Ter voorbereiding van het overleg morgen hebben we een memo opgesteld waarin we de (data-)bronnen uiteen zetten die we gebruiken voor het onderzoek (bijgevoegd). In de memo staan ook een aantal vragen/aandachtspunten die we graag zouden bespreken morgen. Aanvullingen zijn uiteraard welkom.

In ieder geval tot morgen, hopelijk wordt het een productief overleg.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e@dova.nu>
Verzonden: maandag 18 november 2019 20:59
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e @flevoland.nl; 5.1.2.e <5.1.2.e@crow.nl>; 5.1.2.e @crow.nl; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e @minienw.nl
CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Overleg OV-gegevens onderzoek effecten aanbesteden

5.1.2.e et al.,

Ik heb al een grotere zaal geregeld, vanmorgen (helpt van zaal Fiets), geschikt voor maximaal 10 mensen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

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

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: maandag 18 november 2019 18:14
Aan: 5.1.2.e @flevoland.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @crow.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @minienw.nl
CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Overleg OV-gegevens onderzoek effecten aanbesteden
Tijd: donderdag 21 november 2019 09:30-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Voorlopig: DOVA/CROW, zaal Taxi

We kunnen bij DOVA alleen terecht in zaal Taxi, geschikt voor 6 personen. Als iedereen komt zijn we met zijn negenen, dat werd me sterk afgeraden.



You are invited to a meeting

Organizer

5.1.2.e

Duration	1 hour 30 minutes
Location	
When	8 options provided
<div>Select options</div>	

Invitation created with

Organized using [FindTime Meeting Poll](#)

.....
[Join online meeting](#)
.....

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - KIM
Onderwerp: RE: opmerkingen IenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov
Datum: vrijdag 22 november 2019 11:17:20
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20191122 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.5^{5.1.2.e}.pdf](#)
[20191122 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.5.pdf](#)

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Dank voor het commentaar en het meedenken. In de bijlage de 'weekendtasversie'.

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 - BSK

Verzonden: donderdag 21 november 2019 14:09

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

CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - KIM

Onderwerp: opmerkingen IenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Dag 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Ik vond het een goede sessie vanmorgen. Dank daarvoor.

Ik heb de adviseur minister gebeld, zij gaat het rapport inderdaad morgenochtend doordoen naar de minister.

Hierbij zoals beloofd onze punten die merendeels met jullie gedeeld zijn.

Algemene punten:

1. Het is nu onvoldoende helder wat nog verder uitgewerkt moet worden en wat al min of meer in de steigers staat. Het helpt de ons en de klankbordgroep als dat duidelijk wordt in deze versie. En ook nog eens in de mail aan de klankbordgroep duidelijk herhalen hoe de leden deze versie moeten waarderen. (wordt nu in het rapport aangegeven)
2. De structuur (voor het vervolg) kan beter zodat duidelijker wordt aan bijvoorbeeld het begin wat de conclusie is, en dan lees je het verhaal. (wordt meegenomen in latere versie rapport voor zover dat logisch is)
3. De casussen zoals ze in dit onderzoek vooral naar voren zouden komen zie ik maar heel summier terug. (worden verder uitgewerkt in latere versie rapport)
4. De laatste tabellen van CAO's zijn interessant maar nog wat lastig te lezen. (worden wel meegestuurd maar met een PM erop).

In bijlagen onze verdere opmerkingen. Bel gerust nog na als iets niet duidelijk is.

Jullie doen m.o.o. de klankbordgroep een voorstel hoe we het gesprek aangaan zodat iedereen aan bod komt en de vergadering strak verloopt. Verder hoor ik graag op welke data een verzoek uitgedaan moet worden voor inplanning van de derde klankbordgroep.

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.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 22 november 2019 12:12
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V
CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - KIM
Onderwerp: RE: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Dank 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e, voor jullie snelle actie!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 22 november 2019 11:17
Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 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>
CC: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - KIM <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Zelfde inhoud als 162

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 21 november 2019 14:09
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
 <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-V.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - KIM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Zelfde inhoud als 162

Zelfde inhoud als 162

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2019 11:53
Aan: 5.1.2.e - DGMO
CC: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Ha 5.1.2.e,

We zullen dit verwerken. Laat het inderdaad weten als er nog reacties zijn.

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



Van: 5.1.2.e - DGMO 5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2019 11:01
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: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Dag 5.1.2.e,

Een aantal van onze collega's heeft ook nog meegekeken met het stuk.
 Over de cijfers in 5.4.4 begreep ik dat de cijferreeks niet helemaal vergelijkbaar is, omdat in het rapport van 2019 (dus over het jaar 2018) NS voor het eerst meedeelde. Daarom kan geen goede vergelijking gemaakt worden met voorgaande jaren (de overige jaren kunnen wel vergeleken worden). Het is goed om hier een kanttekening over toe te voegen.
 Wil je dit meenemen in de versie voor de klankbordgroep?
 Mocht er hier verder nog iets voorbij komen voor de versie van de 29e, laat ik het je weten.

5.1.2.e is vandaag en morgen afwezig, dus mocht er iets zijn, kun je dat verder met mij afstemmen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

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

Verzonden: vrijdag 22 november 2019 11:17

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

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

Onderwerp: RE: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Zelfde inhoud als 162

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

Verzonden: donderdag 21 november 2019 14:09

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 <5.1.2.e @decisio.nl>; 5.1.2.e | 5.1.2.e <5.1.2.e @inno-V.nl>

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

Onderwerp: opmerkingen lenW/ Kim nav eerste concept rapport effecten openbaar aanbesteden ov

Zelfde inhoud als 162

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM
Onderwerp: RE: Afspraken nav belafsprak
Datum: woensdag 27 november 2019 17:38:40
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20191127 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.51.docx](#)

Ha 5.1.2.e

Ik heb de vraag over de datumopties uitgezet. In de bijlage de versie waar wij nu aan werken. Ik stuur je morgen onze suggesties voor de verzendingsmail.

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 - DGMo

Verzonden: woensdag 27 november 2019 16:56

Aan: 5.1.2.e

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

Onderwerp: Afspraken nav belafsprak

Dag 5.1.2.e,

Heb even met 5.1.2.e afgestemd over de begeleidingscommissie in januari.

Momenten dat wij beschikbaar zijn, zijn:

- 15 januari hele dag (met voorkeur voor middag) – Locatie: Den Haag
- 16 januari 8:45 – 10:15 – Locatie: Utrecht
- 16 januari 15:30 – 17:00 – Locatie: Utrecht

Hopelijk zit hier ook een moment tussen dat jij en je collega's van de andere bureaus beschikbaar zijn.

Zou je willen laten weten wat het beste uitkomt? Dan leggen we hem definitief vast.

Voor de klankbordgroep van januari heb ik ons secretariaat gevraagd een datumprikker uit te zetten voor 28 en 29 jan in de middag.

Dit gaan ze deze week doen, dus hopelijk kunnen we volgende week ook daarvoor z.s.m. het definitieve moment vastleggen.

Ik houd je op de hoogte van de reacties daarop.

5.1.2.e, 5.1.2.e en ik hebben morgen tijd gereserveerd om te kijken naar de laatste stand van zaken in het rapport (wetende dat er nog delen zijn waar jullie ook nog aan sleutelen). We ontvangen deze versie graag van je.

Evenals de tekstsuggesties voor de verzendingsmail.

Ik zal vrijdag zorgen voor verzending richting klankbordgroep.

Dank weer.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e

5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

.....
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 - DGMo
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Tekstsuggesties uitnodiging / programma Kbg
Datum: donderdag 28 november 2019 17:28:24
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Ha 5.1.2.e,

Ik zou nog terugkomen op het programma en de tekstsuggesties voor de uitnodiging voor de klankbörgroep van 11 december.

Concept-programma:

15.00 – 15.10 Welkom en opening 5.1.2.e

15.10 – 15.20 Toelichting stand van zaken 5.1.2.e

15.20 – 16.00 Ronde belangrijke opmerkingen per organisatie + korte reactie onderzoeksteam

16.00 - 16.45 Plenaire discussie over gemaakte opmerkingen

16.45 – 16.55 Afspraken voor vervolg 5.1.2.e

16.55 – 17.00 Dankwoord 5.1.2.e

Tekstsuggesties:

Het rapport is een eerste versie en nog 'work in progress'. Wel hebben de onderzoekers vast eerste voorlopige bevindingen opgetekend die we graag met u bespreken tijdens de klankbörgroep van 11 december. Tijdens de bijeenkomst krijgt u de gelegenheid om te reageren op het rapport (zie agendapunt 3). Omwille van de tijd willen u vragen zich te beperken tot de belangrijkste zaken die u in de klankbörgroep aan de orde wilt stellen en dit per organisatie af te stemmen. Om alle organisaties aan bod te laten komen is er per organisatie ca. 5 minuten ruimte om opmerkingen te bespreken bij agendapunt drie. Daarna is er nog ruimte voor plenaire discussie.

Eventuele (schriftelijke) reacties uit uw achterban kunt u gebundeld per organisatie aanleveren aan het onderzoeksteam. We vragen u deze reacties ook tijdens of meteen na de klankbörgroep met de onderzoekers te delen.

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](#)

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: donderdag 28 november 2019 14:18
Aan: 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Afspraken nav belafsprak

5.1.2.e, dank. 5.1.2.e, 5.1.2.e en ik voegen onze opmerkingen zometeen in de versie van 5.1.2.e. Dan kun je het in een keer verwerken.

Grt 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - KIM <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 28 november 2019 14:17
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 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: Afspraken nav belafsprak

Beste allen,

In bijgevoegde versie enkele opmerkingen.

Algemeen:

- Duidelijk nog 'work in progress'
- Ben benieuwd in hoeverre een goede analyse van de financiële prestaties gaat lukken!
- Enige zorg om buitenlandparagraaf, zie opmerking in tekst samenvatting
- Ik zie dat sommige van mijn eerdere opmerkingen zijn verwerkt, maar andere niet, ihb in hoofdstuk 5.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: woensdag 27 november 2019 17:38
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 - KIM <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Afspraken nav belafsprak

Zelfde inhoud als 165

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

Verzonden: woensdag 27 november 2019 16:56

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

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

Onderwerp: Afspraken nav belafsprak

Zelfde inhoud als 165

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 12:18
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: EAOV rapport klankbordgroep

Dag 5.1.2.e,

Veel dank. Ik ga het stuk versturen.
 Goed weekend alvast en we hebben snel weer contact!

Groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 10:49
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: EAOV rapport klankbordgroep

Ha 5.1.2.e,

Zoals besproken.

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



Volg Decisio op Twitter

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 12:35
Aan: 5.1.2.e @acm.nl; 5.1.2.e @arriva.nl; 5.1.2.e @keolis.nl;
 5.1.2.e @transdev.nl; 5.1.2.e; 5.1.2.e @dova.nu; 5.1.2.e @ovbureau.nl;
 5.1.2.e@dova.nl; 5.1.2.e @qvb.nl; 5.1.2.e @crow.nl;
 5.1.2.e @ziqgo.nl; 5.1.2.e @ns.nl; 5.1.2.e 5.1.2.e ;
 5.1.2.e ; 5.1.2.e - BSK
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV
Bijlagen: 20191129 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.52.pdf

Beste leden van de klankbordgroep,

Op donderdag 11 december komen we bij elkaar voor de bespreking van het eerste concept van het Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV. De bijeenkomst vindt plaats bij CROW in Utrecht van 15 tot 17 uur.

Conceptagenda

15.00 – 15.10 Welkom en opening
 15.10 – 15.20 Toelichting stand van zaken door onderzoekers
 15.20 – 16.00 Ronde belangrijkste opmerkingen per organisatie + korte reactie onderzoeksteam
 16.00 – 16.45 Plenaire discussie over gemaakte opmerkingen
 16.45 – 16.55 Afspraken voor vervolg
 16.55 – 17.00 Afsluiting

Mochten er vooraf opmerkingen of aanvullingen zijn bij de agenda, dan hoor ik dat graag.

Eerste conceptversie rapport

Het doel van de bijeenkomst is om u de kans te geven te reageren op de eerste voorlopige bevindingen van de onderzoekers.

Deze zijn verwoord in bijgevoegd rapport. NB: dit is nadrukkelijk nog 'work in progress'.

Tijdens de bijeenkomst krijgt iedereen de gelegenheid om te reageren op de bevindingen (zie agendapunt 3). Omwille van de tijd willen wij u vragen de reactie per organisatie af te stemmen en zich te beperken tot de belangrijkste zaken die u in de klankbordgroep aan de orde wilt stellen. Om alle organisaties aan bod te laten komen is er per organisatie ca. 5 minuten ruimte om opmerkingen te bespreken bij agendapunt drie. Daarna is er nog ruimte voor plenaire discussie.

Eventuele (schriftelijke) reacties uit uw achterban kunt u gebundeld per organisatie aanleveren aan het onderzoeksteam. We vragen u deze reacties ook tijdens of meteen na de klankbordgroep met de onderzoekers te delen.

Datumprikker volgende bijeenkomst

Op basis van een aantal aanvullende analyses en opmerkingen van de aanwezigen gaan de onderzoekers na 11 december toewerken naar een definitief conceptrapport.

In januari vindt nog een laatste klankbordgroep plaats om ook daarbij stil te staan.

Gisteren is daar een datumprikker voor verstuurd. Graag verzoeken wij u om deze in te vullen zodat we een geschikt moment kunnen vastleggen.

Contactpersoon IenW

De opdracht van 5.1.2.e, die eerder bij dit onderzoek betrokken was vanuit IenW, is recent afgelopen. Ik heb de rol van 5.1.2.e in de begeleiding van dit onderzoek overgenomen. Dit blijf ik doen met 5.1.2.e en 5.1.2.e.

Voortaan kunt u mij contacteren als eerste aanspreekpunt. Ik kijk er naar uit u op 11 december te ontmoeten en goede gesprekken te voeren over de inhoud van het onderzoek, om dit tot een goede afronding te brengen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**Directie OV & Stations**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e5.1.2.e @minienw.nl.....
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: maandag 9 december 2019 08:56
Aan: 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: 20191206 Effecten aanbesteden Kbg2.pptx

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Dank. Prima, passen we dat aan.

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



Van: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 9 december 2019 08:53
Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: 20191206 Effecten aanbesteden Kbg2.pptx

Dag 5.1.2.e,

Eens met 5.1.2.e. Je zou er natuurlijk wel mondeling bij kunnen vertellen dat het definitieve concept afgestemd wordt met de begeleidingscommissie.
 Maar de data vermelden kan verwarrend werken.

Het definitieve moment voor de klankbordgroep kan er ondertussen ook in (29^e)

Groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e@minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: zaterdag 7 december 2019 21:35
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: 20191206 Effecten aanbesteden Kbg2.pptx

Ha 5.1.2.e

Dank voor de slides. Lijkt mij prima. Wat mij betreft hoeven vermelding voor begeleidingsgroep (laatste slide) er niet bij. Brengt klankbordgroep misschien in verwarring.

Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: zaterdag 07 dec. 2019 4:20 PM
Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: 20191206 Effecten aanbesteden Kbg2.pptx

5.1.2.e
 06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 6 december 2019 15:11
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: 20191206 Effecten aanbesteden Kbg2.pptx

Ha 5.1.2.e,

Zoals besproken hierbij de slides die ik bij de klankbordgroep wil gebruiken.

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



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 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.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: woensdag 11 december 2019 14:12
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: Kbg vanmiddag

Ha 5.1.2.e,

Dank, tot zo.

Groeten,

5.1.2.e

---- 5.1.2.e - DGMO schreef ----

Dag 5.1.2.e,

Ik zou ook nog twee zaken voor je uitzoeken:

- M.b.t. gebruik IPO onderzoek: 5.1.2.e had gelijk al akkoord daarop en is in de veronderstelling dat te hebben doorgegeven toen we destijds het gesprek over data hadden. In elk geval: het is definitief mogelijk.
- M.b.t. aanpassing facturatie ritme. Helaas kunnen wij in december geen factureren meer goedkeuren, dus het is niet mogelijk om een deel van de afgesproken laatste 50% facturatie naar voren te halen naar 2019. Ik zal nog bespreken of het wel mogelijk is om een deel in januari en deel februari te doen. Daar kom ik nog op terug.
 - o Overigens, zoals gezegd laat de definitieve bevestiging van het afgesproken extra budget helaas nog op zich wachten, maar dit is een administratieve aangelegenheid door de wisseling van 5.1.2.e en mij. Dus ik hoop dit hier snel door de systemen te krijgen hier.

Tot straks, groet,

5.1.2.e
 06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DGMO
Verzonden: woensdag 11 december 2019 10:30
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: Kbg vanmiddag

Dag 5.1.2.e,

Prima, dan houden we 5 minuten aan.
 Wij zullen helpen de tijd te bewaken.

Tot straks, groet,

5.1.2.e
 06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: woensdag 11 december 2019 10:23
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Kbg vanmiddag

Ha 5.1.2.e,

Ik zou nog even terugkomen op de 'spreektijd' voor de leden van de klankborggroep vanmiddag bij agendapunt 3. We hebben 9 organisaties (lenW en onszelf niet meegeteld) en ca. 40 min. De eerder gecommuniceerde 5 minuten per organisatie is dus prima.

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



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 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 - DGMo; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Concept verslag klankbordgroep
Datum: dinsdag 17 december 2019 16:20:12
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20191217 Verslag klankbordgroep 2 Effecten openbaar aanbesteden OV.docx](#)

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

In de bijlage ons conceptverslag op hoofdlijnen.

Wat betreft de planning van het proces tot aan februari het volgende. We hebben nu nog drie concepten op de planning: 20 december, 10 januari en 17 januari. Daar zit dermate weinig ruimte tussen dat een extra versie met commentaarronde voor de kbg niet gaat passen. Evt zouden we een van de versies van 20-12 of 10-1 ook naar de klankbordgroep kunnen sturen. Maar de versie van vrijdag a.s. lijkt me niet zinvol, daarin zal nog niet al het commentaar van de Kbg verwerkt zijn. Dat geldt ook voor de nieuwe gegevens van de DO's, die zitten nog niet in de versie van vrijdag. Idem het aanbod dat 5.1.2.e deed: als we daar op ingaan is dat ook niet eerder verwerkt dan 10 januari. Deze versie delen kan wat mij betreft wel, maar dat betekent dat we die niet nog eerst met de begeleidingsgroep kunnen bespreken en ook geen nieuwe versie de 17^e opleveren.

Voordeel van het delen van de versie van de 10^e is dat we kunnen vragen commentaar schriftelijk vooraf te sturen, zodat we de 29^e kunnen bespreken of en hoe we dat kunnen verwerken.

Voor onze eigen planning geef ik er echter de voorkeur aan de oorspronkelijke planning te handhaven. Wat we wel kunnen doen is op basis van de commentaren een memo maken waarin we ingaan op of en hoe we de commentaren van de klankbordgroepleden verwerken. Ook dan lijkt het me een goed idee de Kbg-leden te vragen uiterlijk 24-1 commentaren op te sturen.

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](#)

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@crow.nl>
Verzonden: woensdag 18 december 2019 10:07
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: Reactie op jullie eerste conceptrapport

Beste 5.1.2.e,

BRW Maar ik heb niet eerder gelegenheid gehad. Tussen de bedrijven door steeds even een stukje verder gelezen.

Complimenten hoever jullie al gekomen zijn. Wat ik wel merk is dat de balans nog gevonden moet worden. Je ziet nog te veel dat er verschillende auteurs zijn geweest. M.n. het theoretische stuk van naar ik aanneem 5.1.2.e wijkt in stijl wat af. Maar dat doet niets af aan de inhoud. Hieronder mijn opmerkingen, met de aantekening dat De Staat OV 2018 sinds gisteren uit is: <http://www.crow.nl/staat-van-het-ov/home>

- Pag. II. Onderaan. Het effect op reizigers is natuurlijk wel goed zichtbaar in de klantwaardering.
- Pag. IX, vijf regels van onder: "toen ingevoerde decentralisatie" suggereert dat met de Wet personenvervoer 1-1-2001 de decentralisatie plaatsvond. Dat is niet juist.
Het is 1995 en 1996 voor de zeven kaderwetgebieden, in 1996 kregen twee noordelijke provincies de bevoegdheid bij experiment en 1998 voor alle provincies (wijziging van de oude Wet Personenvervoer (toen nog met hoofdletter P).
- Er wordt veel gesproken over contracten. Formeel zijn concessies geen contracten, maar eenzijdig opgelegde rechten. In het woord concessiecontracten zit al helemaal een tegenstrijdigheid.
- Nog een formaliteit: Wet personenvervoer 2000 met kleine p. Dus ook Wp2000. Soms staat het goed (middendeel), maar aan het begin en aan het eind niet.
- Pag. 7. Vervang 'Van oudsher' in "In de jaren negentig". Van oudsher (1600 tot 1960/1970) waren vervoerondernemingen namelijk gewoon particulieren die een boterham probeerden te verdienen met het vervoeren van mensen. Zonder subsidies en zonder overheidsaandelen, NS uitgezonderd (sinds 1939 geloof ik).
- Wat ik mis is de constatering dat juist door aanbesteden (waarin een veelheid van overheidsseisen is samengebonden) de overheidsinvloed veel en veel groter is dan in een situatie zonder aanbesteding. Dat vergeten m.n. linkse partijen (m.n. SP) nogal eens. Denk nog maar eens terug aan de situatie van vroeger toen ov-bedrijven zelf behoorlijk wat invloed hadden en alleen de dienstregeling moesten laten goedkeuren door de Rijksverkeersinspectie (die toetste nagenoeg alleen op paralleliteit met NS).
- Pag. 31. "Eigenlijk is de meest betrouwbare..." Klopt dat we die verzamelen. Maar alléén chipkaart is niet betrouwbaar. Het aandeel niet-chip, dus de zogeheten papierenkaartjes en zichtkaarten nam van jaar tot jaar af, waardoor chipkaart als vanzelfsprekend steeg. CROW-KpVV verzamelde dus BEIDE (en chipkaart en papier). Zo konden we een betrouwbaar beeld schetsen van het totaal aantal reizigerskilometers. De Staat 2018 is inmiddels ook uit. Het blijft 11,5%, omdat er vanwege de stakingen in het streekvervoer geen groei is geweest.
- Pag. 32. De figuur van de klantwaardering gaat niet alleen over btm, zoals erboven wordt gesuggereerd, maar over het gehele regionale ov, dus ook de gedecentraliseerde regionale treindiensten.
- Pag. 35. Over ontbreken betrouwbare bronnen voor vraag naar btm 2000-2009. WROOV is natuurlijk prima te gebruiken voor de trend. Trend is betrouwbaar.
- Pag. 37. Wat is de reden om Gelderland bij de regionale trein even buiten haakjes te plaatsen? De hoge groei is m.i. te danken aan frequentieverhoging. Het gaat in Gld om zes treindiensten.
- Pag. 40 kadertje van voetnoot 49. Maakt niet uit, maar ik vermoed dat de bevolkingsgroei in FR vooral buiten het invloedsgebied van het regionale spoorwegnet terecht is gekomen (m.n. Drachten en Heerenveen).
- Fig. 5.9: mooie figuur! Die zegt heel veel.
- Het ontgaat me waarom jullie kijken naar punctualiteit. Dat element is zo afhankelijk van infrastructuur/doorstroming/vetagKAR. Ik denk dat het weinig zegt.

- Pag. 45. Hoewel het wel mooi is om de politiek te laten zien dat het goed gaat met de gevoelde sociale veiligheid ben ik het wel eens met de vervoerders dat je hier niet een relatie mag leggen met wel of niet aanbesteed. Stel theoretisch dat in NL alleen de grote steden waren aanbesteed qua ov en de rest van het land niet, dan zou de zelfde conclusie op tafel liggen: in de grote steden is de gevoelde veiligheid iets lager dan elders. Ook pag. 58/59.
- Willen jullie waar CROW als bron genoemd is dit vervangen door CROW-KpVV.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



E 5.1.2.e @crow.nl
T 315.1.2.e
M 06-5.1.2.e
W www.crow.nl

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Verslag Kbg en commentaren
Datum: zondag 22 december 2019 17:59:54
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20191218 Verslag klankbordgroep 2 Effecten openbaar aanbesteden OV.docx](#)
[Reactie op jullie eerste conceptrapport.msg](#)
[DOVA- Opmerkingen en aandachtspunten do"s Effect aanbesteden.docx](#)
[GVB reactie rapport - Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.52_Reactie GVB-HTM.pdf](#)
[NS- 20191129 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.52_50procentversie \(NS\).pdf](#)
[NS Overall opmerkingen NS bij 50procentversie Effecten van aanbesteden.pdf](#)
[Reactie FMN - streekvervoerders op onderzoek effecten aanbestedingen 16122009.xlsx](#)

En hier het verslag en de commentaren.

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](#)

Opmerkingen en aandachtspunten decentrale overheden 'Effecten openbare aanbesteding OV'

Belangrijkste opmerkingen bij de vragen en antwoorden:

- **Belangrijkste opmerking** overall: waarschijnlijk door een gebrek aan betrouwbare cijfers straalt het hele rapport nu erg uit 'we kunnen er eigenlijk weinig zinnigs over zeggen'. Dat kan op zich juist zijn (er is waarschijnlijk geen causaal verband te vinden), maar daarmee doet het onrecht aan de enorme ontwikkeling in het OV die de afgelopen twintig jaar door decentralisatie en aanbesteding heeft plaatsgevonden in het decentrale OV. Zeker als een vergelijking wordt gemaakt met de trend vóór 2000.
Advies: in het rapport meer (veel) aandacht voor het positieve verhaal van de ontwikkeling van het OV, waarbij niet altijd één oorzaak (decentralisatie, andere aansturing, aanbesteding als direct en indirect (dreiging tot), innovaties en kwaliteitseisen (bv zero-emissie, toegankelijkheid,) als instrument is aan te wijzen.
Daarnaast: is er een internationale vergelijking te maken?
- **2.** Pagina II: toegenomen arbeidsproductiviteit als 'een effect dat als negatief wordt ervaren': verduidelijken door wie en waarom (in eerste instantie hoeft een toename van arbeidsproductiviteit zeker niet negatief te zijn, ook niet voor het personeel zijn. Vanaf welk moment en waarom is dat dan wel iets negatiefs?)
- **5.** Pagina II / III: hier de belangrijkste andere variabelen benoemen, namelijk (rijks)bezuinigingen op het OV-budget (absolute bezuinigingen en het niet-indexeren van de BDU) en politieke keuzes die in een aantal gevallen zijn gemaakt om bij gerealiseerde efficiencyvoordelen de winst hiervan (deels) in te zetten voor 'politieke lijnen'. Niet uit te drukken in reizigersaantallen, maar het diende wel andere lokale / regionale politieke doelen.
- **6.** Pagina IV: In algemeen goed om op te merken dat de politieke context waarin een inbesteding plaatsvindt, het proces om te komen tot heldere en scherpe concessieafspraken complexer maakt dan bij een aanbesteding.
- **9.** Pagina V: dat zowel bij aanbestede als bij inbestede concessies en bij het hoofd railnet de kosten zijn gedaald, zegt niets als onbekend is wat het startpunt is en in welke mate deze daling heeft plaatsgevonden. Graag waar mogelijk aanscherpen / verduidelijken.
- **12.** Pagina VI: voor inbestede concessies geen effecten die direct verband hebben met aanbestedingen / marktwerking? Nee, maar indirect wel, want ook bij inbestede concessies is (onder dreiging van marktwerking) de arbeidsproductiviteit sterk gestegen. Voor een eerlijke vergelijking moet ook dat effect worden benoemd.
- **18.** Pagina VIII: hier wordt gesuggereerd dat DO's vooral sturen op kostprijs. Dit moet genuanceerd worden: veel kwaliteitseisen worden vooraf al vastgelegd in Programma's van Eisen (die niet voor niets steeds dikker werden). Vervolgens werd de belangrijkste variabele de kostprijs: benodigde subsidie dan wel het aantal DRU's/ DIRK's voor de vooraf beschikbaar gestelde subsidie. Bovendien wordt ook gestuurd op andere zaken, zoals reizigersopbrengsten en klantwaardering (o.a. door bonus-malusregelingen).

Alle opmerkingen bij de vragen en antwoorden:

Belangrijkste opmerking overall: waarschijnlijk door een gebrek aan betrouwbare cijfers straalt het hele rapport nu erg uit 'we kunnen er eigenlijk weinig zinnigs over zeggen'. Dat kan op zich juist zijn (er is waarschijnlijk geen causaal verband te vinden), maar daarmee doet het onrecht aan de enorme ontwikkeling in het OV die de afgelopen twintig jaar door decentralisatie en aanbesteding heeft plaatsgevonden in het decentrale OV. Zeker als een vergelijking wordt gemaakt met de trend vóór 2000.
Advies: in het rapport meer (veel) aandacht voor het positieve verhaal van de ontwikkeling van het OV, waarbij niet altijd één oorzaak (decentralisatie, andere aansturing, aanbesteding als direct en indirect (dreiging tot), innovaties en kwaliteitseisen (bv zero-emissie, toegankelijkheid,)

als instrument is aan te wijzen.

Daarnaast: is er een internationale vergelijking te maken?

1. Voorzijde: per december 2019 zijn deel/groen gestreepte gebieden (let op, alleen die twee!) weer volledig geel. Overigens is de meest correcte benaming 'inbesteed', niet 'onderhands gegund' (geldt ook voor GVB Amsterdam); Advies: neem een ander plaatje op de voorkant, bv een bus uit 2000 naast een elektrische Q-liner van nu, en/of laat een bushalte of stations zien van toen naast een plaatje van een bushalte/station van nu.
2. Pagina II: toegenomen arbeidsproductiviteit als 'een effect dat als negatief wordt ervaren': verduidelijken door wie en waarom (in eerste instantie hoeft een toename van arbeidsproductiviteit zeker niet negatief te zijn, ook niet voor het personeel zijn. Vanaf welk moment en waarom is dat dan wel iets negatiefs?)
3. Pagina II: onderbouwing van de stelling wat betreft 'verminderde saamhorigheid personeel' (in de wetenschap dat al het bij de concessie betrokken personeel overgaat, dus waarom minder saamhorigheid?)
4. Pagina II. Er is generiek toch wel iets te zeggen over de groei van het regionaal OV (ondanks wisselende methodiek)
5. Pagina II / III: hier de belangrijkste andere variabelen benoemen, namelijk (rijks)bezuinigingen op het OV-budget (absolute bezuinigingen en het niet-indexeren van de BDU) en politieke keuzes, die in een aantal gevallen zijn gemaakt om bij gerealiseerde efficiencyvoordelen de winst hiervan (deels) in te zetten voor 'politieke lijnen'. Niet uit te drukken in reizigersaantallen, maar het diende wel andere lokale / regionale politieke doelen. De constatering dat er soms geen sprake is van groei na aanbesteding is alleen zinvol indien er een uitspraak gedaan kan worden over de trend vóór aanbestedingen. Volgens mij was er toen een dalende trend van OV-gebruik, en zo bezien is 'geen groei' al een winst. Klopt dat?
6. Pagina III: over mindere juridische risico's bij tussentijdse wijzigingen van inbestede concessies: ook hier: onderbouwing? Volgens mij zijn er bij zowel aanbestede als inbestede concessies geen voorbeelden van een dergelijke juridische aanvechting. Net zo theoretisch als bij aanbestede concessies: ook bij inbestede concessies kunnen derden (andere vervoerbedrijven) tussentijdse wijzigingen betwisten, bijvoorbeeld door te beargumenteren dat daarmee niet meer aan de eis van marktconformiteit wordt voldaan. Waarop is de uitspraak gebaseerd dat tussentijdse aanpassingen bij inbestede concessies eenvoudiger zijn? In de politieke context van inbestedingen is het tegendeel vaak het geval, en is het ook moeilijker om nakoming van de afgesproken concessievoorwaarden te handhaven. **In algemeen goed om op te merken dat de politieke context waarin een inbesteding plaatsvindt**, het proces om te komen tot heldere en scherpe concessieafspraken complexer maakt dan bij een aanbesteding.
7. Pagina IV: is de problematiek van verkeerd kunnen in- en uitchecken bij treinen gerelateerd aan het vraagstuk van aanbesteden, dan wel het vraagstuk van decentralisatie, of is dit gekoppeld aan de systematiek die gezamenlijk (Rijk en DO's) is gekozen bij de OV-chipkaart? Ons inziens het laatste.
8. Pagina IV: tekstueel: 'contracten' = 'concessies' (komt overigens ook op verdere pagina's een aantal keer voor).
9. Pagina V: dat zowel bij aanbestede als bij inbestede concessies en bij het hoofdrailnet de kosten zijn gedaald, zegt niets als onbekend is wat het startpunt is en in welke mate deze daling heeft plaatsgevonden. Graag waar mogelijk aanscherpen / verduidelijken. Bij de vergelijking tussen kostenontwikkeling in regionale concessies en hoofdrailnet zou het goed zijn om een kwantitatieve vergelijking te maken, met alle beperkingen en voetnoten van dien. Bijvoorbeeld: de DRU-prijs van een bus ging (met een bepaalde marge) van ongeveer X naar Y, die van een regionale treinkilometer (of rijtuigkilometer) van X naar Y, die van een treinkilometer (of rijtuigkilometer) op het hoofdrailnet van X naar Y etc.
10. Pagina V. *Aandachtspunt is dat de toegankelijkheid voor reizigers met een beperking niet overal hetzelfde is, ondanks dat hier concessie-overstijgende afspraken over zijn.* → Niet concreet wat wordt bedoeld,

wel kwetsbaar en snel een politiek issue. Nodig om te verhelderen. Heeft vermoedelijk betrekking op regionale spoordiensten (NS biedt andere ondersteuning dan regionale vervoerders, heeft o.a. te maken met personeel op stations), want is bij 1^e werksessie ook genoemd door belangenorganisatie.

11. Pagina V. *Daarbij is een BDU-korting doorgevoerd, waarna de kosten van het OV nagenoeg gelijk zijn gebleven, onder uitbreiding van het aanbod.* Dat betekent dat wel de kosten per Dienstregelinguur (DRU) zijn gedaald → Als er een korting wordt doorgevoerd heb je geen extra budget ter beschikking en stijgen de kosten dus ook niet. Volgens ons zou je moeten zeggen dat korting ervoor heeft gezorgd dat aanbod op beschikbare budget is bijgesteld (dat is logisch bij een korting) en daarnaast vervoerders efficiënter zijn gaan werken (= lagere DRU-prijs). Volgens ons zou je ook op moeten nemen dat zonder BDU-korting er meer aanbod mogelijk was geweest (en vooral meer investeringsvolume, want daar bezuinig je als overheid het eerst op).
12. Pagina VI: voor inbestede concessies geen effecten die direct verband hebben met aanbestedingen / marktwerking? Nee, maar indirect wel, want ook bij inbestede concessies is (onder dreiging van marktwerking) de arbeidsproductiviteit sterk gestegen. Voor een eerlijke vergelijking moet ook dat effect worden benoemd.
13. Pagina VI over personeel. *In het streekvervoer per bus zijn voor het personeel een aantal effecten te onderscheiden. De prikkels om efficiency te verbeteren hebben geleid tot een toename van de werkdruk.* → Voor je het weet krijgen we deze als DO's terug op ons bordje. Formulering luistert dan wel nauw: Is het een toename van de werkdruk (zeker, maar al gauw met negatieve bijklank) of is het efficiënter werken en is daar destijds ook niet bewust voor gekozen? Daarnaast toevoegen dat personeel zaak is van de vervoerder, waar DO's als opdrachtgever volgens mij alleen aangeven dat je aan wet en CAO dient te houden.
14. Pagina VI: leidt aanbesteding tot onveilige situaties door onervaren spoorpersoneel, of is dit bijvoorbeeld het gevolg van een te krappe implementatieperiode (c.q. periode waarin bekend is welk NS-personeel overgaat) waardoor een nieuwe vervoerder te weinig tijd heeft om nieuw personeel te werven? En: wat is de relevantie van de mededeling dat er sprake is van eenmansbediening en het rijden van dezelfde trajecten? Uit onderzoek komt blijkbaar geen effect voor reizigers (bron: 5.1.2.e)
15. Pagina VII over onveilige situaties: *"Het gevolg is dat de regionale vervoerders moeite hebben om tijdig ervaren personeel te werven voor een nieuwe concessie. Uit onderzoek van de ILT blijkt dat dit tot onveilige situaties kan leiden."* → Dit is wel een heel snelle (onterecht) generieke conclusie. Er wordt bedoeld op roodlichtpassages bij overgang van concessies van NS naar regionale spoorvervoerder. Nu lijkt het net alsof dat generiek lijdt tot veiligheidsissues. Er gaat hier veel meer achter schuil (ligt een rapport van ILT achter en is recent afspraak over geweest eind oktober). Daarnaast is er bij de overgang van regionale vervoerder naar regionale vervoerder tot nu toe geen probleem.
16. Pagina VI: de laatste alinea (over vergelijking met andere sectoren) moet m.i. prominenter worden en de kapstok worden voor het hele verhaal over personeel. Binnen die context kunnen vervolgens voor de OV-sector een aantal vergelijkende constatering worden gedaan.
17. Pagina VIII: hier wordt een verband gesuggereerd tussen grootte van een concessie en de mate waarin deze juridisch aangevochten wordt. Ook hier: onderbouwing? Ons beeld is immers dat er altijd sprake was van juridische geschillen, volgens mij al begonnen bij de eerste aanbesteding van de stadsdienst Leeuwarden rond 2001 (toch niet de allergrootste...)
18. Pagina VIII: *"Het besef van het belang van een adequate monitoring is in de loop der jaren toegenomen en concessie monitoring (de toezicht en handhaving van de concessievoorwaarden) heeft zich gaandeweg ontwikkeld in de richting van een professionelere aanpak. Toch lijken de houdingen nog sterk te verschillen tussen overheden."* → Laatste zin: Wat wordt precies bedoeld?
19. Pagina VIII: hier wordt gesuggereerd dat DO's vooral sturen op kostprijs. Dit moet genuanceerd worden: veel kwaliteit wordt vooraf al vastgelegd in Programma's van Eisen (die niet voor niets steeds dikker werden). Vervolgens werd de belangrijkste variabele de kostprijs: benodigde subsidie dan wel het aantal DRU's/ DIRK's voor de vooraf beschikbaar gestelde subsidie.

Bovendien wordt ook gestuurd op andere zaken, zoals reizigersopbrengsten en klantwaardering (o.a. door bonus-malusregelingen).

20. Pagina VIII: *“Een ontwikkeling in de richting van mobiliteitsconcessies is in een paar gebieden waar te nemen maar heeft tot op heden nog niet geleid tot onverdeelde successen.”* → Alles wat je aan innovatie doet, heeft tijd nodig om goed en vertrouwd te raken en daarbij heb je ook knelpunten. Vind de duiding nu wat te negatief.
21. Pagina IX: verband tussen groter wordende concessies en afnemende concurrentiedruk: ook hier: onderbouwing? Volgens ons wordt het tegenovergestelde namelijk ook wel eens betoogd, namelijk dat kleine concessies voor vervoerders minder interessant zijn, en vooral niet voor mogelijke buitenlandse toetreders.
22. Pagina XII: de opmerking over meer gewenste uniformiteit op het gebied van toegankelijkheid klinkt logisch, maar kan voor consumentenorganisaties ook negatief uitpakken. Concreet voorbeeld bij de MRDH: 3 vervoerders (RET, HTM en CXX) moesten voldoen aan de landelijke richtlijnen wat betreft toegankelijkheid. Twee van de drie gingen uit zichzelf verder dan dat, en stonden ook elektrische rolstoelen in hun bus toe. De derde, HTM, hield vast aan de landelijke richtlijn maar kreeg (doordat reizigers een vergelijking maakten met RET en Connexxion) hierover een negatieve pers. Sterker sturen op uniformiteit kan er toe leiden dat ‘de zwakste schakel’ bepalend wordt, dus dat in deze situatie alle vervoerders de ‘strakke’ landelijke lijn hadden vastgehouden en dus geen elektrische rolstoelgebruikers toegestaan zouden hebben.
23. Pagina XII: aanscherpen wat bedoeld wordt met ‘basisvoorzieningen’. Bij concurrentie op aantal DRU’s / DIRK’s kunnen vervoerders zich namelijk wel degelijk onderscheiden door extra vervoer te bieden, juist op tijden en plaatsen waar de vervoervraag geringer is (maar vervoeraanbod soms politiek wel wenselijk wordt geacht, zie eerdere opmerking hierover). Afhankelijk hoe je ‘basisvoorziening’ precies definieert worden hier wel degelijk ‘bonuspunten verdiend door een hoger niveau van voorzieningen aan te bieden’.
24. Pagina XIII: is bij *‘plezierige werkomstandigheden’* een kwantitatieve onderbouwing te geven, bijvoorbeeld tevredenheidsonderzoeken in de afgelopen 25 jaar (ook al vóór de Wp2000) bij verschillende vervoerders? Nu blijft het hangen bij de (blijkbaar niet onderbouwde) stellingen over negatieve impact van arbeidsproductiviteitsverhogingen, zie pagina II.
25. Pagina XIV: het benoemen van de thema’s waarop DO’s afspraken maken in combinatie met de constatering dat op vrijwel alle thema’s issues spelen, suggereert dat er maar weinig terecht komt van het maken van goede afspraken. Nuanceren / verduidelijken: is er op genoemde thema’s veel bereikt, ook al zijn er op sommige (volgens mij toch niet alle?) thema’s nog onopgeloste issues. Ook hier de nuancering maken dat bij sommige issues (bijvoorbeeld niet-enkelvoudig inchecken bij meerdere treinvervoerders) decentralisatie en/of aanbesteding niet de oorzaak van het issue is. Zie bv. ook voortgangsrapportages van NOVB.

Enkele opmerkingen bij de overige tekst van het rapport:

- P6 (H 3): zijn er geen cijfers (aantal reizigers, reizigerskm’s etc.) van de situatie vóór de invoering van de WP2000? Dat geeft het grootste effect weer van aanbesteden en inbesteden.
- P8 Alinea ‘economische theorie’ nodig?
- P21 – 23: Bij verschillende ‘issues’ lijken de klepel en de klok gescheiden te zijn gebleven:
 - Betalen en verdelen (bedoeld wordt tarieven?);
 - Reispatronen (reizigersdata) en MaaS, dat heeft wel iets met elkaar te maken, maar zijn twee aparte onderwerpen en gaan (MaaS) soms niet (alleen) over data,
 - Duurzaamheid: Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) wordt gemist;
 - Kwaliteit en innovatie gaat deels over reisinformatie;
 - Sociale veiligheid: vernieuwing convenant (net bestuurlijk geaccordeerd, dd. 11 december) wordt gemist; Overigens is sociale veiligheid juist ‘uit de aanbesteding’ gehaald (apart budget beschikbaar) en zou dus geen onderwerp in dit kader moeten zijn.

- Werken aan één samenhangend ov systeem voor de reiziger is een thema voor de stelselverantwoordelijke of voor samenwerking?
- P24 “Illustratief is de voor het issue openstellen reizigersdata...” snappen we niet: dat is toch een voornemen voor een actie en geen lopende actie? Dat geldt voor het gehele Toekomstbeeld OV 2040 (contourennota) en de 46 daarin gezamenlijk met overheden en vervoerders benoemde acties.
- P 28 Implementatieperiode: de benoemde gevolgen gelden toch voor elk bedrijf wat over wordt genomen en elke werknemer die van baan verandert?
- P 53: De case laat zien dat er een (opvallende) stijging is van DRU-tarief.... Waarschijnlijk is dit (grotendeels?) toe te schrijven aan de duurzaamheids- (en andere) eisen die worden gesteld via het bestuursakkoord Zero Emissie Bus.
- NB (beetje flauw): in de tabellen in bijlage 2 staat dat er vooral verschil is doordat NS personeel meer roostervrije dagen heeft (minder productieve uren), of is dat een verkeerde interpretatie?

Tot slot algemeen:

- Maak conclusies (antwoorden op vragen) korter en feitelijker. Ook als er geen antwoord op de vraag is te geven.
- De aandacht voor personele zaken in het rapport is begrijpelijk (vraag Tweede Kamer), maar in onze ogen hier toch buitenproportioneel. De stellingname die tussen de regels doorsijpelt is in onze ogen niet op zijn plaats. Ja, de decentralisatie en aanbesteding heeft geleid tot een hogere productiviteit, maar dat was enerzijds nodig (was te laag) en anderzijds maatschappelijk ‘normaal’. In alle sectoren is de arbeidsproductiviteit gestegen.

Bouwsteen "Effecten van aanbesteden in het OV"

Hoofddlijn opmerkingen NS 50%versie rapport – als aanvulling op specifieke opmerkingen verwerkt in conceptrapport

Thema	Opmerking
Effect ten opzichte van wat?	<p>In het rapport worden conclusies getrokken over effecten. Daarbij is vaak niet duidelijk ten opzichte van wat een effect wordt geconcludeerd. Bv. in de samenvatting: "Een positief effect is dat de efficiency is toegenomen." De efficiency waar en ten opzichte van wat?</p> <p>Daarnaast is het ook zo dat de conclusies niet in lijn zijn met de vragen, zie bijvoorbeeld de eerste vraag en het antwoord daarop. De positieve effecten die genoemd worden zijn niet direct een gevolg van aanbesteden, hetgeen wel de vraag is. Een duidelijke en scherpe verwoording is, gelet op het onderwerp, van groot belang. Voorkomen moet worden dat de antwoorden een vertekend beeld geven, doordat ze niet te relateren zijn aan de vraag.</p>
Opgelegde effecten?	De vergelijking tussen aanbesteding en onderhands gunning is nu niet geschoond van de positieve effecten die zijn opgelegd door de aanbestedende dienst. Dit is wél belangrijk. Het kan immers zijn dat een deel van de positieve effecten is opgelegd door de aanbestedende dienst. Dat betekent dat hier een vergoeding tegenover staat (door de subsidie). Dit houdt echter niet in dat het effect is toe te schrijven aan de aanbesteding. Immers, de onderhands gegunde concessie had dezelfde eisen kunnen bevatten.
Vergelijking HRN	Voor een goed beeld van de effecten van aanbesteden, zouden wél aanbestede spoorconcessies in ieder geval vergeleken moeten worden met <u>het totale HRN</u> , als niet aanbestede maar onderhands gegunde concessie. Dit te meer omdat dit onderzoek een bouwsteen is t.b.v. de keuze over toekomstige marktordening, in het bijzonder die van het HRN. Dit is in eerdere sessies bevestigd. De vergelijking met het totale HRN ontbreekt echter voor een belangrijk deel.
Terminologie/afbakening	Er wordt in het rapport vaak over "openbaar vervoer" gesproken terwijl dan alleen het busvervoer bedoeld wordt. Dit leidt tot foute gevolgtrekkingen bij de lezer.
Onderbouwing	<p>In het rapport wordt diverse keren gesteld dat er onvoldoende (vergelijkbare) informatie beschikbaar is. Dit is teleurstellend. Gevolg hiervan is dat antwoorden op vragen vaak op kwalitatieve, subjectieve beoordelingen gebaseerd zijn en vaak voorzien zijn van termen als "aannemelijk, volgens diverse partijen, lijkt, in het algemeen, is de ervaring, waarschijnlijk, etc.".</p> <p>Voor een goede bouwsteen is het van groot belang dat de antwoorden zo veel mogelijk worden geobjectiveerd.</p> <p>Indien daadwerkelijk onvoldoende cijfers beschikbaar zijn over gedecentraliseerde diensten, zou minimaal daar waar wél lange cijferreeksen beschikbaar zijn (het HRN) de conclusie getrokken moeten worden hoe het zich ontwikkeld heeft.</p>
Overheidsfinanciering	Een van de kernpunten zou moeten zijn hoe de bijdrage van de overheid zich ontwikkeld heeft in de tijd (en de mate waarin de reiziger bijdraagt aan de kosten). Dit ontbreekt echter volledig, terwijl daar een groot verschil zit tussen de aanbestede concessies en de onderhands gegunde concessies.
Concessieoverstijgende aspecten	<p>De gevolgen van aanbesteden op concessie-overstijgende aspecten worden te lichtig neergezet, bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> In het rapport wordt geconcludeerd dat er op <i>duurzaamheidsgebied</i> geen issues zijn. Echter, als gevolg van o.a. aanbestedingen wordt het innovatiepotentieel van de sector niet benut waardoor er sprake is van 'gemiste kansen'. Dit is moeilijk te operationaliseren in een aanbesteding. Zonder concrete afspraken over wat <i>toegankelijkheid</i> als basisvoorziening inhoudt, is een reis met meerdere vervoerders voor mensen met een beperking lastig of zelfs onmogelijk. Helaas zijn er op dit moment geen concessie-overstijgende afspraken die leiden tot standaardisatie.

Opmerkingen bij gestelde vragen en antwoorden

Vraag/antwoord 1

Wanneer contracten vaker zijn aanbesteed neemt dit effect af en sommige concessies laten nu weer een stijging van de kostprijs zien, onder andere door de intussen toegenomen kwaliteits- of milieu-eisen.	Belangrijk dat appels met appels worden vergeleken. Als tegenover een prijsstijging staat dat er ook meer geboden wordt, is dit nog steeds winst als gevolg van aanbesteding. De efficiëntiewinst als gevolg van aanbesteding, biedt ruimte voor investeringen in kwaliteit of milieu. Betere kwaliteit en meer duurzaamheid zijn concrete voordelen van aanbestedingen die concreet benoemd moeten worden
de overgang naar een andere werkgever bij een concessiewisseling kan ook onrust veroorzaken en leidt tot een geringere saamhorigheid tussen personeel en een verminderde loyaliteit aan de werkgever.	die onrust wordt ook mede veroorzaakt door de NS die in overleg met vakbonden het personeel bepaalde garanties biedt die niet te handhaven zijn
Het effect op reizigers is niet goed vast te stellen	Het effect op reizigers is concreet te benoemen. Er wordt een stijging van 10-15% behaald direct na aanbesteding. Uit diverse openbare bronnen vallen wel degelijk cijfers te halen en daarnaast is er ook het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer.
Daarvoor is het nodig afspraken te maken en samen te werken. Overheden, vervoerders en anderen pakken deze coördinatievraagstukken in het algemeen op een volwassen manier op.	FMN deelt deze mening. Wel vinden wij dat er verbetering valt te behalen in de afstemming tussen regionale vervoerders en het HRN. Een verplichting in de HRN concessie kan dit bewerkstelligen
Monitoring van gegevens in concessie is aandachtspunt volgens de onderzoekers. Het verkrijgen van gegevens loopt uit waardoor gegevens tussen concessie maar binnen binnen een concessie (voor en na concessieverlening) lastig vergelijkbaar zijn.	FMN begrijpt niet wat hier precies bedoelt wordt en wat het probleem is. Evenmin wordt duidelijk gemaakt hoe het probleem opgelost kan worden. Er wordt niet verwezen naar het Modelinformatieprofiel Openbaar Vervoer. FMN beveelt aan dit nader te onderzoeken.
Bij inbesteding zijn er minder concurrentieprikkels dan bij aanbesteding. Daar staat tegenover dat tussentijdse aanpassingen in dienstregelingen of in voorzieningen een beperkter juridisch risico kennen; tussentijdse aanpassingen aan aanbestede contracten kunnen worden betwist door (potentiële) inschrijvers die het contract niet hebben gewonnen	Dit is wel erg summier en biedt weinig inzicht in de feitelijke dynamiek van inbesteding vs. aanbesteding en de praktijk. Als bijvoorbeeld gekeken wordt naar de inbesteding van het HRN dan is het blijkbaar nog niet zo gemakkelijk om zaken te wijzigen (denk aan doortrekken van Valleilijn van Amersfoort naar Utrecht). Ook kunnen onderhandse gunningen juridisch kwetsbaar zijn (bijvoorbeeld de onderhandse gunning van het internationale traject Amsterdam-Wenen aan NS. Er zijn vele voorbeelden van de NS die wijzigingen eveneens aangrijpt voor een heronderhandeling van voorwaarden. FMN is van mening dat dit vermeende nadeel van aanbestedingen niet opgaat.
Bij aanbestede contracten bestaat er onzekerheid over voortzetting van de dienstverlening bij de zittende vervoerder, waardoor de prikkels tot investeren afnemen of wegvallen.	Dit is wel erg kort door de bocht als aanbesteding met inbesteding wordt vergeleken. Zijn investeringsprikkels er dan wel bij inbesteding. Voor de hand ligt dat juist bij inbestedingen er een gebrek aan prikkels tot investeren is.
De vervoersprestatie (het aantal vervoerde reizigers) is vooral verbeterd in de grote steden (bij de inbestede contracten), maar dit heeft vooral een economische en demografische oorzaak.	Zie eerdere opmerking over de groei in het reizigersaantal direct na aanbestedingen. Die bedraagt 10-15%. FMN is van mening dat dit nader onderzoek behoeft en geadresseerd moet worden in het rapport.
Vraag 3	
Bij het reizen tussen concessies zijn aansluitingen echter een aandachtspunt. Dat betreft onder meer de integratie van abonnementen en het verkeerd kunnen in- en uitchecken bij de treinen van verschillende vervoerders.	FMN is van mening dat naast de aandachtspunten, onderzoekers ook aandacht moeten besteden aan de oorzaken en mogelijke oplossingen: geen verplichting in HRN concessie voor afstemming die kan in de mid-term review worden opgelost, resp. gebrek aan open toegang tot data
Bij de inbestede contracten en op het hoofdrailnet is dezelfde ontwikkeling van de klanttevredenheid te zien als bij de aanbestede lijnen in het streekvervoer.	FMN vraagt zich of de resulaten en meetmethodes wel te vergelijken zijn. NS meet zelf en regionale vervoerder worden via KPVV gemeten. Het leidt tot een vertekend beeld om het HRN (incl IC's) vergelijken met regio-sprinters van andere vervoerders. Voor een goede vergelijking zouden sprinters van NS met regioliijnen vergeleken moeten worden.

Specifieke voorzieningen voor kleine doelgroepen worden alleen aangeboden als hier een businesscase voor is of wanneer deze zijn voorgeschreven door de concessieverlener.	Is hier een verschil tussen investeringen en aanbestedingen? Wat is de reden dat er concessieoverstijgende afspraken zijn, maar dat bij een aanbesteding die afspraken niet worden meegenomen? Is dit een effect van aanbesteden en hoort dit thuis in dit onderzoek?
Tarieven zijn gestegen	Dit behoeft verdere uitwerking. Welke tarieven zijn met hoeveel gestegen? Gaat het hier voornamelijk om een stijging van de tarieven van NS? Tarieven kunnen ook niet los worden gezien van BDU's en het teruglopen van BDU's is hier niet in meegenomen.
Het klantoordeel over punctualiteit was iets hoger voor openbaar aanbestede concessies dan onderhands gegunde. In 2006 lag het klantoordeel punctualiteit voor investeerde concessies lager, maar deze heeft een groei doorgemaakt en haalde in 2015 de score op	Dit vergelijkt appels met peren, omdat de criteria die voor NS worden gebruikt, niet dezelfde zijn als die voor de regionale vervoerders. Evenmin zijn verschillen in infrastructuur en mobiliteit tussen randstad en de regio meegenomen (capaciteit op spoor, vervoersdruk en alternatieven via weg, etc.)
Toegankelijkheid van het openbaar vervoer is verbeterd, maar vooral door richtlijnen. Aandachtspunt is dat de toegankelijkheid voor reizigers met een beperking niet overal hetzelfde is, ondanks dat hier concessie-overstijgende afspraken over zijn. Specifieke voorzieningen voor kleine doelgroepen worden alleen aangeboden als hier een businesscase voor is of wanneer deze zijn voorgeschreven door de concessieverlener.	FMN is het niet met deze stelling eens, omdat hij buiten beschouwing laat welke inspanning vervoerders met materieel, personeel en andere vormen van beschikbaarstelling van OV zich de laatste jaren getroost hebben om het OV voor iedereen toegankelijk te maken.
Vraag 4	
De laatste jaren is er in een aantal concessies een stijging te zien onder andere door de intussen toegenomen kwaliteits- of milieueisen.	Zie ook eerdere opmerking. De simpele constatering dat het tarief stijgt, vertekent het beeld. Er staat namelijk ook stijging in kwaliteit en/of duurzaamheid tegenover op basis van een wens/eis van de overheid
Maar ook op het hoofdailnet en bij investeerde concessie zijn de kosten per eenheid gedaald.	Dit behoeft nadere uitwerking. Zijn de kosten per eenheid in alle gevallen gedaald en in welke mate zijn de kosten dan gedaald. Is die daling dan ook vergelijkbaar met een daling bij aanbestedingen? FMN begrijpt dat de verhoudingsgetallen nader onderzocht moeten worden. Maar er zijn dus al wel cijfers beschikbaar op basis waarvan de conclusies kunnen worden getrokken?
Vraag 5 Dat en het gegeven dat men om de zoveel jaar een andere werkgever kan krijgen leidt ertoe dat de onderlinge band van personeel en de verbondenheid met het bedrijf waarvoor men werkt is afgenomen.	FMN begrijpt niet goed wat de relevantie hiervan is.
Concessiewisselingen gaan gepaard met ander materieel en andere dienstregelingen, wat in een overgangperiode tot spanningen kan leiden. (...) Bij het spoorvervoer en dan met name decentralisatie van spoordiensten van NS naar regionale vervoerders, geldt dat relatief weinig personeelsleden de overstap maken van NS naar een nieuwe concessiehouder. Over het algemeen worden de arbeidsvoorwaarden bij NS als aantrekkelijker gezien dan die in de CAO Multimodaal	Bij een dergelijke verandering is het niet meer dan normaal dat er enige spanning en onzekerheid optreedt. De effecten die worden genoemd zijn met name korte termijn effecten. De vraag is of op langere termijn er nog substantiele, relevante effecten zijn. Gezien de duur van een concessie van 15 jaar moet met name naar de lang termijn en niet overwegend naar aanloopeffecten worden gekeken.
Aangezien personeel wel een relatief grote kostenpost is ligt het in de lijn der verwachting dat OV-bedrijven bij een zoektocht naar een hogere kostenefficiëntie ook goed kijken naar kosten van de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Bij effectieve concurrentie is het ook aannemelijk dat xinefficiënties zijn afgenomen en marges zijn gedaald.	OV-bedrijven concurreren ook om personeel met andere branches op de arbeidsmarkt en hebben alle belang bij tevreden medewerkers die een marktconform salaris verdienen en bij het bedrijf willen blijven.
Uit onderzoek van de ILT blijkt dat dit tot onveilige situaties kan leiden. Aanbesteding van regionale spoordiensten heeft geleid tot een verandering van de inhoud van het werk. Bij regionale spoordiensten is vaker dan bij NS sprake van eenmansbediening en het rijden van dezelfde trajecten.	Dit effect is heel snel weg, als het zich al voordoet. ter vergelijking: hetzelfde geldt voor onervaren machinisten bij de NS. En voor alle onervaren buschauffeurs in NL, ongeacht waar ze werken
vraag 7	
Een ontwikkeling in de richting van mobiliteitsconcessies is in een paar gebieden waar te nemen maar heeft tot op heden nog niet geleid tot onverdeelde successen.	FMN deelt deze mening niet en vraagt zich af op basis van welke objectieve criteria deze conclusie is getrokken. Er zijn al vele innovaties geweest in openbaar aanbestede concessies waaraan geen aandacht lijkt te zijn besteed in het onderzoek.

Het besef van het belang van een adequate monitoring is in de loop der jaren toegenomen en concessie-monitoring (de toezicht en handhaving van de concessievoorwaarden) heeft zich gaandeweg ontwikkeld in de richting van een professionelere aanpak.

FMN vindt het van belang dat hier specifiek wordt ingegaan op de positie van regionale overheden. Door de kennis van regionale overheden en de geringere afstand tot de dienstverlening en de klant is de kwaliteit van monitoring hoger.

vraag 8

In zijn algemeenheid geldt dat de prikkels die door overheden zijn ingebouwd vooral op kostprijs en (kwaliteit en kwantiteit van) het aanbod sturen (dit zijn vaak kwaliteitseisen, soms gekoppeld aan bonus/malusregelingen).

FMN onderschrijft deze conclusie. Tegelijkertijd is het belang dat niet alleen naar de algemeenheid wordt gekeken, maar juist naar specifieke verbeteringen in kwaliteit waaronder ook verduurzaming de vloot, hogere frequentie en betere aansluitingen. Dergelijke verbeteringen zijn aan de orde van de dag bij aanbestedingen en zouden specifiek moeten worden benoemd in het onderzoek.

Naarmate er echter meer voorwaarden worden gesteld in aanbestedingen en concessies groter en complexer worden, worden (onbedoeld) de toe- en uittredingsbarrières verhoogd, waardoor de effectieve concurrentiedruk afneemt.

Wordt dit dan ook gestaafd met feiten over de complexiteit van aanbestedingen en het aantal deelnemers? Er is namelijk ook een tegengestelde effecten, nl. hoe kleiner de aanbesteding hoe lager de kans dat je je kan onderscheiden en hoe minder aantrekkelijk de aanbesteding is vanuit bedrijfs-economisch perspectief

vraag 9

Welke succesfactoren en randvoorwaarden moeten aanwezig zijn om tot succesvolle aanbestedingsprocessen te komen zodat er bijvoorbeeld voldoende concurrentie en marktspanning is en na gunning van de concessie voldoende voorbereidingstijd is voor de vervoerder om tot goede implementatie te komen? Juridische problemen (rechtzaken) ertoe geleid dat implementatietijden flink ingekort moesten worden.

In het rapport staat nu alleen voldoende voorbereidingstijd aan de kant van de overheid genoemd. In aanvulling daarop wil FMN benadrukken dat concurrentie bij een aanbesteding alleen mogelijk is als partijen effectief met elkaar kunnen concurreren, dus als er een gelijk speelveld is.

Dit behoeft meer uitwerking; zijn er ook nog andere redenen te benoemen?

vraag 10

In hoeverre beschikken de concessieverlenende overheden over voldoende kennis en data om hun taken goed uit te kunnen voeren? Besteed hierbij aandacht aan de ontwikkeling van het lerend vermogen en kennisuitwisseling door concessieverleners door de tijd heen.

In de HRN-concessie zijn weinig prestatieverplichtingen terug te vinden; er is dus geen kenniswisseling geweest met de regioconcessies. Het gevolg is dat het publieke belang daar gekaderd wordt door het private belang van NS, terwijl in de regioconcessies het publieke belang gedefinieerd wordt door de eisen en wensen, waarna een vervoerder de keuze heeft om die eisen en wensen wel of niet te accepteren - maar in alle gevallen die eisen wel moet volgen, als hij wél inschrijft.

Contractuele voorwaarden kunnen vervoerders ook verplichten tot het leveren van data aan de contracterende overheden

NS is hier op geen enkele manier aan geboden. Dit gebeurde ook in Limburg, waar dat NS in een bevoordeelde positie plaatste en leidde tot een ongelijke behandeling door NS van NS en diens concurrenten.

Data is bovendien essentieel voor MaaS, dit is niet benoemd

Cijfers zijn hierdoor lastig of niet te vergelijken. Een belangrijke uitdaging voor de sector als geheel en voor de overheden in het bijzonder is de vluchtigheid van de verzamelde kennis. (...) Kennisopbouw en -behoud is daardoor in veel gevallen moeilijk te realiseren en te borgen.

FMN vraagt zich af waar de hiervoor genoemde conclusies op gestoeld zijn.

FMN vraagt zich af of dit zo is en of dit een probleem van de praktijk is.

Vraag 11

Het laten aanbieden van het vervoer door verschillende vervoerders vergroot op zich, door het betrekken van een groot palet aan actoren, de kans op het ontstaan van nieuwe ideeën.

FMN is daarom van mening dat het HRN aanbesteed moet worden. Op het HRN vindt nu geen innovatie plaats en geen sturing en instrumenten om de exploitant uit te dagen daar verandering en tempo in te brengen.

Vraag 12

In hoeverre biedt de huidige wet- en regelgeving (nog) voldoende ruimte aan een concessieverlener om in of gedurende de concessie in te spelen op nieuwe wensen of ontwikkelingen in de markt?

Het ontbreekt binnen de HRN-concessie aan prikkels om tot marktbrede samenwerking te komen, inclusief datadeling of belang van de reiziger die gebruik maakt van meerdere modaliteiten om van a tot b te komen.

Vraag 13

In hoeverre leiden wet- en regelgeving dan wel eisen uit vervoerconcessies tot kansen en belemmeringen voor vervoerders om innovatief te zijn?

Dit leidt tot een plicht tot samenwerking met andere vervoerders, waardoor de reiziger door innovatieve diensten gebruik kan maken van meerdere modaliteiten.

Vraag 14

Het functioneren van het stelsel geeft voor het Rijk vooralsnog geen aanleiding om in te grijpen.

Op het punt van datadeling is een monopolie ontstaan door de Joint-venture van NS en de stadspartijen. Hier dient het rijk in te grijpen.

<p>NS heeft de concessie op het hoofdrailnet onderhands gegund gekregen maar mag wel meedingen op gedecentraliseerde spoorlijnen.</p>	<p>Evenals waar het gaat om de doorlopende claim van NS om schade om zo doorrijden/voorstellen die goed zijn voor de reiziger te blokkeren, om verplichtende samenwerking (NS nu geen prikkel of plicht) etc... Dat het functioneert, wil niet zeggen dat het optimaal functioneert: het kan beter en daar zou ook naar gestreefd moeten worden. Bij de HRN-concessie heeft FMN meer opmerkingen gezet: De samenwerkingsverplichting, het gebrek aan daadkracht van I&W om NS te dwingen en autonome neiging om te monopoliseren (zie bv. Rivier) te tacklen, plus gebrek aan plicht tot deling data reizigers en opbrengsten bij decentralisaties.</p>
<p>(Bij onvoldoende voortgang) soms door te regisseren of zelfs te reguleren.</p>	<p>FMN constateert dat dit bij het creëren van een gelijk speelveld onvoldoende gebeurt. Dit is te zien bij de situatie in Limburg, waarbij het ministerie de regels met moeite wilde aanscherpen. Daarnaast wordt de quickscan van ACM wordt als irrelevant bestempeld, omdat er geen sprake zou zijn van een machtspositie.</p>
<p>Volgens veel betrokkenen zou het Rijk zich soms actiever mogen opstellen, maar een aantal van hen twijfelt of het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor altijd voldoende kennis en informatie heeft.</p>	<p>De Staatssecretaris/Minister wordt verantwoordelijk gezien voor de NS. FMN vraagt zich af of de passieve houding te maken heeft met het gebrek aan prikkels, waardoor het ministerie niet wilt ingrijpen.</p>
<p>Vraag 15 Vanuit de reizigers wordt gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer als basisvoorziening gezien. Vervolgens moet het OV veilig en betrouwbaar zijn. Als deze behoeften zijn vervuld hechten reizigers waarde aan snelheid en gemak. Daarna komen zaken als comfort en beleving.</p>	<p>FMN vraagt zich af waar deze normenhiërarchie op gestoeld is.</p>
<p>Aan basisvoorzieningen worden over het algemeen wel eisen gesteld, maar er zijn geen 'bonuspunten' te verdienen door een hoger niveau van voorzieningen aan te bieden.</p>	<p>Dit kan de aanbestedende overheid aan eisen stellen bij de concessie. Ook toegankelijkheid en mobiliteit in de brede zin komen hier niet aan de orde.</p>
<p>Vraag 17</p>	
<p>Er zijn de afgelopen jaren verschillende convenanten ondertekend door concessieverlenende overheden en andere betrokken partijen.</p>	<p>De uitvoering van stelselverantwoordelijkheid kan hier aanzienlijk worden verbeterd. Dit kan door het delen van data uit TRIAS, dat NS en stadsbedrijven willen voorkomen. De Kamer vroeg dit van het kabinet via een motie, maar dit is momenteel nog steeds niet geregeld, met negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid en behoud van het waterbedeffect.</p> <p>FMN wil ook dat het ministerie het voortouw neemt in het reisverbod. Zonder een wettelijke basis hiervoor kunnen regiovervoerders niets doen om de sociale veiligheid van het personeel te verbeteren.</p>
<p>Vraag 18</p> <p>Hoe kan worden voorkomen dat er verschillen in het niveau van basisvoorzieningen ontstaan en de reiziger niet van te voren weet welke voorzieningen aanwezig zijn?</p>	<p>Dit zijn twee verschillende vragen. Daarnaast staat hierboven dat de reiziger niet perse geeft om verschillen in basisvoorzieningen. Waarom zouden die dan geuniformeerd moeten worden? Uniformering leidt ook dat concurrerende elementen (heterogeniteit in aanbod) hierdoor worden afgewend; dat leidt tot prijsaanbestedingen. Regionale overheden kunnen zelf goed inschatten wat de regionale behoeften zijn en kunnen concessies hierop aanpassen. Informatievoorziening van de voorzieningen in het OV zouden afdoende moeten zijn.</p>
<p>Vraag 19</p>	
<p>Kan een bepaalde mate van uniformiteit in de basisvoorzieningen in het openbaar vervoer gewaarborgd worden zonder dat dit ten koste gaat van de marktspanning bij een aanbesteding en de flexibiliteit gedurende de concessie?</p>	<p>FMN vraagt zich af waarom je deze waarborging moet willen. Zie daarvoor de vraag hierboven. Via coordinatie van de rijksoverheid en afstemming tussen regionale overheden kan uniformiteit (indien gewenst en opportuun) wel degelijk worden gewaarborgd.</p>
<p>Vraag 20</p>	
<p>Voor welke concessie-overstijgende onderwerpen hebben overheden/vervoerders nadere afspraken gemaakt?</p>	<p>Bij NS zijn er géén verplichtingen in de HRN-concessie om tot samenwerking te komen rondom concessieoverstijgende onderwerpen. Dit zou bij de MTR gewijzigd moeten worden. Dit heeft FMN aangegeven in het kader van de MTR-bespreking met InnoV. Zolang er geen middel bestaat om de NS te prikkelen tot samenwerking, blijft het belang van NS bovengeschild aan het gewogen, concessieoverstijgende belang van de reizigers en vervoerders.</p>
<p>Voorbeelden van issues zijn: gemakkelijker betalen, openstellen reizigersdata en zorgen voor een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen. Soms zijn oplossingen juridisch of technisch ingewikkeld.</p>	<p>FMN herkent deze issues en ook het feit dat oplossingen niet altijd makkelijk en direct te realiseren zijn. Dat heeft overigens niet direct met aanbestedingen te maken. FMN is wel van mening dat met een heldere focus op de belangrijkste problemen het wel degelijk mogelijk is om tot oplossingen te komen.</p>

Opmerkingen bij het vervolg

pagina 26 e.v.

Sociale veiligheid komt meermaals terug, omdat dit door aanbestedende overheden als basisvoorwaarde wordt beschouwd.

Sociale veiligheid is buiten de concurrentie geplaatst. Geen enkele aanbestedende overheid zet in zijn bestek iets op het gebied van sociale veiligheid waar punten op verdiend kunnen worden, alleen eisen. Mogelijk wordt hier ook of juist bedoeld op Social Return (bijv. het in dienst nemen van mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt). Het verdient aanbeveling het onderscheid tussen sociale veiligheid en social return scherper te maken.

p. 34

Prijzen in het openbaar vervoer zijn sinds 2000 gestegen, sneller dan de gemiddelde prijzen in Nederland. Opvallend is dat de prijsontwikkeling op de verschillende modaliteiten tot aan 2011 gelijk op gaat.

Er is veelvuldig door de landelijke overheid bezuinigd door het niet indexeren van de BDU aan de Provinciale overheden, die daardoor hun financiële bijdrage aan het OV ook niet indexeerden. De kostenstijging moest dan wel gecompenseerd worden door stijgende tarieven voor passagiers. Daarbovenop werd de SOV ook niet of nauwelijks geïndexeerd. Bij een KDG van ca. 50% (en excl. SOV vaak maar van ca. 30%) moesten de prijzen voor het regionale vervoer twee maal (excl. SOV feitelijk bijna 3x) zo hard stijgen als bij een contract dat voor 100% uit reizigersopbrengsten wordt gedekt (HRN).

p. 37

Als we deze drie lijnen buiten beschouwing laten komt de groei in reizigerskilometers op de regionale lijnen neer op 12 procent in de periode 2014-2017. Echter is de grote groei in provincie Gelderland tussen 2014 en 2015 met name verantwoordelijk hiervoor. Als ook Gelderland buiten beschouwing wordt gelaten is de groei 5 procent in de periode 2014-2017. Ter vergelijking, de gecorrigeerde cijfers van NS laten een groei zien van 7 procent in dezelfde periode

Op deze wijze zijn de gunstige cijfers van de regionale lijnen gecorrigeerd, daarnaast zijn succesnummers buiten beschouwing gelaten, FMN vraagt zich af wat de reden daarachter is. Dit schetst een vertekend beeld van de realiteit. Bij een goede vergelijking is het noodzakelijk om bij het HRN de splitsing te maken tussen IC en stoptreinen.

p. 45

Als we het klantoordeel sociale veiligheid uitsplitsen naar aanbestedingsvorm zien we dat het oordeel sociale veiligheid hoger is in concessies waar openbaar is aanbesteed. Gevolgd door onderhands gegunde concessies en ten slotte inbestede concessies. Belangrijke notie is dat de inbestede concessies en stadsvervoer in de grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag omvatten, dat speelt mee in een lager veiligheidsgevoel.

FMN vraagt zich af waarom niet de keuze is gemaakt de vergelijking op te stellen op basis van wel/niet aanbestede concessies, zonder dat deze redenering door de aanwezigheid van grote steden plat te slaan. Op deze wijze heeft de constatering geen waarde. Aanbestede concessies laten een verbetering zien, inbestede veel minder. Bovendien heeft metro het meeste geprofiteerd qua sociale veiligheid van de OVC (het sluiten van de poortjes). Het is nog steeds de minst veilige modaliteit, maar met een zuivere vergelijking is het mogelijk met CROW cijfers te genereren die de relatieve verbeteringen per wel/niet aanbesteed laten zien.

P. 51

Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal actieve OV-bedrijven in Nederland, dan valt op dat dit is afgenomen door de jaren heen.

Het is niet waar dat het aantal actieve OV-bedrijven is afgenomen. De gedereguleerde markt startte met drie partijen: CXX/Hermes/33% van Syntus, Connex (later Veolia) en Arriva. De rest van Syntus was 33% Keolis, 33% NS. CXX deed de biedingen voor Syntus (o.a. ZHO) In 2003 heeft MTI de concessie InterHoMe gewonnen, maar is daarna weer van het beeld verdwenen. In 2004 won SVN Oost-Utrecht. SVN was onderdeel van Novia, later gekocht door CXX. In 2006 heeft TCR een buspendeltje bij Renesse gewonnen. Later hebben ze nog een tijd een concessie op Vlieland gehad. In 2008 betrad Qbuzz de markt. In 2009 won Syntus haar eerste concessie als zelfstandig bedrijf, los van CXX. In 2010 won EBS als nieuwkomer haar eerste concessie. In 2011 wonnen NS, RET en HTMBuzz concessies. de laatste 2 zijn nu weer inbesteed en daarmee ook de speler van de markt. In 2014 fuseerde Veolia met Transdev (moeder CXX en Hermes). Het zijn er nu 5 en het zijn er alleen maar meer dan 5 geweest a.g.v. stadsvervoerders die door inbesteding van de eigen markt, van de open markt af zijn gedwongen.

p. 53

Daarnaast is opvallend dat als een nieuwe vervoerder de zittende vervoerder vervangt, de kosten (en dus de subsidies) toenemen. Ovaautoriteiten betalen 8% meer vergeleken met aanbestedingen waar van de zittende vervoerder wint.

FMN wil graag dat dit nader verklaart wordt; de prijs is namelijk een gegeven in de aanbesteding, de DRU's of DRKm's zijn de variabele. Zelden wint de partij met het lagere aandeel DRU's, meestal diegene met een hoger aandeel. Dus de prijs per DRU gaat omlaag, niet omhoog. Hoe kan dan de subsidie stijgen? Zeker als die al een 'gegeven' was.

P.55

Vanwege de internationale concernrelaties is de bruikbaarheid van financiële verslaggeving van de actieve OV-bedrijven in Nederland beperkt. Er wordt hoofdzakelijk op groepsniveau gerapporteerd waardoor er slechts weinig specifieke gegevens over de Nederlandse markt beschikbaar zijn

4 van de 5 partijen publiceren hun cijfers in NL (alleen Arriva niet) en deze zijn bij de KvK opvraagbaar; deze stelling is incorrect.

P.61

De Inspectie heeft de ervaringen van drie concessiewisselingen op het spoor in beeld gebracht. Zij concludeert dat de ervaringen een consistent beeld vormen en komt tot de volgende 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

De NS lijkt met een andere Wp2000 te werken; personeel gaat van rechtswege over, maar niet bij NS. Daar krijgen ze een baangarantie en blijven bij NS. Bij de andere vervoerders gaan de chauffeurs, maar ook de machinisten, gewoon allemaal mee over, zoals het hoort. De overige problemen die hier gemarkeerd zijn vloeien hier (grotendeels) uit voort.

De bevinding zegt dus iets over NS, maar heeft geen betrekking op marktwerking.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Reactie op jullie eerste conceptrapport
Datum: woensdag 18 december 2019 10:07:02

Zelfde inhoud als 173

Zelfde inhoud als 173



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Concept verslag klankbordgroep
Datum: maandag 23 december 2019 13:26:30
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Ha 5.1.2.e,
 2 en 3 januari kan ik allebei in de middag. Fijne dagen!
 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 - DGMo
Verzonden: maandag 23 december 2019 13:17
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Concept verslag klankbordgroep
 Dag 5.1.2.e,
 Dank voor deze versie, we gaan hem met interesse lezen.
 Begin januari (2/3) even contact erover?
 Hartelijke groet en fijne feestdagen!
 5.1.2.e
 06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @decisio.nl>
Verzonden: zondag 22 december 2019 17:54
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Concept verslag klankbordgroep

Ha 5.1.2.e,
 Dank, zie de bijlage voor het rapport.
 Het rapport is een flinke slag verder, maar we zijn er nog niet:

- Er ontbreekt nog een inhoudelijke bouwsteen en dat is de financiële informatie van de DO's
- Structuur is flink aangepast:
 - H1 en H2 zijn nagenoeg ongewijzigd
 - H3 bevat nu een beschrijving van de OV-ontwikkelingen van de afgelopen 20 jaar
 - H4 gaat over de verwachtingen (theoretisch en praktisch) van marktwerking
 - H5 over de implementatie en de ervaringen en ontwikkelingen t.a.v. keuzes van DO's, concessieoverstijgende afspraken, stelselverantwoordelijkheid van het rijk
 - H6 bevat analyses, duiding en conclusie: wat is mogelijk toe te schrijven aan aanbesteden?

H7 geeft een overzicht van ervaringen in het buitenland

Door aanpassing van de structuur zit er wel her en der wat dubbeling in, daar hebben we al veel in geprobeerd te schrappen, maar het loopt nog niet overal lekker. Ik denk dat we ook nog wat moeten schuiven van en naar bijlagen. Zo zitten nu vrijwel alle cases in de bijlage, dat moet anders. Ook is er een bijlage met meer achtergronden over de reizigers(tevredenheid).

- Vragen en antwoorden staan nog op dezelfde plek. Antwoorden zijn deels aangevuld en aangepast.
- Alle commentaren van de Kbg bij de antwoorden op vraag 1 en 2 zijn verwerkt, bij de andere vragen deels. Door het hele rapport hebben we al een flinke slag gemaakt met commentaren, maar ook daar is nog niet alles verwerkt.
- Samenvatting volgt in de volgende versie.

Graag jullie kritische blik.

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 - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 20 december 2019 20:55

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

Onderwerp: RE: Concept verslag klankbordgroep

Ha 5.1.2.e,

Mooi. En prima, heb begin volgende week tijd om er naar te kijken, maar maandagochtend werkt ook.

Goed weekend! Groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e

5.1.2.e@minienw.nl

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

Verzonden: vrijdag 20 december 2019 19:25

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

Onderwerp: RE: Concept verslag klankbordgroep

Ha 5.1.2.e,

De lijn die jij schetst is prima werkbaar.

Wat betreft de 80% versie, die hebben we behoorlijk in de steigers staan, maar ik ben daar zelf nog niet helemaal tevreden over en wil er graag in het weekeinde nog even naar kijken. Dan hebben jullie uiterlijk maandagochtend een versie in de mailbox. Zonder tegenbericht ga ik ervan uit dat dat in orde is. Zo niet laat het weten dan stuur ik de huidige SVZ.

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 - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 19 december 2019 17:29

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

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

Onderwerp: RE: Concept verslag klankbordgroep

Dag 5.1.2.e,

Even met 5.1.2.e overlegd:

- We houden de planning in stand zoals eerder afgesproken.
 - Morgen ontvangen 5.1.2.e, 5.1.2.e en ik graag jullie tussenstand met duiding welke stappen jullie hebben gemaakt en wat nog te doen staat
 - Begin volgende week stuur ik een mail naar de klankbordgroep met het verslag en de tijdlijn. We zoeken nog even naar juiste bewoordingen. Zou je me de aangepaste versie van het verslag willen sturen?
 5.1.2.e kijkt er ook nog even naar.
 - Het lijkt ons goed om uiterlijk 3 januari een mail te sturen naar de klankbordgroep met een overzicht van de commentaren en hoe jullie die verwerken in de volgende versie. Lukt dit? Zou je ons toch ook nog de commentaren door kunnen sturen zodat we zicht krijgen op de belangrijkste discussiepunten?
 - Op 10 januari ontvangen wij dan de volgende versie
 - 17 januari richting klankbordgroep
 - Kbg verzoeken om uiterlijk 24 januari belangrijkste inhoudelijke discussiepunten op te sturen, op basis waarvan we de laatste klankbordgroep vorm kunnen geven
 - Kbg verzoeken om uiterlijk 28 januari schriftelijke commentaren op te leveren
 - Graag vragen we jullie om tussen 29 januari en 7 februari voldoende tijd vrij te houden om alles te verwerken, maar ook evt. voor damage control (zoals de afspraak met CROW destijds) mochten er nog zeer grote discussiepunten openstaan na de klankbordgroep.

Tot zover de update weer.

Hoor graag van je, dank!

Groet,

5.1.2.e
 06-5.1.2.e
 5.1.2.e@minienw.nl

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

Verzonden: dinsdag 17 december 2019 16:19

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

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

Onderwerp: Concept verslag klankbordgroep

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

In de bijlage ons conceptverslag op hoofdlijnen.

Wat betreft de planning van het proces tot aan februari het volgende. We hebben nu nog drie concepten op de

planning: 20 december, 10 januari en 17 januari. Daar zit dermate weinig ruimte tussen dat een extra versie met commentaarronde voor de kbg niet gaat passen. Evt zouden we een van de versies van 20-12 of 10-1 ook naar de klankbordgroep kunnen sturen. Maar de versie van vrijdag a.s. lijkt me niet zinvol, daarin zal nog niet al het commentaar van de Kbg verwerkt zijn. Dat geldt ook voor de nieuwe gegevens van de DO's, die zitten nog niet in de versie van vrijdag. Idem het aanbod dat 5.1.2.e deed: als we daar op ingaan is dat ook niet eerder verwerkt dan 10 januari. Deze versie delen kan wat mij betreft wel, maar dat betekent dat we die niet nog eerst met de begeleidingsgroep kunnen bespreken en ook geen nieuwe versie de 17^e opleveren.

Voordeel van het delen van de versie van de 10^e is dat we kunnen vragen commentaar schriftelijk vooraf te sturen, zodat we de 29^e kunnen bespreken of en hoe we dat kunnen verwerken.

Voor onze eigen planning geef ik er echter de voorkeur aan de oorspronkelijke planning te handhaven. Wat we wel kunnen doen is op basis van de commentaren een memo maken waarin we ingaan op of en hoe we de commentaren van de klankbordgroepleden verwerken. Ook dan lijkt het me een goed idee de Kbg-leden te vragen uiterlijk 24-1 commentaren op te sturen.

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 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.

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 3 januari 2020 15:48
Aan: 5.1.2.e @decisio.nl
Onderwerp: FW: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Ter info, deze kwam maandag nog binnen.

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @arriva.nl>
Verzonden: maandag 30 december 2019 17:12
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @keolis.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @arriva.nl>;
 5.1.2.e @transdev.nl
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Goedemiddag 5.1.2.e, dank voor je bericht en het verslag. Ik moet aangeven daarbij dat ik me eerlijk gezegd niet heel goed herken in het verslag; de ernst, impact en aard van het commentaar was echt groter dan het verslag doet vermoeden. Er is niet voor niets ook geschorst en een toezegging voor een andere aanpak met meer context gedaan.

Met name de opmerking die door velen is gemaakt dat feiten uit onderzoek door een mening of opmerking van een ander simpelweg worden gebalanceerd tot nul ogenschijnlijk mis ik volledig.

Er is maw veel meer werk te verrichten aan dit rapport nog om tot een versie te komen die acceptabel kan zijn voor partijen, dat HOEFT overigens natuurlijk niet de bedoeling te zijn van het rapport maar lijkt me wel behulpzaam.

Mbt de planning voor de 3^e meeting van de kbg: ik ben dan zelf niet aanwezig maar we zullen binnen FMN afstemmen. Maar ik zou kwaliteit laten prevaleren boven een paar dagen snelheid-winst.

BRW

Mvg

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 5.1.2.e 5.1.2.e



Arriva Nederland | Postbus 626 | 8440 AP Heerenveen
 T +31 (0)88 5.1.2.e | M +31 (0)6 5.1.2.e | www.arriva.nl

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

Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37

Aan: 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@acm.nl' <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e
 @arriva.nl>; 5.1.2.e@keolis.nl' <5.1.2.e@keolis.nl>; 5.1.2.e@transdev.nl'
 <5.1.2.e@transdev.nl>; 5.1.2.e' <5.1.2.e@rover.nl>; 5.1.2.e@dova.nu' <5.1.2.e@dova.nu>;
 5.1.2.e@ovbureau.nl' <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e@dova.nl' <5.1.2.e@dova.nl>;
 5.1.2.e@gvb.nl' <5.1.2.e@gvb.nl>; 5.1.2.e@crow.nl'
 <5.1.2.e@crow.nl>; 5.1.2.e@ziggo.nl' <5.1.2.e@ziggo.nl>; 5.1.2.e@ns.nl'
 <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e' <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e@decisio.nl' <5.1.2.e@decisio.nl>;
 5.1.2.e' <5.1.2.e@connexxion.nl>; 5.1.2.e' <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e@htm.nl' <5.1.2.e@htm.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e | 5.1.2.e <5.1.2.e@inno-v.nl>

Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Beste leden van de klankbordgroep,

Dank voor jullie inbreng tijdens de klankbordgroep en de schriftelijke reacties op het conceptrapport. Het verslag van de tweede klankbordgroep is als bijlage bij deze mail toegevoegd. De onderzoekers zijn druk bezig om de opmerkingen te verwerken in een volgende versie van de rapportage. Zoals afgesproken ontvangen jullie de concept definitieve versie van het rapport op 17 januari, waarin jullie opmerkingen – voor zover mogelijk – zijn verwerkt en de missende delen aangevuld.

Tussentijdse notitie voor inzicht in proces

Zoals ook benoemd tijdens de klankbordgroep vinden wij het als opdrachtgever belangrijk dat de klankbordgroep zich kan vinden in de gebruikte data en onderzoeksmethoden en dat de bevindingen in het eindproduct worden herkend.

Om jullie tussentijds mee te nemen in het proces van de onderzoekers, zullen zij begin januari een notitie sturen waarin zij toelichten welke schriftelijke opmerkingen door alle partijen zijn gemaakt en op welke manier deze verwerkt worden in concept definitieve versie.

Het is helaas te krap tijd om voor 17 januari een extra versie van het rapport toe te sturen, maar wij hopen dat het proces op deze manier transparant blijft.

Goede voorbereiding laatste klankbordgroep

Op 29 januari staat de laatste klankbordgroep gepland, waarin we het rapport bespreken. Dit gesprek bereiden we graag goed voor. We vragen daarom ook enige voorbereiding van jullie:

- Graag uiterlijk 24 januari de 2-3 belangrijkste discussiepunten voor de klankbordgroep toesturen
- Graag uiterlijk 28 januari de uitgebreide schriftelijke reactie op het rapport toesturen

Wij vragen jullie met deze momenten rekening te houden in jullie agenda's, waarvoor dank. De goede voorbereiding moet ervoor zorgen dat we in de derde klankbordgroep tot de kern kunnen komen.

Ook helpt dit de onderzoekers in de periode na de 29^e om snel aan de slag te gaan met de verwerking van de laatste punten.

Weet ons te vinden!

Uiteraard is de klankbordgroep niet het enige moment om suggesties in te brengen.

Mochten er naar aanleiding van deze mail, de notitie begin januari of het rapport prangende bespreekpunten of vragen zijn, neem dan gerust ook tussentijds contact op met ons.

BRW

Hartelijke groet, mede namens 5.1.2.e,

5.1.2.e

OV-Keten

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

.....
 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 - DGMo; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV
Datum: maandag 6 januari 2020 19:13:40
Bijlagen: [image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,
 Zie onder. Bel ik graag morgen even met jullie over.
 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: maandag 6 januari 2020 18:42
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV
 Beste 5.1.2.e,

Dankje voor de update. Ik heb het snel even gescand en kom er later indien nodig nog op terug. Ik mail jou nu over de bijlage: hierin staan letterlijk alle opmerkingen van alle partijen uit de klankbordgroep weergegeven.

Dit verbaast me, omdat ik in mijn mail waarin ik onze feedback aanleverde, heb gemeld dat onze opmerkingen niet zomaar voor verdere verspreiding zijn en dat we graag overleggen indien jullie het nuttig vinden er iets van te delen. Het lijkt me ook voor jullie als onderzoekers geen prettige werkwijze om alle opmerkingen met iedereen te delen – nu wordt het al snel een afvinklijstje waarbij iedereen naar de ander gaat zitten kijken hoeveel die aangepast heeft gekregen, in plaats van een constructief gesprek over de inhoud.

Ik snap dat het een hectisch onderzoek is, maar ben toch benieuwd hoe dit heeft kunnen gebeuren zonder vooraf even te contacten. Zullen we morgen even bellen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



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

Van: 5.1.2.e [<mailto:5.1.2.e@decisio.nl>]
Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:38
Aan: 5.1.2.e - DGMo 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>; 5.1.2.e@acm.nl'
 <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e@arriva.nl' <5.1.2.e@arriva.nl>;
 5.1.2.e@keolis.nl' 5.1.2.e@keolis.nl>; '5.1.2.e@transdev.nl'
 <5.1.2.e@transdev.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@rover.nl>; 5.1.2.e@dova.nu'
 5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e@ovbureau.nl' <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e@dova.nl'
 5.1.2.e@dova.nl>; 5.1.2.e@gvb.nl' <5.1.2.e@gvb.nl>;
 5.1.2.e@crow.nl' <5.1.2.e@crow.nl>; 5.1.2.e@ziggo.nl'
 5.1.2.e@ziggo.nl>; 5.1.2.e MM <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@connexxion.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e@htm.nl'
 <5.1.2.e@htm.nl>; 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e | 5.1.2.e <5.1.2.e@inno-v.nl>

Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Beste leden van de klankbordgroep,

Zoals aangekondigd in onderstaande mail door 5.1.2.e sturen we hierbij een notitie met een overzicht van de belangrijkste opmerkingen die zijn gemaakt bij de eerste versie van het rapport Effecten openbaar aanbesteden OV, versie van 29 november 2019.

In het memo hebben we aangegeven hoe we met de verschillende soorten opmerkingen omgaan. In de bijlage is een overzicht opgenomen met per hoofdstuk de belangrijkste opmerkingen die door de verschillende partijen zijn gemaakt. Een beperkt aantal opmerkingen betrof tekstuele opmerkingen, deze staan niet in het overzicht. Bij alle opmerkingen die er wel in staan is aangegeven of en hoe deze inmiddels zijn of nog worden verwerkt. Waar is aangegeven "Wordt nagegaan/nader bezien" zijn we nog bezig bronnen te (dubbel) checken.

Afhankelijk daarvan worden teksten wel of niet aangepast.

We hopen dat dit een goed beeld geeft van de wijze waarop wij met de verschillende opmerkingen omgaan bij het opstellen van de volgende versie van het rapport.

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 5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37


Aan: 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@acm.nl'
 <5.1.2.e@acm.nl>; '5.1.2.e@arriva.nl' <5.1.2.e@arriva.nl>;
 5.1.2.e@keolis.nl' <5.1.2.e@keolis.nl>; '5.1.2.e@transdev.nl'
 <5.1.2.e@transdev.nl>; 5.1.2.e' <5.1.2.e@rover.nl>; 5.1.2.e@dova.nu'
 5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e@ovbureau.nl' <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e@dova.nl'
 5.1.2.e@dova.nl>; 5.1.2.e@gvb.nl' <5.1.2.e@gvb.nl>;
 '5.1.2.e@crow.nl' <5.1.2.e@crow.nl>; '5.1.2.e@ziggo.nl'
 5.1.2.e@ziggo.nl>; 5.1.2.e@ns.nl' <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @decisio.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e @connexion.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @ns.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @tg.nl>; 5.1.2.e @htm.nl' 5.1.2.e @htm.nl>; 5.1.2.e - BSK
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @acm.nl>; 5.1.2.e | 5.1.2.e
<5.1.2.e @inno-v.nl>

Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 176

Zelfde inhoud als 176



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)
Datum: maandag 6 januari 2020 10:56:05
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20200106 Memo verwerking opmerkingen concept 1 FAOV.pdf](#)

Ha 5.1.2.e,

In de bijlage het memo met aangepaste bijlage.

T.a.v. de opmerking over de formele status van de klankbordgroep is nu opgenomen: 'De analyses en conclusies zijn voor rekening van de onderzoekers en worden niet noodzakelijkerwijs onderschreven door alle leden van de klankbordgroep.' Dat is in lijn met wat er in het verslag van de 1e kbg stond.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: vrijdag 3 januari 2020 17:48

Aan: 5.1.2.e - DGMo

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

Onderwerp: RE: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)

Ha 5.1.2.e,

BRW

Dank voor het commentaar, we gaan proberen dat allemaal zo goed mogelijk te verwerken.

In de bijlage het memo dat we hebben opgesteld. Lijkt me goed om maandagochtend even over te bellen. Hier zit zo'n beetje al het commentaar in, maar ik weet niet of het verstandig is dat me iedereen te delen. Aan de andere kant, dat geeft wel inzicht in waar de schoen wringt: de belangen zijn dusdanig dat elke bron wel door een van de partijen in twijfel wordt getrokken. Een collega merkte hierover op: te veel belanghebbenden te dicht betrokken, die worden het zelfs over een neutrale inventarisatie niet eens.

BRW

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 - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 3 januari 2020 15:48

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

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

KIM 5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)

Dag 5.1.2.e,

BRW

De afgelopen week hebben 5.1.2.e en ik alvast naar de versie van 20 december kunnen kijken.

5.1.2.eBRW, maar zal later nog reageren als ze aanvullingen heeft op ons.

Jullie hebben duidelijk hard gewerkt aan het rapport en grote stappen gezet!

Volgens mij is een deel van de opmerkingen van ons en de begeleidingscommissie al goed verwerkt, fijn.

Wel is er nog wat werk te verzetten.

Je gaf aan dat de financiële analyses nog worden toegevoegd. Wij zijn erg benieuwd: wat heeft de data-uitvraag opgeleverd?

Hieronder zijn onze eerste reacties.

De opmerkingen in meer detail volgen op de versie van 10 januari.

Maar dit zijn grotere punten waarvan wij hopen dat jullie hier komende week al mee aan de slag kunnen.

Hopelijk zijn de punten duidelijk zo, maar mochten ze meer toelichting behoeven, dan kunnen we vandaag later op de middag of maandagochtend bellen.

Ik zag dat je net al gebeld had, maar wilde deze mail eerst nog even afmaken.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Stations

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

.....
5.1.2.e is mijn vaste vrije dag

5.1.2.e :

- De eerste evaluatiestudies van rond de periode 2004-2006 konden nog een behoorlijke kwantitatieve onderbouwing van resultaten van aanbestedingen laten zien; voor de meer recente periode is dat veel moeilijker gebleken en zijn kwalitatieve analyses meer de norm. Daar komt bij dat effecten bij een tweede of derde aanbesteding steeds kleiner worden, de grote 'klappers' zijn immers al gemaakt.
- Wat het rapport nog wat meer mag benadrukken is dat de term 'marktwerking' in het publieke debat nog altijd uit z'n verband wordt geplaatst.
Vooral in het stads- en streekvervoer is de invloed van de (regionale) overheid nog nooit zo groot geweest, vergeleken met de tijd van vóór de WP2000. 5.1.2.e heeft daar ooit een mooi en lijvig boekwerk over geschreven.
De 'marktwerking' zit geconcentreerd in de UITVOERING van de dienstverlening van het ov. Het initiatiefrecht en daarmee de strategische PLANNING is een zaak van de overheid.
Daartussenin zit de ONTWIKKELFUNCTIE die de afgelopen 20 jaar steeds wisselend is ingevuld: soms met het primaat bij de overheid, soms bij de ov-bedrijven, soms ook een hybride vorm.
Met name in hoofdstuk 4 p. 21 en p. 25 blijven deze essentiële elementen van de WP2000 onderbelicht. In hoofdstuk 7 is dat beter duidelijk gemaakt.
- Eens met commentaar van DOVA dat straks de antwoorden op de onderzoeksvragen korter en feitelijker zouden moeten.
- Nu ontbreekt nog een analyse van financiële trends. De ontwikkeling van de BDU is op zich informatief, maar zegt te weinig in wat ov-autoriteiten nu echt aan het ov uitgeven.
Ontwikkeling van de opbrengsten zou toch boven water moeten kunnen komen.
- Directe bevraging van het personeel zoals aangekondigd in het onderzoeksplan is blijkbaar niet mogelijke gebleken. Ik zie niet zo gauw of dat ergens nog wordt gemotiveerd en wat dit voor de assessment van de personeelseffecten betekent.
- Wat nu wél helder in het buitenlandoverzicht zit, maar (nog) niet in H4 en elders is de essentie van de ordeningsvorm in het ov.
De drie pijlers van de WP2000 zijn het initiatiefrecht en daarmee de strategische planningsfunctie bij de regionale overheid, het vormgeven van concessies om dat ov verder te ontwikkelen en de plicht tot

aanbesteding van die concessies (voor de uitvoering 'op straat').
Overigens ligt ook bij spoor ligt het initiatiefrecht bij de (rijks)overheid.

5.1.2.e :

- De structuur en opbouw is sinds vorige keer verbeterd. Maar er zijn nog verbeteringen mogelijk die de helderheid van de analyse en de leesbaarheid (van het toch best dikke rapport) vergroten.
Ik mis vaak de verbinding tussen hoofdstukken en analyses. De hoofdmoot van mijn opmerkingen heeft hier betrekking op.
- **H2:**
 - Het analysekader uit H2 komt zeer beperkt terug in de rest van het rapport. Het SCP model alleen in een laatste paragraaf van H6, en de klantwenspiramide alleen in de bijlage?
Wmb of deze structuren meer gebruiken in het rapport, of hier niet benoemen.
 - Als het SCP model wel gebruikt wordt in het verhaal, zou het bijvoorbeeld helpen om de figuur in H2 uit te breiden met een overzicht van de categorieën gedrag/prestaties die onderzocht worden in het rapport.
Dit is dan gelijk ook een kapstok voor de hoofdstukken over verwachte effecten en daadwerkelijke effecten.
 - Als de klantwenspiramide wordt gebruikt in het verhaal, zou het logisch zijn om deze in 4.2.2 en 6.1 terug te laten komen.
 - Ook zou het volledig zijn om in H2 per geanalyseerd effect op te nemen welke onderzoeksmethoden zijn gebruikt (kwantitatieve analyse, focusgroep, interview etc.) Welke data(bronnen) en bestaande onderzoeken zijn gebruikt en waar zijn nieuwe analyses gemaakt?
 - Hierbij is het ook mogelijk om aan te geven voor welke effecten en over welke tijdperiodes kwantitatieve data beschikbaar zijn. Hierdoor is het duidelijker waarom in de rest van het rapport bepaalde keuzes zijn gemaakt in weergave van analyses.
 - 2.2.2. is al een eerste analyse en zou ik eerder aan het begin van H3 verwachten.
- **H4:**
 - De titel van H4 is te beschrijvend en dekt niet de lading. Het gaat in dit hoofdstuk om de verwachte effecten van marktwerking/aanbesteding.
 - De aansluiting tussen het SCP model, H4 en H6 mist. Inhoudelijk, maar ook qua structuur. Qua verhaallijn zou het het meest logisch zijn om H4 en H6 achter elkaar te hebben. Die hoofdstukken gaan tenslotte allebei over effecten. H5 is meer een beschrijving van hoe het is geregeld en zou ik eerder in het rapport verwachten.
 - In H4 wordt de indeling Verwachtingen voor OV bedrijven, Verwachtingen voor reizigers, Verwachtingen voor het personeel van OV-bedrijven en Verwachtingen voor concessie-overstijgende thema's gebruikt. Dit is weer een andere indeling dan in H6 wordt gebruikt.
Het zou wmb logisch zijn om in H4 een lijst met bijvoorbeeld 10-15 te verwachte effecten/hypotheses op basis van theorie te zien, die dan in dezelfde volgorde in het volgende hoofdstuk worden geanalyseerd in de praktijk.
- **H5:**
 - Zoals gezegd, het voelt logisch om deze eerder in het verhaal te hebben. Dit is tenslotte pas de S uit het SCP-model.
 - De aansluiting tussen H5 en H7 mist. In beide hoofdstukken wordt beschreven hoe we het in Nederland geregeld hebben, maar volgens zeer andere categorieën.
 - Het zou een optie kunnen zijn om de beschrijving van de gekozen governance/instituten/prijkels voor Nederland en de andere landen allemaal in 1 hoofdstuk te plaatsen.
De buitenlandvergelijking wordt daarmee ook meer verbonden met de rest van het rapport en staat minder op zichzelf (zoals nu het geval).
- **H6:**
 - Zoals gezegd, de koppeling met H2 en H4 kan veel beter. Dit maakt het ook mogelijk om aan het begin van H6 een overzicht op te nemen van onderzochte effecten.

Nu begint het verhaal gelijk en de rest van het hoofdstuk is een lange opsomming, zonder dat de lezer vooraf weet wat er allemaal gaat komen.

- Het zou erg fijn zijn als de onderzochte effecten elk op een eenduidige manier worden gepresenteerd. In 6.1.1. zijn er de drie tussenkopjes *Resultaten eerder onderzoek*, *Spoorvervoer en Bus, tram, metro en ferry*.

In 6.1.2. zijn de tussenkopjes *Reizigerstevredenheid*, *(Basis)voorzieningen*. Dit zijn ongelijksoortige kopjes.

Het zou de lezer helpen als steeds dezelfde volgorde wordt aangehouden per geanalyseerd effect. Bijvoorbeeld iets van: *Ontwikkelingen 2000-2019*, *Conclusies over effecten uit eerder onderzoek*, *Aanvullende bevindingen effecten uit dit onderzoek*, *Conclusie over effecten van openbaar aanbesteden op dit thema*

- De functie van 6.5 wordt niet geïntroduceerd en is mij niet helemaal duidelijk. Deze paragraaf heeft veel dubbelingen met eerdere teksten.
- Zoals al eerder gesuggereerd, zou ik in H6/in de beantwoording van de onderzoeksvragen en/of in de samenvatting een tabel met overzicht verwachten met per onderzocht thema bijvoorbeeld:
 - Ontwikkelingen op dit thema 2000-2019
 - Ontwikkelingen met zekerheid toe te schrijven aan openbaar aanbesteden
 - Ontwikkelingen vermoedelijk toe te schrijven aan openbaar aanbesteden
 - Overige ontwikkelingen
 - Conclusie over effect van openbaar aanbesteden (positief/negatief/nihil/niet aan te tonen)

- **H7:**

- Dit hoofdstuk is erg volledig, maar gaat veel dieper in op de institutionele keuzes die zijn gemaakt, dan op de effecten ervan. Wat valt op basis van de buitenlandvergelijking nu te zeggen over de effecten van openbaar aanbesteden?
 - Zoals gezegd, zou het ook een optie kunnen zijn om de institutionele keuzes een paragraaf te maken in het huidige H5. De effecten van de keuzes kunnen dan een plek krijgen als paragraaf in het huidige H6.
- De indeling (zestal institutionele thema's) die gebruikt wordt voor de vergelijking van landen is weer anders dan alle eerdere indelingen/categoriseringsen. Zou het mooiste zijn om dit ook gelijk te trekken met de andere hoofdstukken en hier niet iets volledig nieuws te introduceren.

- **Bijlagen**

- De cases in de bijlage kan een keuze zijn, maar het zou goed zijn als de conclusies eruit wel in de hoofdtekst kunnen terugkomen
- Bijlage 3 kent nu nog dubbelingen met hoofdtekst.
- Bijlage 5 bevat informatie die verder nergens geduid word. Komt hier nog een analyse van?

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.

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 6 januari 2020 16:29
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)

Dag 5.1.2.e,

Nog even met 5.1.2.e afgestemd. Wat ons betreft kun je de memo in deze vorm versturen.
 Dank voor de tijd die jullie er aan hebben besteed.
 Wij geloven dat dit bijdraagt aan de transparantie.

Het enige wat wellicht onduidelijkheid op kan leveren is de formulering "Wordt nagegaan" als reactie op opmerkingen. Je zou in de mail kunnen vermelden wat dit precies inhoudt, bijvoorbeeld dat jullie de bronnen willen dubbelchecken en afhankelijk daarvan wel of niet de tekst aanpassen?

Maar verder kan ie er gewoon zo uit dus!

Groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: maandag 6 januari 2020 10:56
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 - KIM
 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)

Zelfde inhoud als 178

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 3 januari 2020 17:48
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 - KIM
 <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)

Zelfde inhoud als 178

Zelfde inhoud als 178

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

Verzonden: vrijdag 3 januari 2020 15:48

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

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

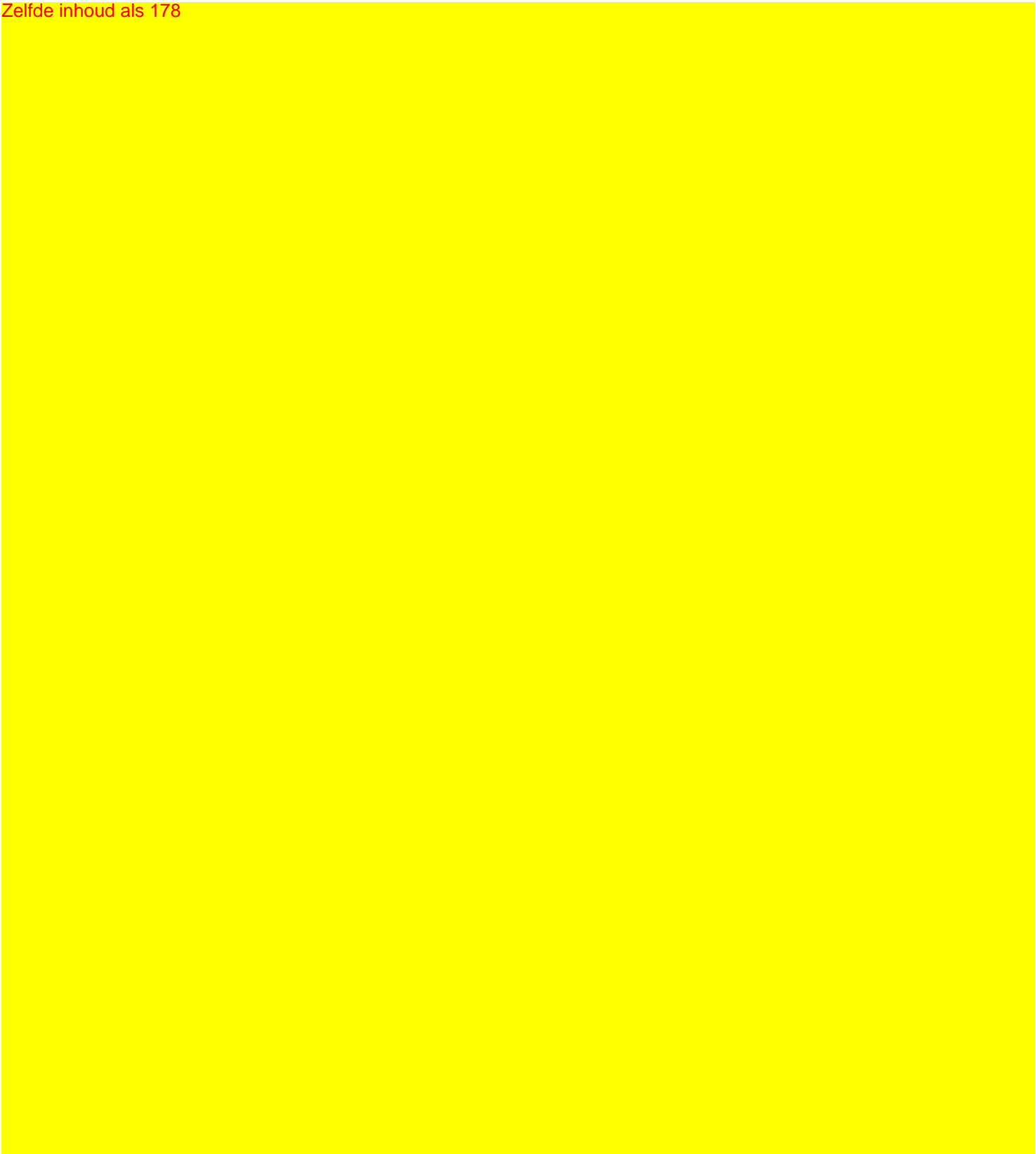
Onderwerp: Eerste reactie Tweede conceptversie (20 dec)

Zelfde inhoud als 178

Zelfde inhoud als 178



Zelfde inhoud als 178



Zelfde inhoud als 178

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @decisio.nl>
Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:38
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e -
 BSK; 5.1.2.e @acm.nl'; 5.1.2.e @arriva.nl';
 5.1.2.e @keolis.nl'; 5.1.2.e @transdev.nl'; 5.1.2.e';
 5.1.2.e@dova.nu'; 5.1.2.e@ovbureau.nl'; 5.1.2.e@dova.nl';
 5.1.2.e @gvb.nl'; 5.1.2.e @crow.nl';
 5.1.2.e @ziggo.nl'; 5.1.2.e @ns.nl'; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ;
 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @htm.nl'; 5.1.2.e - BSK;
 5.1.2.e ; 5.1.2.e | 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV
Bijlagen: 20200106 Memo verwerking opmerkingen concept 1 EAOV.pdf

Zelfde inhoud als 177

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37

Aan: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e @acm.nl ;

5.1.2.e @arriva.nl ; 5.1.2.e @keolis.nl ; 5.1.2.e @transdev.nl ; 5.1.2.e ' ;

5.1.2.e@dova.nu' ; 5.1.2.e@ovbureau.nl' ; 5.1.2.e@dova.nl' ; 5.1.2.e@gvb.nl' ;

5.1.2.e@crow.nl' ; 5.1.2.e@ziggo.nl' ; 5.1.2.e@ns.nl' ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ;

5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e@htm.nl' ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 176

Zelfde inhoud als 176

180.

Zelfde inhoud als 176

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV
Datum: dinsdag 7 januari 2020 08:36:41
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Ha 5.1.2.e,

Dat is ook wat ik denk: als klankbordgroepleden opmerkingen bij het rapport maken is dat met de bedoeling dat die verwerkt worden. En als we dat doen zijn ze ook openbaar. Wij zien de opmerkingen dan ook in het verlengde van wat er is gezegd in de klankbordgroep. Wat ik me nog wel kan voorstellen is dat de formulering van bepaalde opmerkingen in de beperkte tijd niet de schoonheidsprijs verdient.

5.1.2.e heeft overigens in haar mail met opmerkingen wel aangegeven dat ze ervan uitging we de pdf met opmerkingen van NS niet zonder overleg zouden verspreiden. Daar hebben we geen toezeggingen over gedaan, maar het was daarom wel netter geweest om vooraf iets hierover te melden.

In andere onderzoeken wordt er wisselend omgegaan met opmerkingen op concepten. In veel gevallen is er niet zo brede en diverse klankbordgroep. Hangt ook af van de aard van de opmerkingen. Maar het komt vaker voor dat we werken met een verwerkingsregister/overzicht waarin we alle opmerkingen van partijen bundelen en per opmerking aangeven of en zo ja hoe deze is verwerkt.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e BSK

Verzonden: maandag 6 januari 2020 22:33

Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGMo

Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Ha 5.1.2.e,

Ik spreek 5.1.2.e morgenochtend vroeg (bijpraat gesprek algemeen). Ik verwacht dat dit punt ook ter sprake komt. Zal aangeven dat we hier nog overleg met jullie over hebben. Ik wil wel aan haar meegeven dat het me bevreemdt dat NS opmerkingen die zij in de klankbordgroep maken geheim willen houden. Ik vind dat in het kader van de transparantie niet goed. Zij zullen ook willen weten als andere stakeholders punten maken die wijzigingen in het rapport met zich meebrengen wie dat punt heeft gemaakt en wat de strekking is van de opmerking. Ik heb geen ervaring hoe hier normaal bij onderzoeken mee om wordt gegaan, en hoor graag als ik dit ook anders kan zien.

Groet, 5.1.2.e

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

Verzonden: maandag 6 januari 2020 19:14

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

Onderwerp: FW: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 177

Zelfde inhoud als 177

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

Verzonden: maandag 6 januari 2020 18:42

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

Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 177

Van: 5.1.2.e [mailto:5.1.2.e@decisio.nl]

Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:38

Aan: 5.1.2.e - DGMo <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; '5.1.2.e@acm.nl'

<5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e@arriva.nl' <5.1.2.e@arriva.nl>;

5.1.2.e@keolis.nl' <5.1.2.e@keolis.nl>; 5.1.2.e@transdev.nl'

<5.1.2.e@transdev.nl>; '5.1.2.e' <5.1.2.e@rover.nl>; '5.1.2.e@dova.nu'

<5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e@ovbureau.nl' <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e@dova.nl'

5.1.2.e@dova.nl>; 5.1.2.e@gvb.nl' <5.1.2.e@gvb.nl>;

5.1.2.e@crow.nl' <5.1.2.e@crow.nl>; '5.1.2.e@ziggo.nl'

5.1.2.e@ziggo.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@connexxion.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e@htm.nl'

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

5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e | 5.1.2.e <5.1.2.e@inno-v.nl>

Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 177

Zelfde inhoud als 177

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

Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37

Aan: 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@acm.nl' <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e@arriva.nl' <5.1.2.e@arriva.nl>; 5.1.2.e@keolis.nl' <5.1.2.e@keolis.nl>; 5.1.2.e@transdev.nl' <5.1.2.e@transdev.nl>; 5.1.2.e' 5.1.2.e@rover.nl>; 5.1.2.e@dova.nu' 5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e@ovbureau.nl' <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e@dova.nl' 5.1.2.e@dova.nl>; 5.1.2.e@gvb.nl' <5.1.2.e@gvb.nl>; 5.1.2.e@crow.nl' <5.1.2.e@crow.nl>; 5.1.2.e@ziggo.nl' 5.1.2.e@ziggo.nl>; 5.1.2.e@ns.nl' <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@connexxion.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e@htm.nl' <5.1.2.e@htm.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e | 5.1.2.e <5.1.2.e@inno-v.nl>

Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Zelfde inhoud als 176

Zelfde inhoud als 176



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo: 5.1.2.e - BSK: 5.1.2.e - KIM
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Nieuwe versie rapport EAOV
Datum: vrijdag 10 januari 2020 18:45:12
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20200110 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.9.pdf](#)

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

In de bijlage een nieuwe versie van ons rapport. We hebben veel verwerkt en structuuraanpassingen gedaan. We hebben inmiddels ook een eerste aanzet voor een korte samenvatting, maar die mist nog scherpte. Daar gaan we dit weekeinde nog naar kijken en zit dus nog niet in het rapport. We zorgen ervoor dat die maandag in jullie mailbox zit.

Komende week zullen we nog de laatste checks doen op de verwerking van alle commentaren die zijn ontvangen. En uiteraard zijn we benieuwd naar jullie reacties. We spreken elkaar in ieder geval woensdag.

Groeten, en een fijn weekeinde,

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 ; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e | 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Nieuwe versie rapport EAOV
Datum: maandag 13 januari 2020 09:56:07
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Dag 5.1.2.e,
 Dank voor het toesturen van het rapport en de samenvatting.
 We gaan weer met veel interesse kijken naar de progressie en zien uit naar een constructieve bespreking op woensdag.
 Tot dan, groet,
 5.1.2.e
 06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e
Verzonden: zondag 12 januari 2020 15:16
Aan: 5.1.2.e - DGMo ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - KIM
CC: 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Nieuwe versie rapport EAOV
 En in de bijlage een eerste versie van de samenvatting.
 Graag tot woensdag.
 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



[Volg Decisio op Twitter](#)

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 10 januari 2020 18:45
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK
 <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - KIM <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 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 <5.1.2.e @tg.nl>

Onderwerp: Nieuwe versie rapport EAOV

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

In de bijlage een nieuwe versie van ons rapport. We hebben veel verwerkt en structuuraanpassingen gedaan. We hebben inmiddels ook een eerste aanzet voor een korte samenvatting, maar die mist nog scherpte. Daar gaan we dit weekeinde nog naar kijken en zit dus nog niet in het rapport. We zorgen ervoor dat die maandag in jullie mailbox zit.

Komende week zullen we nog de laatste checks doen op de verwerking van alle commentaren die zijn ontvangen. En uiteraard zijn we benieuwd naar jullie reacties. We spreken elkaar in ieder geval woensdag.

Groeten, en een fijn weekeinde,

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



5.1.2.e - DGMo

Onderwerp: Begeleidingscommissie Onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV
Locatie: Rijnstraat 8, Den Haag (zaal Z.403)

Begin: wo 15-1-2020 15:00
Einde: wo 15-1-2020 17:00

Terugkeerpatroon: (geen)

Vergaderingsstatus: Organisator van vergadering

Organisator: 5.1.2.e - DGMo
Verplichte deelnemers: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e @tg.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e | 5.1.2.e

Categorieën: Externe overleggen

In overleg met 5.1.2.e gepland

Doel bijeenkomst: bespreken tweede concept

Mijlpalen zoals besproken

- 20 december - Toesturen tussenversie en stand van zaken
- 10 januari - Toesturen tweede concept
- 15 januari - Bespreken tweede concept
- 17 januari - Versturen rapport richting klankbordgroep
- 28/29 januari (prikken we morgen definitief) - Bespreken rapport in klankbordgroep
- 7 februari - Opleveren definitieve rapport

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 10:32
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - KIM
Onderwerp: RE: Planning vervolgproces tot aan klankbordgroep
Bijlagen: 20200110 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.9_Opmerkingen lenW.pdf

Dag 5.1.2.e,

Dank voor de update. Ik hoor graag van je.
 Bij dezen in de bijlage ook alvast een bundeling van mijn opmerkingen en die van collega's van de directie.
 5.1.2.e zou zijn opmerkingen ook nog toesturen, begreep ik.
 5.1.2.e heeft de meeste van haar opmerkingen al gemaakt op woensdag, maar vult deze nog per mail aan als zij extra opmerkingen heeft die niet ter sprake zijn gekomen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 09:22
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: Planning vervolgproces tot aan klankbordgroep

Ha 5.1.2.e,

Wij zijn er mee bezig. Ik bel je in de loop van de ochtend even.

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



 Volg Decisio op Twitter

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 Verzonden: donderdag 16 januari 2020 16:19
 Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
 CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
 Onderwerp: Planning vervolgproces tot aan klankbordgroep

Dag 5.1.2.e,

De klankbordgroep is ingelicht over het uitstel, ben benieuwd naar de reacties.

We bespraken de planning van het onderzoek vandaag ook even intern, o.a. met onze directeur. Er wordt heel veel waarde gehecht aan een goede afronding van het rapport. Dus er is begrip voor de maand uitstel die we hebben afgesproken, maar ook behoefte aan een garantie dat het in die maand wél leidt tot een voldragen product. Het zou ons helpen als we van jullie een planning kunnen ontvangen wanneer wij in de komende weken welk (tussen)product kunnen ontvangen. Graag willen we dit nog voor jouw afwezigheid volgende week met je afstemmen. Kunnen we hier morgen over bellen?

Ook lijkt het ons prettig om niet te wachten totdat jullie het geheel hebben aangepast om dat met de begcom te bespreken, maar om in de komende weken een aantal momenten in te plannen om de tussenstand te bespreken. Tijdens het eerste overleg uit deze serie kunnen we dan stil staan bij de inhoudsopgave en verhaallijn die jullie willen opleveren en de grootste wijzigingen die jullie voorstellen, zodat we daar een gedeeld beeld bij hebben.

Zou je dit ook willen opnemen in je planning en een aantal momenten voor kunnen stellen?

Dank en graag even contact hierover.
 Morgen ben ik gewoon de hele dag aan het werk.

Hartelijke groet,

5.1.2.e
 5.1.2.e 5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Stations
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
 M 06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

.....
 5.1.2.e is mijn vaste vrije dag

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.