

5.1.2.e - DGMo

Van: **5.1.2.e** <**5.1.2.e** @decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 18:00
Aan: **5.1.2.e** - DGMo
CC: **5.1.2.e** - BSK; **5.1.2.e**
Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Ha **5.1.2.e**,

Dank. 12-2 van 11-13 is wat mij betreft nog net ochtend, dus dat gaat lukken. Beschouw **5.1.2.e** de komende week als eerste aanspreekpunt bij Decisio.

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: vrijdag 17 januari 2020 17:49
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: Planning afronding EAOV

Dag **5.1.2.e**,

Mooi. Keep us posted!

Zou de begeleidingsgroep op 12 februari van 11-13 (telt dat nog als ochtend) kunnen? Ik moet het nog even met **5.1.2.e** afstemmen maar **5.1.2.e** en ik kunnen dan als het goed is wel.

Wat betreft het moment met **5.1.2.e** en **5.1.2.e** zijn we erg afhankelijk van hun agenda's. Is er iemand bij Decisio met wie we de planning in jouw afwezigheid op kunnen nemen?

BRW

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 14:32**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 <5.1.2.e@decisio.nl>**Onderwerp:** RE: Planning afronding EAOV

Ha 5.1.2.e,

We gaan ons best doen.

Voor de momenten die jij voorstelt kijk ik even alleen naar mijn eigen agenda:

- 4 februari kan niet, 5 februari kan tot 13.00, 6 februari kan ook tot 13.00
- begeleidingsgroep zou op 12 februari in de ochtend kunnen en op 13 en 14 februari heb ik de hele dag nog mogelijkheden.

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: vrijdag 17 januari 2020 14:06**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: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Heb je voorstel voor de aangepaste planning hier intern nog even overlegd.

Op hoofdlijnen is het akkoord, zij het met de volgende wijzigingen (zie ook bijlage):

- Volgende week krijgen we graag een update over de stand van zaken en in hoeverre de opmerkingen te verwerken zijn en/of evt. nog vragen oproepen
- Op 28 januari ontvangen we een uitgebreide inhoudsopgave die de richting van de verhaallijn en aanpassingen goed laat zien
- Op 31 januari ontvangen we niet alleen de samenvatting, maar ook de conclusie en enkele reeds afgeronde hoofdstukken
- In de week van 3 februari overleggen we niet telefonisch, maar plannen we een overleg in waar ook 5.1.2.e en 5.1.2.e bij zijn, zodat jullie hen ook mee kunnen nemen in de uiteindelijke verwoording van de conclusies

Qua begeleidingscommissie en verzending naar de KBG zit dan nog wat lucht om het eventueel een dag of wat naar achter te schuiven.

Graag hoor ik van je of dit akkoord is.

Zo ja, kun je dan laten weten op welke momenten jullie echt niet beschikbaar zijn op 4/5/6 februari? Dan laat ik ons secretariaat aan de hand van de agenda van 5.1.2.e iets plannen.

En zou je dan ook gelijk een voorstel willen doen voor een aantal momenten voor de volgende begeleidingscommissie?

Fijn om deze nog voor jouw vertrek in de agenda's te krijgen.

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: vrijdag 17 januari 2020 10:50

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

Onderwerp: Planning afronding EAOV

Ha 5.1.2.e,

Zie de bijlage, ik bel je zo even.

Groeten,

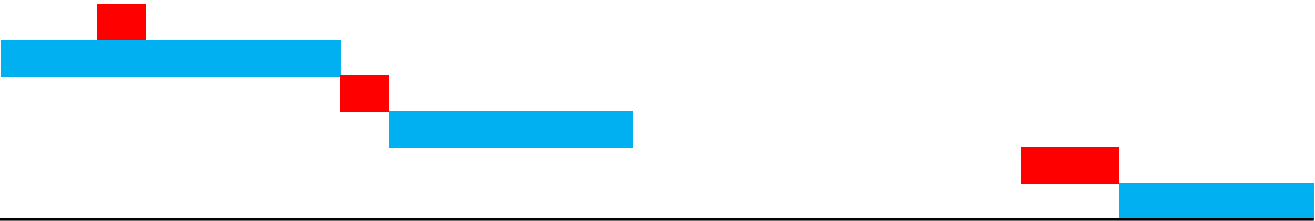
5.1.2.e

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.

	week 4					week 5				
	20-1	21-1	22-1	23-1	24-1	27-1	28-1	29-1	30-1	31-1
Toets 5.1.2.e	■									
Nieuwe (geannoteerde) inhoudsopgave				■						
Tel overleg inhopg								■		
Uitwerken samenvatting + conclusie + enkele afgeronde hoofdstukken				■						
Bespreken bevindingen met IenW 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e 5.1.2.e)										
Uitwerken rapport	■									
Begeleidingsgroep										
Verwerken commentaar BG										
Klankbordgroep										
Verwerken commentaar KBG										

week 6				week 7				week 8				week 9				week 10				week 11						
3-2	4-2	5-2	6-2	7-2	10-2	11-2	12-2	13-2	14-2	17-2	18-2	19-2	20-2	21-2	24-2	25-2	26-2	27-2	28-2	2-3	3-3	4-3	5-3	6-3	9-3	10-3



.

11-3 12-3 13-3



5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 14:06
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV
Bijlagen: Kopie van Planning afronding EAOV.xlsx

Zelfde inhoud als 186



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 10:50
Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Planning afronding EAOV

Zelfde inhoud als 186



5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: woensdag 29 januari 2020 14:12
Aan: 5.1.2.e - DGMo
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Ha 5.1.2.e,

Klopt dat buitenland geen aparte plek meer had, dat was een van de openstaande punten. We zoeken naar een logische plek. We gaan nu de structuur invullen, ook om vrijdag al wat eerst teksten jullie kant op te kunnen krijgen.

BRW

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 29 januari 2020 13:58
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: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Het is een flinke reshuffle, maar op het eerste gezicht ziet de nieuwe structuur er logisch uit. Fijn ook dat dezelfde indeling terugkomt in hoofdstuk 3 en 4. Enige wat ik nu als opmerking heb is dat de hele buitenlandvergelijking niet meer integraal is opgenomen? Lijkt me goed om blokken op te nemen in de tekst daar waar relevante bevindingen uit het buitenland te vermelden zijn, maar het is ook nodig om de volledige buitenlandvergelijking ergens te hebben (bijlage / apart hoofdstuk) gezien dit een wens van de Kamer was.

5.1.2.e kijkt er vanmiddag/morgenochtend nog naar. Schikt het om morgen einde dag (bijv. 17u) even te bellen over de voortgang?

Dan nog een verzoek: zou het schikken om de laatste begeleidingscommissie op 12-2 toch wat naar achter te schuiven, bijvoorbeeld van 12:30 tot 14:30? Of 12:00 tot 14:00?

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 29 januari 2020 12:08
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Ha 5.1.2.e,

Prima. Als je nog een korte toelichting wilt, bel even. Wanneer denk je dat jullie kunnen reageren?

5.1.2.e is er volgende week bij, wellicht ook 5.1.2.e.

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: woensdag 29 januari 2020 11:57

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

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Dank voor het toesturen. We gaan de inhoudsopgave nog even langs de vorige structuur leggen en komen dan met een reactie.

Zou je nog kunnen laten weten wie er op 6 februari bij is?

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 28 januari 2020 17:58

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 <5.1.2.e@decisio.nl>

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Ha 5.1.2.e,

Mooi dat de data zijn geprikt. We gaan kijken naar de opmerkingen van financiën en ook over veiligheid.

In de bijlage ons voorstel voor de inhoudsopgave. Conform een van de opties besproken bij de begeleidingsgroep zijn we grotendeels weer terug bij de eerste opzet: we beginnen met verwachtingen, dan de ontwikkelingen, dan de effecten. In elk hoofdstuk behandelen we organisatie, aanbod en vraag. We eindigen elk hoofdstuk met een overzichtstabel die ook terugkomt bij de conclusies.

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: dinsdag 28 januari 2020 10:43
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: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

BRW

Hierbij een aantal updates/vragen:

- Fijn dat we op 6 februari een moment hebben kunnen vinden voor de bespreking van de conclusies met 5.1.2.e en 5.1.2.e. Zou je willen laten weten wie hier naast jou bij zal zijn?
- Uit de datumprikker komt 3 maart 14-16 als beste optie uit de bus voor de klankbordgroep. Ons secretariaat zal zsm een uitnodiging sturen, maar hier kun je alvast rekening mee houden.
- Onze collega's van MinFin hebben meegelezen met de laatste versie van het rapport in het kader van de gesprekken over marktordening. Zij hebben een aantal opmerkingen geplaatst, zie hieronder. Graag te verwerken in de volgende versie van het rapport.
 - o Wat zijn volgens de onderzoekers en/of volgens jullie de belangrijkste conclusies uit het rapport? Dit wordt ons niet helemaal duidelijk.
 - o Aandachtspunt bij het vergelijken van HRN met aanbestede regionale concessies is ervoor zorgen dat je appels met appels vergelijkt. Een lijn in het oosten van het land kan te maken hebben met minder complexiteit op het spoor en minder piekbelasting dan de meest dikke lijnen in de randstad. Dit regionale karakteristieken zijn bepalend voor klantoordeel, netheid van treinen, punctualiteit, etc. Hoe zijn de onderzoekers met dit vergelijkingsprobleem omgegaan?
 - o In het onderzoek staat: Een oplossing die in een van de gesprekken genoemd is, is om het strategisch vastgoed bij de aanbestedende overheid onder te brengen (voor zover nog niet het geval is). Graag verduidelijken door wie dit is genoemd. Zijn de onderzoekers het hiermee eens?
 - o Op p. 70 staat: "Een mogelijke verklaring hiervoor is dat nieuwe vervoerders doorgaans beter presenteren op kwaliteitscriteria dan zittende vervoerders, ondanks dat hun biedingsprijs hoger is". Deze conclusie haal ik niet uit paragraaf 5.1, de strekking van die paragraaf is dat aanbesteden vs. Onderhands gunnen op lange termijn weinig verschil maakt. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?
 - o Maandag hadden we enige discussie over par. 5.3 (effect op personeelskosten). Jullie gaven aan dat de CAO nog best gelijkwaardig lijken te zijn en dat de mogelijke inefficiëntie van NS dus eerder in andere zaken dan personeelskosten lijkt te zitten. Deze conclusie zien wij niet terug in het rapport en is volgens ons ook niet te maken. Om hier conclusies over te trekken moet je naast inzicht in de CAO's ook inzicht hebben in een hoop andere zaken, zoals bijvoorbeeld de verdeling van de medewerkers over lage en hoge schalen. De inhoud van het rapport is prima, maar we moeten kijken hier onjuiste conclusies aan te koppelen.
 - o In 6.2.2 wordt geconstateerd dat de aanbestedingen in het VK tot ongewenste effecten hebben geleid. Welke lessen kunnen we volgens de onderzoekers hieruit trekken voor Nederland? Hoe kan dit voorkomen worden?

Wij zijn benieuwd naar de geannoteerde inhoudsopgave die we vandaag van jullie ontvangen en de keuzes die jullie hebben gemaakt mbt de opbouw en verhaallijn van het rapport!

Hartelijke groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e

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

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

Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 09:07

Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl); 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>

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

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Goedemorgen 5.1.2.e,

6 februari van 12 tot 13 uur is voor 5.1.2.e mogelijk. Fijn dat het gelukt is om toch een moment op een andere dag te vinden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

M +31 (0)6 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@decisio.nl](mailto:5.1.2.e@decisio.nl)

I www.decisio.nl



Volg Decisio op Twitter

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

Verzonden: donderdag 23 januari 2020 17:35

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

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

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Nog een laatste nabrander.

Met wat schuifwerk is er toch nog een andere optie te vinden in de agenda van 5.1.2.e die week. Het gaat om 6 februari van 12 tot 13.

Hoor graag van je of 5.1.2.e dan wel beschikbaar (te maken) is. Of dat er toch nog wat mogelijk is op 4 februari.

BRW

Hartelijke groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 23 januari 2020 17:28
Aan: 5.1.2.e ' <5.1.2.e @decisio.nl>; 5.1.2.e ' <5.1.2.e @decisio.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Wat betreft spoorveiligheid geven mijn collega's aan graag een antwoord te krijgen op de vraag of het de afgelopen jaren nu veiliger is geworden of niet? En welke link te leggen is met aanbesteden.

Daar zijn verschillende indicatoren voor mogelijk. Voor de hand ligt in elk geval het aantal STS-passages. Deze gegevens zijn in elk geval beschikbaar bij de ILT maar ook ProRail en de vervoerders zelf houden het bij.

Het is mede belangrijk om dit thema nader uit te werken omdat in 2018 bleek dat met de aanbesteding aan Keolis op Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede het aantal STS-passages is gestegen en hier in 2018 ook met de Kamer over is gesproken.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/06/22/bijlage-1-analyse-sts-passages-keolis>

Dit kan in elk geval benoemd worden. Daarnaast is het interessant om te weten of dit een bredere trend is.

Hopelijk biedt dit wat houvast. Anders hoor ik het graag.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 23 januari 2020 16:48
Aan: 5.1.2.e ' <5.1.2.e @decisio.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @decisio.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Dank voor de terugkoppeling.

Goed om te horen dat jullie uit de voeten kunnen met onze opmerkingen.

Ik heb navraag gedaan bij mijn collega's van spoorveiligheid of ze jullie met dat punt verder op weg kunnen helpen.

We zijn benieuwd welke structuurwijzigingen jullie voorstellen, fijn dat 5.1.2.e nuttige input had. We kijken uit naar de inhoudsopgave.

Ik heb hier intern gevraagd voor een mogelijk alternatief voor 4 feb, maar tot op heden is nog geen mogelijkheid gevonden. Ik houd jullie op de hoogte. Mocht er bij 5.1.2.e toch nog wat te schuiven zijn, horen we dat graag.

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: donderdag 23 januari 2020 16:02
Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e <5.1.2.e @decisio.nl>

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

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Beste 5.1.2.e,

Als gevraagd/beloofd hierbij een update van de stand van zaken:

Jullie opmerkingen bij het rapport hebben we allemaal doorgenomen. Een deel is inmiddels verwerkt en een deel moet nog, maar het is duidelijk wat jullie bedoelen en ze zijn goed te verwerken. Over één onderwerp heb ik nog wel een vraag. We bespreken de gevolgen van aanbesteden op de vakbekwaamheid van machinisten en daarmee uiteindelijk de risico's op de verkeersveiligheid. Jullie geven aan dat je meer context/duiding/feitelijke ontwikkelingen verwacht (opmerking op pagina 79), je een eigen duiding door de onderzoekers mist (opmerking op pagina 84) en dat het de voorkeur heeft om dit thema op iets meer te baseren dan het ILT-onderzoek (opmerking op pagina 117). Heb je suggesties voor bronnen/onderzoeken die we hiervoor kunnen gebruiken? Buiten de onderzoeken van de ILT en enkele opmerkingen die hierover tijdens de focusgroep met machinisten zijn gemaakt, zijn we deze tijdens het onderzoek namelijk niet tegenkomen.

Verder hebben we deze week met 5.1.2.e gesproken over de structuur, verhaallijn en conclusies van het rapport. Hij heeft – in mijn ogen – bruikbare adviezen gegeven. We verwerken deze in het voorstel voor de uitgebreide inhoudsopgave + verhaallijn waar we nu mee bezig zijn en die we jullie 28-1 sturen.

Over de afspraak in de week van 3 februari nog geen nieuws waarschijnlijk? Ik heb met 5.1.2.e nog geen contact kunnen leggen over mogelijke vervanging van hem in zijn cursus.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e




Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

M +31 (0)6 5.1.2.e

E 5.1.2.e @decisio.nl

I www.decisio.nl

 Volg Decisio op Twitter

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

Verzonden: woensdag 22 januari 2020 10:20

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

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

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e,

Dank voor je mail.

We vinden het belangrijk dat 5.1.2.e er zelf bij kan zijn, gezien zijn rol in het onderzoek.

Vervelend dat hij echt niet beschikbaar is op de 4^e.

Ik heb onze secretaresse nogmaals verzocht om een ander moment te zoeken die week, dus wellicht komt daar nog wat uit, maar zij gaf eerder al wel aan weinig alternatieven te zien.

BRW

Fijn als je dat kunt checken.

We houden je op de hoogte van de vorderingen.

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 21 januari 2020 14:49

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

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

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Beste 5.1.2.e,

5.1.2.e staat geboekt om cursus te geven op 4 februari dus dat is erg lastig om te verplaatsen. Wat kan is dat ik hem vervang. Is dat een optie voor jullie? Anders misschien het handigst om even te bellen, ik kan in 5.1.2.e agenda kijken.

Ik stuur je later deze week in ieder geval nog een inhoudelijke update met de van de stand van zaken en het antwoord op je vraag in hoeverre jullie opmerkingen te verwerken zijn/nog vragen oproepen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

M +31 (0)6 5.1.2.e

E 5.1.2.e @decisio.nl

I www.decisio.nl



Volg Decisio op Twitter

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

Verzonden: maandag 20 januari 2020 17:56

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

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

Onderwerp: FW: Planning afronding EAOV

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Zoals ik eerder mailde willen 5.1.2.e en 5.1.2.e op de hoogte gebracht worden van de uiteindelijke verwoording van de conclusies.

Ik heb bij onze secretaresse de week van 3 februari gecheckt, maar het enige moment dat hiervoor past is 4 februari van 13:15-14:15.

Anders komen we of later in de tijd (niet wenselijk ivm voortgang) of hebben we maar een half uur (te kort).

Ik weet dat deze datum niet de voorkeur van 5.1.2.e had, maar zien jullie toch een optie om het passend te maken in de agenda? Of om dit op een andere manier te organiseren?

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 14:32

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 <5.1.2.e @decisio.nl>

Onderwerp: RE: Planning afronding EAOV

Zelfde inhoud als 186

- DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 14:06

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: Planning afronding EAOV

Zelfde inhoud als 186

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 10:50
Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Planning afronding EAOV

Ha 5.1.2.e,

Zie de bijlage, ik bel je zo even.

Groeten,

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
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Concepten samenvatting en H1/H2
Datum: vrijdag 31 januari 2020 19:23:11
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20200131 Effecten openbaar aanbesteden OV v0.92 H1H2.pdf](#)
[20200131 EAOV Samenvatting v0.92.pdf](#)

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

In de bijlagen zoals besproken concepten van de samenvatting en H1 en H2.

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
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Concepten samenvatting en H1/H2
Datum: maandag 3 februari 2020 13:30:41
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Dag 5.1.2.e,
Dank hiervoor. We gaan er met aandacht naar kijken. Laten we nog contact hebben
vooraftgaand aan de 6^e.
Groet,
5.1.2.e
06 5.1.2.e
5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 31 januari 2020 19:23
Aan: 5.1.2.e - DGMo ; 5.1.2.e - BSK
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: Concepten samenvatting en H1/H2

Zelfde inhoud als 189



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: EAOV hoofdstuk 3
Datum: woensdag 5 februari 2020 09:01:31
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20200204 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.92 H3.pdf](#)

Ha 5.1.2.e,

Zoals aangegeven, hierbij een concept van H3 van ons rapport. We hebben parallel gewerkt aan H3 en H4. Opbouw is identiek, maar aan invulling H4 (ervaringen/effecten) ontbreekt nog wat. Planning is dat jullie die morgen krijgen. Idem H5. We bellen morgenochtend.

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 - DGMo
Verzonden: maandag 10 februari 2020 14:09
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Begeleidingscommissie 12 feb

Dag 5.1.2.e,

Prima, heb de begcom nu definitief naar de vrijdag verplaatst.
 Jouw suggesties voor de bespreekpunten nemen we dan mee.

En dank voor het integraal concept, we gaan weer hard aan de slag met lezen.

Woensdag even bellen is prima.

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 10 februari 2020 11:46
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 <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: Begeleidingscommissie 12 feb

Ha 5.1.2.e,

Hou vrijdag maar aan.

In de bijlage zoals afgesproken een nieuw integraal concept. Wmb bellen we ook woensdag nog even. Wij gaan nogmaals alle gemaakte opmerkingen langs om te controleren of die ook goed tot hun recht komen in de huidige opzet.

Discussiepunten voor de begeleidingsgroep zijn o.i. in ieder geval:

- In de bijlage staan nu nog alle gestelde onderzoeksvragen met antwoorden. Meerwaarde daarvan is beperkt, schrappen kan ook. Nadeel daarvan is dat we in de huidige SV niet alle onderzoeksvragen expliciet behandelen.
- Plaatjes in de samenvatting. Wij vinden dat dit inzicht biedt in de ontwikkeling van de verschillende 'populaties', wat de overeenkomsten en verschillen zijn. Maar het is geen exacte vergelijking, het gaat om de richting. En: ook binnen de 'populaties' zijn grote verschillen. Volgens mij is 5.1.2.e in ieder geval geen voorstander.

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 10 februari 2020 10:28
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: Begeleidingscommissie 12 feb

Dag 5.1.2.e,

Inno-V is dus helaas niet beschikbaar op de 14e.

Hoe zullen we hier mee omgaan?

Het is onze voorkeur om compleet te zijn als begeleidingscommissie en de begeleidingscommissie op vrijdagochtend te organiseren, maar ik snap ook dat jij ook graag jouw team goed vertegenwoordigd wil zien. Dus laat maar even weten of jij kunt leven met het moment op vrijdag.

Groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 10:54
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 | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
Onderwerp: Re: Begeleidingscommissie 12 feb

Hallo 5.1.2.e,

En 5.1.2.e heeft op dat moment BRW. Maar het is inderdaad een optie dat hij mij vervangt voor de begeleidingsgroep, dus laten we hem vanaf nu in the loop houden voor het vinden van een moment.

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Date: Friday, 7 February 2020 at 09:58
To: 5.1.2.e - DGMo" <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
Subject: RE: Begeleidingscommissie 12 feb

Ha 5.1.2.e,

Dat is lastig die dag, alleen mijn collega 5.1.2.e zou kunnen. Zij is vooral met de financiën en bekostiging bezig geweest.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 09:49
Aan: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: Begeleidingscommissie 12 feb

Dag 5.1.2.e,

Jammer! Is 5.1.2.e wel beschikbaar?
 @5.1.2.e, en de overige leden van het onderzoeksteam?

Groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
Verzonden: donderdag 6 februari 2020 22:13
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: Re: Begeleidingscommissie 12 feb

Hallo 5.1.2.e

BRW

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMo" <5.1.2.e@minienw.nl>
Date: Thursday, 6 February 2020 at 10:46
To: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>
Subject: FW: Begeleidingscommissie 12 feb

Dag 5.1.2.e,

Zie onderstaand verzoek. Kun jij?

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: donderdag 6 februari 2020 09:37
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: Begeleidingscommissie 12 feb

Ha 5.1.2.e,

Ik kan evt de 14^e. Als 5.1.2.e dan ook kan, doe dat dan maar.

Groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 5 februari 2020 15:20

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: Begeleidingscommissie 12 feb

Dag 5.1.2.e,

Helaas moet ik je weer lastig vallen met een vervelende planningsvraag.

Het gaat over de begeleidingscommissie op de 12^e.

5.1.2.e en 5.1.2.e zijn toch in de middag verhinderd ivm het onderzoek naar de wijze van gunning.

We weten dat jullie ook met volle agenda's zitten, maar is het voor jullie eventueel een optie om de begeleidingscommissie te verschuiven naar vrijdag de 14^e, ergens tussen 10 en 13?

Uiteraard begrijpen we als het niet lukt, we hebben al veel van jullie gevraagd qua flexibiliteit. In dat geval houden we hem op de 12^e en geeft 5.1.2.e haar feedback telefonisch/per mail door. Maar het leek ons mooi om een poging te wagen om compleet zijn.

Dank, groet,

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e

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

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.

5.1.2.e - DGMO

Van: 5.1.2.e - KIM
Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 12:24
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: E-mailen - 20200210 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.93 reactie 5.1.2.e.pdf
Bijlagen: 20200210 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.93 reactie 5.1.2.e.pdf

Ha 5.1.2.e, hierbij mijn opmerkingen bij H5. H6 en H7.
Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 16:06
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - KIM; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: E-mailen - 20200210 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.93 reactie 5.1.2.e.pdf

Dag 5.1.2.e,

In overleg met mijn mt willen we de klankbordgroep toch door laten gaan op de geplande dag. Graag ontvangen wij uiterlijk donderdag de nieuwe versie.

Je ontvangt mijn commentaar vanavond nog.

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: vrijdag 14 feb. 2020 12:28 PM
Aan: 5.1.2.e - KIM <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Kopie: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: E-mailen - 20200210 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.93 reactie 5.1.2.e.pdf

Dag 5.1.2.e,

En ook die van mij!
 Ook nog een aantal vragen/opmerkingen bij de memo nav vorige klankbordgroep.

Groet,
 5.1.2.e
 06 5.1.2.e
 5.1.2.e@minienw.nl

Van: 5.1.2.e - KIM <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 12:24
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 - DGMo
 5.1.2.e@minienw.nl
Onderwerp: E-mailen - 20200210 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.93 reactie 5.1.2.e.pdf

Zelfde inhoud als 200



5.1.2.e 5.1.2.e

laatst gez. vandaag om 18:25



20 feb. 2020

🔒 Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet. Tik voor meer informatie.

Ha 5.1.2.e, wanneer kunnen we van jullie het rapport verwachten?

17:24 ✓✓

Ha 5.1.2.e, we zijn er vanavond nog even mee bezig.

18:41

Ok, dank voor de update, neem je tijd

18:42 ✓✓

10 mrt. 2020

Dag 5.1.2.e, we zijn benieuwd naar alle binnengekomen reacties en de planning van de afronding, heb je vandaag tijd om even af te stemmen?

09:12 ✓✓

Jawel. Ik bel je vanmiddag even.

10:03



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 ; inno-V
Onderwerp: Nieuw concept EAOV
Datum: vrijdag 21 februari 2020 01:14:42
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20200220 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.95.pdf](#)

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

In de bijlage een nieuwe versie van het rapport. We zijn opnieuw alle opmerkingen nagelopen en hebben die zo veel mogelijk allemaal verwerkt. Daarnaast een slag gemaakt met de gevraagde tekstuele aanpassingen en zorgvuldig geprobeerd bij alle observaties/constatering/conclusies op te nemen van wie die zijn (van ons, of van een bepaalde (groep) stakeholder(s)).

Nog niet helemaal (wel deels) gedaan is de integratie van de gemarkeerde delen van bijlage 1 in de hoofdtekst. Bijlage 1 staat nu ook nog integraal in het rapport. Ook meer verwijzingen naar de cases uit bijlage 3 in de hoofdtekst zijn nog niet opgenomen. Beide zaken kunnen we morgen nog oppakken.

Niet gedaan:

- Overall deelconclusies in hoofdstuk 3 opgenomen. Dit is ondoenlijk aangezien het hier vooral om de beschrijving van de ontwikkelingen gaat. Conclusies staan in hoofdstuk 4. Wel hebben we dit nog explicieter gemaakt, in tekststructurend commentaar opgenomen en in figuren waarin de opbouw van hoofdstuk 2, 3 en 4 voor de lezer duidelijk wordt. Ook staan er meer verwijzingen naar h4 in h3 en vice versa.
- Geen trendanalyse van STS-passages. Zoals al eerder gemeld is dat een onderzoek op zich, waaruit we waarschijnlijk ook niet heel veel gaan leren over de effecten van aanbesteden.
- Plaatjes op de kaft: suggestie om ook treinen op te nemen (oude NS sprinter en nieuw regiomaterieel?) lijkt ons geen goed signaal naar stakeholders.

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
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Voorstel agenda klankbordgroep Aanbesteden OV 3 maart
Datum: donderdag 27 februari 2020 15:45:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Zoals met 5.1.2.e besproken hierbij een voorstel voor de agenda voor de klankbordgroep van dinsdag.

14.00 - 14.10 Welkom en opening

14.10 - 14.30 Toelichting stand van zaken/verwerking eerdere opmerkingen

14.30 - 15.00 Presentatie conclusies en discussie

15.00 - 15.45 Bespreking aangeleverde opmerkingen

15.45 - 15.55 Afspraken voor vervolg

15.55 - 16.00 Afsluiting

Afhankelijk van de reacties die hopelijk uiterlijk maandag komen kunnen we dit uiteraard nog aanpassen.

Risico dat wij voorzien is dat we veel discussie gaan krijgen over vorm en details, waardoor er geen tijd meer is voor een goede discussie over de resultaten. Vandaar de keuze de conclusies expliciet te bespreken in het eerste uur.

Verder spreekt de agenda denk ik voor zich. Ik hoor graag of jullie je hier in kunnen vinden.

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@decisio.nl>
Verzonden: maandag 2 maart 2020 16:49
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
CC: 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Conceptrapport Effecten van aanbesteden: hoofdpunten voor klankbordgroep

Ter informatie de reactie van NS.

Groeten,

5.1.2.e

DECISIO

CONCEPTE RAPPORT

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: maandag 2 maart 2020 15:20

Aan: 5.1.2.e

CC: 5.1.2.e

Onderwerp: Conceptrapport Effecten van aanbesteden: hoofdpunten voor klankbordgroep

Beste 5.1.2.e,

Morgen spreken we elkaar bij de klankbordgroep voor het onderzoek Effecten van aanbesteden. Zoals net al gemeld, we zien dat jullie een flinke slag hebben gemaakt met het rapport. Hieronder vind je, zoals gevraagd, onze hoofdpunten voor de klankbordgroep. Als er iets niet duidelijk is horen we het graag!

1. Benoem het verschil m.b.t. financiële aansturing en gevolgen hiervan voor het aanbod duidelijk

Uit het rapport komt naar voren dat er een opvallend verschil zitten tussen overheden die aanbesteden en die dat niet doen. Bij aanbestede concessies kiest de overheid ervoor de efficiency te gebruiken om meer aanbod te krijgen. Bij niet aanbestede concessies wordt de efficiencywinst ook/met name gebruikt om de overheidsbijdrage te verlagen. Dit is niet alleen een interessant verschil, maar ook een zeer belangrijke notie bij het beoordelen van de aanbodontwikkeling van de verschillende segmenten. Als de betreffende overheden de omgekeerde keus hadden gemaakt dan zou figuur 3.2 (ontwikkeling dienstregelingskilometers) er totaal anders uit hebben gezien. Het bovenstaande inzicht is dus zeer belangrijk voor een goed begrip van de uitkomsten van het rapport. Het is dan ook ten onrechte dat dit niet expliciet in het rapport en in de samenvatting is opgenomen. Alleen op pagina 87 duikt het op, maar zonder de tegenstelling met niet aanbestede concessies te benoemen. Voor een goed begrip van de ontwikkelingen dringen wij er dus op aan dat dit duidelijk op de relevante plekken in het rapport wordt weergegeven.

2. Doordat onderzochte periode begint bij WP2000 vallen belangrijke ontwikkelingen m.b.t spoor buiten scope – benoem dit

Door de beschouwde periode vallen belangrijke effecten buiten de onderzoeksperiode. Zeker voor het spoor is dit zeer relevant omdat de WP2000 daar niet de trigger voor veranderingen was. Dat waren de politieke keus tot verzelfstandiging van NS (als uitvloeisel van het Rapport van de Commissie Wijffels uit 1992) en De Derde Eeuw Spoor. De belangrijkste veranderperiode voor het nationale spoor (de jaren negentig) komt hierdoor te beperkt aan bod in het rapport. We hebben eerder aandacht gevraagd voor de startdatum van de onderzochte periode, en begrijpen dat deze niet opgerekt gaat worden. Juist daarom vinden we het belangrijk dat wél kwalitatief benoemd wordt dat er in de jaren '90 m.b.t. spoor al grote verbeteringen gemaakt waren – en dus dat het spoor daarbovenop in de onderzochte periode alsnog verbeteringen heeft laten zien.

3. Modaliteiten worden nog steeds niet voldoende duidelijk onderscheiden

De diverse modaliteiten die zijn onderzocht lopen in het rapport door elkaar en dit is relevant voor de conclusies hierover. Op de 50%-versie hebben wij en andere stakeholders een vergelijkbare opmerking gemaakt. We zien dat hier op punten wel wat mee gedaan is, maar nog niet voldoende. Van belang is dat er duidelijk wordt aangegeven welke specifieke modaliteit uitspraken betreffen (alleen bus / BTM/ spoor/ regionaal spoor / HRN). Dit is met name relevant omdat bepaalde sturingselementen of effecten juist kunnen ontstaan door het type modaliteit. Een bus is anders (grote tweedehands markt etc.) dan een trein (hoge investeringskosten), dit heeft een "effect op de effecten". Met andere woorden de positieve en negatieve effecten moeten geïsoleerd worden per modaliteit. We zullen hier in onze detailfeedback op specifieke punten op ingaan.

4. De tabellen zijn erg beknopt en bieden daardoor een onvoldoende genuanceerd beeld

Het rapport biedt over het algemeen een genuanceerde blik op de ontwikkelingen in de afgelopen decennia. De samenvattende tabellen op p. XIII en XIV zijn echter zo beknopt dat de boodschap uit de rest van het rapport (incl. de uitgeschreven samenvatting) niet goed overkomt. Veel omschrijvingen roepen vragen op of bieden geen compleet beeld. Ze versterken daarmee het rapport niet – we vragen meer nuance aan te brengen. Of wellicht te volstaan met de samenvatting en conclusies op de voorgaande pagina's.

Succes met de voorbereiding en tot morgen!

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](#)

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

[Informatie vennootschap](#)

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

[Informatie vennootschap](#)

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo: 5.1.2.e - BSK: 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Voorstel agenda klankbordgroep Aanbesteden OV 3 maart
Datum: maandag 2 maart 2020 13:23:50
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Verzoek aan de leden van klankbordgroep was om hun eerste reacties uiterlijk vandaag tot 12.00 door te geven.

Tot nu toe heb ik alleen een reactie van het GVB ('GVB kan zich vinden in het rapport zoals het er nu ligt. Wij zien geen aanleiding om voor dinsdag discussiepunten te agenderen').

Hebben jullie nog reacties ontvangen?

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: donderdag 27 februari 2020 15:45

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

CC: 5.1.2.e

Onderwerp: Voorstel agenda klankbordgroep Aanbesteden OV 3 maart

Zelfde inhoud als 206



Zelfde inhoud als 206



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: 20200303 Effecten aanbesteden Kbg3.pptx
Datum: dinsdag 3 maart 2020 09:16:06
Bijlagen: [20200303 Effecten aanbesteden Kbg3.pptx](#)
[Discussiepunten KBG 3.docx](#)

Ha 5.1.2.e,

Zie de bijlagen. We hebben nu opmerkingen van DOVA en NS en de punten van FMN. Ik zoek nog naar de manier waarop we dit het beste kunnen bespreken vanmiddag. Ik bel je zo.

Groeten,

5.1.2.e

DECISIO



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Klankbordgroep 3

Utrecht, 3 maart 2020

Agenda

14.00 - 14.10 Welkom en opening

14.10 - 14.20 Toelichting stand van zaken/verwerking eerdere opmerkingen

14.20 - 15.00 Presentatie conclusies en discussie

15.00 - 15.45 Bespreking aangeleverde opmerkingen

15.45 - 15.55 Afspraken voor vervolg

15.55 - 16.00 Afsluiting

Toelichting Stand van Zaken (1)

- 2e conceptrapport voor de klankbordgroep verzonden 21 februari 2020
- Nog aan te passen
 - Bijlage 1 Onderzoeksvragen en antwoorden: **wordt geschrapt**. Enkele passages worden overgenomen in de hoofdtekst
 - Bijlage 3 Casuïstiek: relevante passages komen terug in de hoofdtekst

Toelichting Stand van Zaken (2)

Wijzigingen sinds versie 29 november 2019 op hoofdlijnen

- Structuur

Samenvatting

Gestelde vragen en antwoorden

1. Inleiding

2. Onderzoeksverantwoording

3. Van overheidsbedrijf naar private dienstverlening

4. Implementatie van marktwerking in het OV

5. Ontwikkelingen en het effect van aanbesteden

6. Conclusies en geleerde lessen

Samenvatting

1. Inleiding

2. Introductie van de Wp2000

3. Ontwikkelingen in het OV 2000 - 2020

4. Effecten van aanbesteden

5. Een blik over de grens

6. Nieuwe uitdagingen

7 Conclusies

- Inhoud

- PM-posten ingevuld
- Uitgevraagde informatie van decentrale overheden verwerkt
- Cijfers over moment van aanbesteden opgenomen
- Gebruiksstatistieken regionaal spoor met brondata gecheckt en aangepast
- Opmerkingen klankbordgroep december verwerkt (volgende slide)

Toelichting Stand van Zaken (3)

Verwerking opmerkingen versie 29 november 2019

- Opmerkingen over de structuur en conclusies
 - Gewijzigde opbouw
 - Conclusies per hoofdstuk/paragraaf, hoofdstuk 7 en in samenvatting
- Feitelijke onjuistheden, onduidelijkheden
 - Aangepast en zo veel mogelijk verduidelijkt
- Betrouwbaarheid en zeggingskracht van bronnen
 - Bronnen in perspectief geplaatst, met waar nodig kanttekeningen en nuanceringen
- Aanbevelingen en meningen
 - Niet overgenomen

Presentatie conclusies (1)

- **Verbeterde prestaties bij alle aansturingsvormen (inbesteed, aanbesteed, onderhands gegund)**
 - Toename aanbod, efficiency en klanttevredenheid.
 - Coördinatievraagstukken worden goed opgepakt.
 - Hét effect van marktwerking is lastig te duiden door:
 - Veelheid aan ontwikkelingen binnen en buiten de sector in de beschouwde periode
 - Een beperkte hoeveelheid statistisch betrouwbare gegevens
 - Een causaal verband tussen marktwerking en prestaties is hierdoor *niet aantoonbaar*
 - *Wel aannemelijk* is dat de (dreiging) van concurrentie heeft bijgedragen aan de prestaties

Presentatie conclusies (2)

- **Rol van de overheid is cruciaal**

- Verschillende vormen van aansturing functioneren naast elkaar; allemaal dragen ze bij aan doelen van (lokale) overheden. Een goede samenwerking is in praktijk belangrijker dan het aansturingsmodel
- Overheden, marktpartijen en anderen stemmen in de regel onderling goed af; maar oplossingen voor problemen blijven vooralsnog uit bij:
 - ‘gemakkelijker betalen’
 - ‘openstellen reizigersdata’
 - ‘een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen’
- Keuze voor grotere concessies heeft **voordelen** (minder coördinatie, schaalvoordelen, aantrekkelijk voor grote professionele spelers), **maar ook nadelen** (hogere toetredingsbarrières, in theorie minder aanbieders, langzamer en moeilijker leerproces en kennisborging)

Presentatie conclusies (3)

- **Succesfactoren**

- Kritische succesfactoren (in de zin van specifieke aanbestedingsvormen, bepalingen of werkwijzen) zijn (o.a. door beperkte cijfers) moeilijk aan te wijzen
- Kennis bij aanbestedende overheid (in huis of ingehuurd) is belangrijk (zowel kennis van aanbestedingsprocessen en -vormen, als marktkennis)
- Adequate oplossings- en verbeteringsgerichte concessie-monitoring is vermoedelijk belangrijker dan alleen specifieke prikkels in de concessies. In de uitvoeringsfase is ook flexibiliteit en de omgang daarmee van belang
- Monitoring van prestaties is een aandachtspunt: het verzamelen en bijhouden van gegevens loopt uiteen. Cijfers zijn hierdoor lastig te vergelijken tussen concessies, maar ook binnen concessies na een concessie-overgang

Presentatie conclusies (4)

	Verwachtingen en borging in Wp2000	Ontwikkelingen 2000-2020	Effect van aanbesteden
Organisatie			
Sturing door concessie-verlenende overheden	<ul style="list-style-type: none"> Vrijheid overheden in keuze sturingsrelatie. Wettelijk kader biedt noodzakelijke flexibiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> Vrijheid is door de DO's gebruikt Verschillende keuzes in de praktijk, ook in de tijd Vaak ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid vervoerders (netto-contract). Eerst veel kleine concessies. Later grotere en langere 	<ul style="list-style-type: none"> DO's hebben ervaringen opgedaan en lessen geleerd. Gevolg voor keuzes in aansturing blijft verschillen: er is niet een unieke, ideale of optimale vorm van aanbesteden en aansturen
Samenwerking op concessie-overstijgende thema's	<ul style="list-style-type: none"> Minimum regelgeving, maximum vrijheid voor decentrale overheden. Verwachtingen voor (aansturing van en samenwerking op) concessie-overstijgende onderwerpen niet uitgesproken. Wel een aantal concessieoverstijgende verplichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> Concessie-overstijgende afspraken op zeven thema's. Door samenwerking veel bereikt (OV-chipkaart, opbrengst-verdeling interoperabele producten, reisinfo, ZE vervoer Problemen die nog spelen: gemakkelijker betalen, openstellen reizigersdata en toegankelijkheid 	<ul style="list-style-type: none"> Coördinatievraagstukken zijn met meerdere vervoerders en lokaal/regionaal maatwerk belangrijker geworden. Veel gegevens worden als bedrijfsvertrouwelijk gezien, waardoor deze niet makkelijk met (potentiële) concurrenten worden gedeeld

Presentatie conclusies (5)

	Verwachtingen en borging in Wp2000	Ontwikkelingen 2000-2020	Effect van aanbesteden
Aanbod			
Aanbieders	<ul style="list-style-type: none"> • Toetreding nieuwe bedrijven o.a. touringcar- en taxibedrijven • Toename van de rol van de private sector 	<ul style="list-style-type: none"> • Minder kleine inschrijvers • Toetreding van buitenlandse (staats)bedrijven en overname van Nederlandse bedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> • Met grotere concessies zijn de huidige bedrijven aangetrokken • Touringcar- en taxibedrijven nog als onderaannemer actief
Kwaliteit en kwantiteit van het aanbod	<ul style="list-style-type: none"> • Stimulans om aanbod meer af te stemmen op de klantenwens 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename van het aanbod bij in eerste instantie gelijke kosten • Inmiddels stijgen kosten licht door technische en milieueisen • Subsidies gedaald, tarieven licht gestegen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prikkels bij aanbesteding tot aanpassing dienstregeling en voorzieningen aan boord; nieuw materieel. • Bij inbesteding/onderhands een geleidelijker proces
Personeel	<ul style="list-style-type: none"> • Overgangsregeling voor personeel en de CAO's bieden basis voor continuïteit bij concessiewisselingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen exacte cijfers over ontwikkeling werkgelegenheid • Arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden veranderen (ook in andere sectoren) 	<ul style="list-style-type: none"> • Efficiëntie heeft voor (een deel van) het personeel geleid tot hogere werkdruk; spanning bij concessiewisseling • Arbeidsinhoud regionaal spoor anders na decentralisatie
Productiekosten	<ul style="list-style-type: none"> • Verlaging exploitatiekosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Efficiëntere inzet, dalende productiekosten • Recent lichte stijging waarschijnlijk door kwaliteits- en milieueisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Contractvernieuwing leidt tot kostenreducties bij aanbesteden en inbesteden • Effect van concurrentie resp de dreiging van concurrentie

Presentatie conclusies (6)

	Verwachtingen en borging in Wp2000	Ontwikkelingen 2000-2020	Effect van aanbesteden
Vraag			
Reizigersvraag	<ul style="list-style-type: none"> Toename door een betere afstemming op de wensen van de klant (prijs, kwaliteit) 	<ul style="list-style-type: none"> Eerst afname reizigers bus, tram metro, daarna toename Stabiele groei reizigers spoor (regionaal en HRN) 	<ul style="list-style-type: none"> Geen aantoonbaar verband aanbesteden en reizigers en/of reizigerskilometers Uitzondering: eerste jaar groei regionale treindiensten na aanbesteding; waarschijnlijk door uitbreiding dienstregeling en nieuw materieel, en verschuiving reizigersstromen
Reizigerstevredenheid	<ul style="list-style-type: none"> Toename door een betere afstemming op de wensen van de klant (prijs, kwaliteit) Inspreekmogelijkheden en consumentenbescherming ingebouwd 	<ul style="list-style-type: none"> Reizigerstevredenheid neemt overal toe 	<ul style="list-style-type: none"> Klein sprongetje reizigerstevredenheid eerste jaar na aanbesteden BTM; waarschijnlijk door uitbreiding dienstregeling en nieuw materieel

Bespreking aangeleverde opmerkingen (2)

- De samenvatting geeft vooral conclusies op basis van kwantitatieve studie. Een meer kwalitatieve analyse van de oorzaken van ontwikkelingen ontbreekt. Bij het aanbestede OV is marktwerking een direct aanwijsbare oorzaak van de genoemde positieve effecten. Bij inbestede / onderhands gegunde concessies is de belangrijkste les dat een reële dreiging van concurrentie (aanbesteding) nodig is om scherpe concessieafspraken te realiseren. Dit zou veel stelliger (in de samenvatting) moeten staan.
- Belangrijke conclusies over de resultaten die juist bij de eerste (en soms tweede) aanbestedingsrondes (voor 2008) van het busvervoer zijn bereikt ontbreken. Soms wordt wel summier verwezen naar eerdere onderzoeken, maar tabellen en grafieken uit deze onderzoeken ontbreken. Conclusies hierover in de samenvatting van het rapport ontbreken.

Bespreking aangeleverde opmerkingen (3)

- De onderzoekers blijven vooral in de samenvatting heel erg voorzichtig in hun analyses en beperken zich in hun samenvatting tot het beschrijven van algemene ontwikkelingen ('stijging', 'daling'). Daarmee ontbreekt nog steeds een beeld of bijvoorbeeld de NS op hetzelfde prijs-kwaliteitsniveau opereert als het regionale openbaar vervoer.

Bespreking aangeleverde opmerkingen (1)

- Benoem het verschil m.b.t. financiële aansturing en gevolgen hiervan voor het aanbod duidelijk. Bij aanbestede concessies kiest de overheid ervoor de efficiency te gebruiken om meer aanbod te krijgen. Bij niet aanbestede concessies wordt de efficiencywinst ook/met name gebruikt om de overheidsbijdrage te verlagen.
- Doordat onderzochte periode begint bij WP2000 vallen belangrijke ontwikkelingen m.b.t spoor buiten scope – benoem dit
- Modaliteiten worden nog steeds niet voldoende duidelijk onderscheiden
- De samenvattende tabellen zijn erg beknopt en bieden daardoor een onvoldoende genuanceerd beeld. Ze versterken daarmee het rapport niet – we vragen meer nuance aan te brengen. Of wellicht te volstaan met de samenvatting en conclusies op de voorgaande pagina's.

Bespreking aangeleverde opmerkingen (4)

- 1. Vergelijking zonder marktwerking ontbreekt
- 2. Vergelijking Aanbesteding A'dam – Utrecht
- 3. Vergelijking regionale lijnen met HRN
- 4. Effecten inbesteden

Vervolg

- Opmerkingen aanleveren tot uiterlijk 6 maart
- Verwerking van opmerkingen in definitief rapport, oplevering 18 maart

DOVA

1. De samenvatting blijft nu beperkt tot vooral een aantal conclusies op basis van kwantitatieve studie: reizigersaantallen, kosten, reizigerswaardering. Algemene conclusie is dat, ongeacht de aansturingsvorm, positieve resultaten zijn geboekt. Dat is correct, echter wat ontbreekt is een meer kwalitatieve analyse wat de oorzaken hiervan zijn. Bij het aanbestede openbaar vervoer is marktwerking een direct aanwijsbare oorzaak van de genoemde positieve effecten. Bij inbestede / onderhands gegunde concessies is de belangrijkste les dat een reële dreiging van concurrentie (aanbesteding) nodig is om scherpe concessieafspraken te realiseren. Dit staat weliswaar genoemd in het rapport (P66), maar ontbreekt in de samenvatting, terwijl het naar onze mening de essentie van het rapport zou moeten zijn.
Deze reële dreiging verklaart naar onze mening ook waarom bij het inbestede BTM-vervoer en het (onderhands gegunde) hoofdspoor pas significante verbeteringen (kostenreductie, aanbodverhoging, reizigerswaardering, innovatie) optraden nádat deze werden gerealiseerd bij het aanbestede BTM-vervoer. In S7 wordt dit weliswaar benoemd, maar dit zou naar onze mening veel stelliger moeten.
2. Doordat in veel gevallen gebruik gemaakt is van cijfermateriaal vanaf 2008, 2010 of 2012, ontbreken belangrijke conclusies over de resultaten die juist bij de eerste (en soms tweede) aanbestedingsrondes van het busvervoer zijn bereikt. Soms wordt wel summier verwezen naar eerdere onderzoeken, maar tabellen en grafieken uit deze onderzoeken ontbreken, terwijl recentere resultaten wel uitgebreid worden weergegeven. Daar waar wel in het rapport informatie uit eerdere jaren is opgenomen (bijvoorbeeld P58) ontbreken deze conclusies in de samenvatting van het rapport. Graag het totaalbeeld van de periode 2000-2020 in één geheel presenteren.
3. De onderzoekers blijven vooral in de samenvatting heel erg voorzichtig in hun analyses en beperken zich in hun samenvatting tot het beschrijven van algemene ontwikkelingen ('stijging', 'daling'). In onze eerdere reactie hadden we gevraagd om meer vergelijking van bijvoorbeeld de kosten per productie-eenheid (bijvoorbeeld treinkilometer) tussen het aanbestede en niet-aanbestede vervoer. In de bijlage is onder meer een bijlage opgenomen met cijfers over loonkosten, loonkostenontwikkelingen en productiviteit per vervoerder, maar conclusies hierover ontbreken in de samenvatting van het rapport. Daarmee ontbreekt nog steeds een beeld of bijvoorbeeld de NS op hetzelfde prijs-kwaliteitsniveau opereert als het regionale openbaar vervoer.

NS

1. Benoem het verschil m.b.t. financiële aansturing en gevolgen hiervan voor het aanbod duidelijk

Uit het rapport komt naar voren dat er een opvallend verschil zitten tussen overheden die aanbesteden en die dat niet doen. Bij aanbestede concessies kiest de overheid ervoor de efficiency te gebruiken om meer aanbod te krijgen. Bij niet aanbestede concessies wordt de efficiencywinst ook/met name gebruikt om de overheidsbijdrage te verlagen. Dit is niet alleen een interessant verschil, maar ook een zeer belangrijke notie bij het beoordelen van de aanbodontwikkeling van de verschillende segmenten. Als de betreffende overheden de omgekeerde keus hadden gemaakt dan zou figuur 3.2 (ontwikkeling dienstregelingsskilometers) er totaal anders uit hebben gezien. Het bovenstaande inzicht is dus zeer belangrijk voor een goed begrip van de uitkomsten van het rapport. Het is dan ook ten onrechte dat dit niet expliciet in het rapport en in de samenvatting is opgenomen. Alleen op pagina 87 duikt het op, maar zonder de tegenstelling met niet aanbestede concessies te benoemen. Voor een goed begrip van de ontwikkelingen dringen wij er dus op aan dat dit duidelijk op de relevante plekken in het rapport wordt weergegeven.

2. Doordat onderzochte periode begint bij WP2000 vallen belangrijke ontwikkelingen m.b.t spoor buiten scope – benoem dit

Door de beschouwde periode vallen belangrijke effecten buiten de onderzoeksperiode. Zeker voor het spoor is dit zeer relevant omdat de WP2000 daar niet de trigger voor veranderingen was. Dat waren de politieke keus tot verzelfstandiging van NS (als uitvloeisel van het Rapport van de Commissie Wijffels uit

1992) en De Derde Eeuw Spoor. De belangrijkste veranderperiode voor het nationale spoor (de jaren negentig) komt hierdoor te beperkt aan bod in het rapport. We hebben eerder aandacht gevraagd voor de startdatum van de onderzochte periode, en begrijpen dat deze niet opgerekt gaat worden. Juist daarom vinden we het belangrijk dat wél kwalitatief benoemd wordt dat er in de jaren '90 m.b.t. spoor al grote verbeterlagen gemaakt waren – en dus dat het spoor daarbovenop in de onderzochte periode alsnog verbeteringen heeft laten zien.

3. Modaliteiten worden nog steeds niet voldoende duidelijk onderscheiden

De diverse modaliteiten die zijn onderzocht lopen in het rapport door elkaar en dit is relevant voor de conclusies hierover. Op de 50%-versie hebben wij en andere stakeholders een vergelijkbare opmerking gemaakt. We zien dat hier op punten wel wat mee gedaan is, maar nog niet voldoende. Van belang is dat er duidelijk wordt aangegeven welke specifieke modaliteit uitspraken betreffen (alleen bus / BTM/ spoor/ regionaal spoor / HRN). Dit is met name relevant omdat bepaalde sturingselementen of effecten juist kunnen ontstaan door het type modaliteit. Een bus is anders (grote tweedehands markt etc.) dan een trein (hoge investeringskosten), dit heeft een “effect op de effecten”. Met andere woorden de positieve en negatieve effecten moeten geïsoleerd worden per modaliteit. We zullen hier in onze detailfeedback op specifieke punten op ingaan.

4. De tabellen zijn erg beknopt en bieden daardoor een onvoldoende genuanceerd beeld

Het rapport biedt over het algemeen een genuanceerde blik op de ontwikkelingen in de afgelopen decennia. De samenvattende tabellen op p. XIII en XIV zijn echter zo beknopt dat de boodschap uit de rest van het rapport (incl. de uitgeschreven samenvatting) niet goed overkomt. Veel omschrijvingen roepen vragen op of bieden geen compleet beeld. Ze versterken daarmee het rapport niet – we vragen meer nuance aan te brengen. Of wellicht te volstaan met de samenvatting en conclusies op de voorgaande pagina's.

FMN

1. Vergelijking zonder marktwerking ontbreekt
2. Vergelijking Aanbesteding A'dam – Utrecht
3. Vergelijking regionale lijnen met HRN
4. Effecten inbesteden

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Presentatie vanmiddag en aangeleverde opmerkingen
Datum: dinsdag 3 maart 2020 10:05:12
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[20200303 Effecten aanbesteden Kbg3.pptx](#)
[Discussiepunten KBG 3.docx](#)

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e,

In de bijlage onze presentatie voor vanmiddag en de aangeleverde opmerkingen.

Zoals zojuist met 5.1.2.e besproken is ons voorstel voor de agenda:

14.00 - 14.05 Welkom en opening

14.05 - 14.15 Toelichting stand van zaken/verwerking eerdere opmerkingen

14.15 - 14.35 Presentatie conclusies

14.35 - 15.45 Discussie conclusies / bespreking aangeleverde opmerkingen

15.45 - 15.55 Afspraken voor vervolg

15.55 - 16.00 Afsluiting

Graag tot vanmiddag, 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](#)



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

6 maart 2020

5.1.2.e

Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

Betreft: reactie FMN conceptrapport Effecten van Openbaar Aanbesteden

Geachte 5.1.2.e „

FMN heeft kennis genomen van het conceptrapport Effecten van Openbaar Aanbesteden. Graag wil FMN reageren op het rapport. Het rapport erkent weliswaar de positieve effecten van aanbestedingen op onder meer de kwaliteit, frequentie en prijs van openbaar vervoer. Door een aantal fundamentele aannames in het rapport komen deze voordelen in de conclusies echter onvoldoende naar voren. Aanbesteden en inbesteden lijken op deze manier vergelijkbare effecten te hebben. Hierdoor heeft het rapport naar de mening van FMN (ten onrechte) beperkte waarde in de keuze tussen verschillende vormen van het gunnen van vervoersconcessies.

Dit berust volgens FMN op een fundamentele fout in de aannames. Onderzoekers stellen nl. dat alleen de dreiging van een aanbesteding disciplinerend werkt op andere vormen van het gunnen van concessies zoals inbestedingen. Deze aanname klopt niet om de volgende redenen:

- De dreiging van aanbestedingen wordt alleen gevoeld als deze dreiging ook echt, reëel en concreet is. Zonder concrete trajecten van aanbesteding is ook geen sprake van dreiging.
- Zelfs al is er dreiging van aanbesteding, dan nog is het disciplinerende effect van een dreigende aanbesteding veel lager dan van een aanbestedingstraject. De economische transactiekosten voor een overheid om te switchen van een inbestedingstraject naar een aanbestedingstraject zijn hoog.
- FMN-leden ervaren dit ook in andere landen. In landen waar geen concrete aanbestedingstrajecten zijn, leidt inbesteden niet tot de gewenste effecten. Dit is bijvoorbeeld het geval in België.

FMN zet verder vraagtekens bij de onderzochte effecten van aanbestedingen. Er worden wel vergelijkingen gemaakt tussen de effecten van inbesteden en aanbesteden, maar deze vergelijkingen gaan vaak mank omdat:

- Gedecentraliseerde lijnen worden vergeleken met efficiëntiewinsten op het hele HRN en niet met vergelijkbare lijnen (sprinters)
- Er geen analyse wordt gemaakt van de directe effecten van aanbestedingen: effecten op basis van een vergelijking met een nulmeting waarin de situatie vóór de aanbesteding wordt vergeleken met de situatie erna.
- Verschillen tussen inbesteding en aanbesteding worden miskend. Onderzoekers concluderen bijvoorbeeld dat contractvernieuwing leidt tot verbeteringen, maar laten na de verschillen tussen inbesteding en aanbesteding te kwantificeren.



De voordelen van aanbestedingen komen onvoldoende uit de verf of vallen weg ten opzichte van inbestedingen:

- Het onderzoek treft de conclusie dat de initiële efficiëntiewinst van een eerste aanbesteding, bij een tweede aanbesteding niet meer wordt behaald. Dit is een miskenning van de toegevoegde waarde van aanbestedingen als gevolg van investeringen van toetreders tot de Nederlandse markt:
 - o Naast prijs hechten opdrachtgevers ook veel waarde aan andere zaken zoals verduurzaming. Niet voor niets is Nederland koploper als het gaat om ZE-openbaar vervoer. Alléén door aanbestedingen door de transitie naar ZE-openbaar vervoer in gang gezet. Verduurzaming van inbestede concessies volgt pas ná verduurzaming van aanbestedingen.
 - o Aanbestedingen houden iedereen in de markt scherp. Grote verbeteringen die zijn behaald met aanbestedingen, kunnen met opvolgende aanbestedingen worden vastgehouden en verder worden uitgebouwd.

In het overleg van 3 maart jl.. over het onderzoeksrapport kwam aan de orde dat de concluderende tabellen per hoofdstuk zeer beperkte zeggingskracht hebben en cruciale elementen in het onderzoek onbenoemd zijn gelaten. In lijn met hetgeen besproken tijdens het overleg verzoeken wij om deze tabellen niet op te nemen in het onderzoeksrapport. Een vergelijkbare opmerking betreft de grafieken in de rechterkantlijn bij de samenvatting (*'indicatie ontwikkeling per aansturingsvorm'*). De tabellen hebben weinig zeggingskracht en het is onduidelijk waarom het indicaties zijn. De voordelen van aanbestedingen en inbestedingen kunnen immers concreet worden benoemd?

Deze punten zijn in de ogen van FMN zeer fundamenteel voor een bruikbaar onderzoeksrapport. FMN verzoekt dan ook deze punten mee te nemen bij het vaststellen van het onderzoeksrapport.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e FMN

c.c. 5.1.2.e , Decisio

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@keolis.nl>
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 17:42
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: FW: reactie FMN op concept rapport effecten van aanbestedingen
Bijlagen: FMN effecten aanbestedingen 06032020.pdf

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Hieronder nog een aantal opmerking/ reacties op personeelparagrafen in het rapport. Die wil ik jullie niet onthouden.

Groeten 5.1.2.e

Opmerkingen t.a.v. de samenvatting blz 14:

Er staat: Bij spoorpersoneel speelt dat er verschillen zijn in de arbeidsvoorwaarden en -inhoud op het hoofdrailnet en de regionale concessies. Dit compliceert de decentralisatie van spoorlijnen.

Decentralisatie van spoorlijnen is een politiek besluit. Ik zie niet in dat huidige verschillen in arbeidsvoorwaarden dat complex maken en dat de politiek zich hierdoor laat leiden. De WP 2000 borgt de arbeidsvoorwaarden overigens in voldoende mate (cao's gaan mee over).

De overname van personeel volgens Artikel 37 van de Wp2000 en de aanwezigheid van sectorale CAO's bieden enige zekerheid over de continuïteit van werk en arbeidsvoorwaarden bij concessiewisselingen.

"Enige" is te zwak uitgedrukt. Immers cao's en algemene bedrijfsregelingen gaan mee over. In de praktijk worden deze gerespecteerd door nieuwe concessiehouders. Ik zou voor "aanzienlijke, ruime of op z'n minst voldoende" zekerheid kiezen.

T.a.v. pagina 31 – 36 heb ik één opmerking. Er wordt bij het onderwerp Arbeidsomstandigheden/Veiligheid helemaal niet gesproken over het besluit van OV-bedrijven om cash van de bus te halen. Dat is gebeurd per 1-1-2018 (de meeste bedrijven). Daarna ook nog. Je ziet in figuur 3.8 een daling van twee soorten slachtoffers begin 2018. Mogelijk heeft dat (cash van de bus) ermee te maken.

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 17:18
Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienm.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e <b5.1.2.e@arriva.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@transdev.com>
Onderwerp: reactie FMN op concept rapport effecten van aanbestedingen

Beste 5.1.2.e,

Hierbij de brief/ reactie van FMN over concept rapport effecten aanbestedingen.
 De getekende versie wordt per post nagestuurd.

Groeten 5.1.2.e
 5.1.2.e FMN

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e @gvb.nl>
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 10:02
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Conceptrapportage onderzoek Effecten openbaar aanbesteden OV tbv klankbordgroep 3 maart

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Bij deze nogmaals de complimenten voor de laatste goed gestructureerde en leesbare versie van de conceptrapportage. Zoals afgelopen dinsdag door meerdere partijen aangegeven vinden wij dat jullie een goede slag hebben gemaakt. Daarnaast kunnen wij ons ook vinden in de conclusies die in het conceptrapport zijn weergegeven.

Het idee van de klankbordgroep om ook aandacht te geven aan het overall positieve effect van de WP2000 op het openbaar vervoersysteem in Nederland onderschrijven wij.

Tijdens de bijeenkomst gaven jullie aan dat de bevindingen van de casuïstiek (waaronder de vergelijking tussen Amsterdam en Utrecht) meer in het rapport zullen worden opgenomen. Wij kunnen ons vinden in de tekst uit Bijlage 3, echter indien de tekst in het rapport hiervan afwijkt dan willen wij hiervan op de hoogte worden gesteld.

Inhoudelijk hebben wij de volgende opmerking, deze zien wij graag in de definitieve versie verwerkt.

Pag. 59: in kader Amsterdam en Utrecht

In Amsterdam (inbesteed) en Utrecht (aanbesteed) zien we grote verschillen in de ontwikkeling van het aantal dienstregelingkilometers. In Amsterdam is dit tussen 2014 en 2018 (licht) gedaald, terwijl dit in Utrecht juist is toegenomen. Deze ontwikkelingen zien we op alle modaliteiten. Hoewel dit in lijn is met de 'beleidstheorie' dat aanbesteden leidt tot meer aanbod, spelen in deze gevallen waarschijnlijk specifieke eisen van de vervoersautoriteiten een belangrijkere rol. Zo wordt in Amsterdam al enige jaren zeer sterk gestuurd op kosten.

De gele zin zien wij graag gewijzigd in dezelfde verklaring als in Bijlage 3 op pagina 133

Wat betreft het aanbod zien we in de vergelijking tussen Utrecht en Amsterdam dat het aanbod (in dienstregelingkilometers) in Utrecht is gegroeid, terwijl deze in Amsterdam stabiel bleef. Dit verschil is echter vooral veroorzaakt door bezuinigingen vanuit het Rijk, en niet terug te lijden tot de aanbestedingsvorm.

Heel veel succes met het afronden van deze rapportage en wij zien de definitieve versie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e
 GVB | 5.1.2.e

M: 06 – 5.1.2.e

Postbus 2131 | 1000 CC Amsterdam
 Bezoekadres: Arlandaweg 106, Amsterdam

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

Verzonden: vrijdag 21 februari 2020 11:51

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gvb.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@arriva.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@htm.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@rover.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@crow.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@keolis.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ziggo.nl>;
 5.1.2.e <5.1.2.e@dova.nu>; 5.1.2.e <5.1.2.e@connexxion.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@transdev.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@vervoerregio.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@ovbureau.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@acm.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>;
 5.1.2.e @mrdh.nl' <5.1.2.e@mrdh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@vervoerregio.nl>
 CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>;
 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@inno-v.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@tg.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>

Onderwerp: Conceptrapportage onderzoek Effecten openbaar aanbesteden OV tbv klankbordgroep 3 maart

Beste leden van de klankbordgroep,

Op dinsdag 3 maart van 14-16 komen we bij elkaar te Meeting Plaza, Utrecht.

Het doel van deze bijeenkomst is om alle partijen in de klankbordgroep de kans te geven te reageren op de nieuwe versie van de rapportage.

In de bijlage ontvangen jullie de conceptrapportage die tijdens de klankbordgroep wordt besproken.

Zoals eerder aangekondigd, vragen we enige input vooraf (te richten aan 5.1.2.e / 5.1.2.e @decisio.nl).

Graag uiterlijk **maandag 2 maart 12 uur** de 2-3 belangrijkste discussiepunten voor de klankbordgroep toesturen. Op basis hiervan stellen de onderzoekers een agenda op voor de bespreking.

De uitgebreide schriftelijke reactie namens jullie organisaties/achterban op het rapport kunnen ook na de klankbordgroep toegestuurd worden, graag uiterlijk **vrijdag 6 maart**.

Alvast dank voor deze voorbereiding. Wij kijken uit naar een goed gesprek op 3 maart.

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

Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

5.1.2.e
 5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Spoor

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.

Reactieformulier Conceptrapport Ordeningsonderzoek Effecten van aanbesteden - reactie NS

Algemene opmerkingen (zie ook begeleidende brief met hoofdpunten)
De modaliteiten worden niet (altijd) duidelijk onderscheiden. We pleiten voor een duidelijk onderscheid tussen de verschillende modaliteiten, zodat per modaliteit conclusies getrokken kunnen worden. Dit is met name relevant omdat bepaalde sturingselementen of effecten juist kunnen ontstaan door het type modaliteit. Een bus is anders (grote tweedehands markt etc.) dan een trein (hoge investeringskosten), dit heeft een "effect op de effecten". Met andere woorden de positieve en negatieve effecten dienen geïsoleerd te worden per modaliteit. In aanvulling hierop is soms niet duidelijk of er al het OV wordt bedoeld, of dat er weliswaar van "OV" wordt gesproken, maar er feitelijk bv. alleen bussen bedoeld worden.
Aanpak: door de beschouwde periode vallen belangrijke effecten buiten de onderzoeksperiode. Zeker voor het spoor is dit zeer relevant omdat de WP2000 daar niet de trigger voor veranderingen was. Dat waren de politieke keus tot verzelfstandiging van NS (als uitvloeisel van het Rapport van de Commissie Wijffels uit 1992) en De Derde Eeuw Spoor. De belangrijkste veranderperiode voor het nationale spoor (de jaren negentig) komt hierdoor te beperkt aan bod in het rapport.
Bij onze feedback op de 50%versie hebben wij al aangegeven dat de overstijgende concessietheema's ons insziens te positief worden neergezet. Ook op het conceptrapport vinden wij dit punt helaas nog van toepassing. Er wordt vooral de nadruk gelegd op "zaken worden goed opgepakt", "er wordt constructief samengewerkt" etc. Het feit dat dit van alle betrokkenen veel extra inspanningen vraagt, en dat er onderwerpen zijn die onduidelijk zijn voor reizigers (betalen) of erger (toegankelijkheid) zou duidelijker benoemd moeten worden, zeker in de samenvatting, voor een realistisch beeld. Twee voorbeelden hiervan die toegevoegd kunnen worden: 1. Duurzaamheid: In het rapport wordt geconcludeerd dat er op duurzaamheidsgebied geen issues zijn. Echter, als gevolg van aanbestedingen wordt het innovatiepotentieel van de sector niet benut waardoor er sprake is van 'gemiste kansen'. Om de sector verder te verduurzamen is ontwikkeling en innovatie nodig en dat vraagt onderzoek, pilots, innoveren, uitproberen, de markt uitdagen etc. NS heeft dit de laatste jaren gedaan met mooie duurzaamheidsresultaten als gevolg. Het is echter vrijwel onmogelijk om in een aanbesteding op te nemen dat de concessiehouder innovatief moet zijn op het gebied van duurzaamheid want hoe operationaliseer je dat? In plaats daarvan worden er hooguit duurzame criteria opgenomen in een aanbesteding waar de biedende partijen wel/of niet aan kunnen voldoen. Echter dit zorgt voor een stop op ontwikkeling en innovatie. 2. Toegankelijkheid (zie ook aangenomen motie over een standaard voor toegankelijkheid in het OV).
Er wordt in het rapport geheel voorbij gegaan aan alle juridische aspecten van al dan niet aanbesteden. De Aanbestedingswet en de PSO-Verordening worden geen enkele keer genoemd in het concept rapport, ook niet in het kadertje "juridisch kader". Zie ook de beantwoording van de onderzoeksvragen 12 en 13 (p. 123). Deze vragen wordt hier in feite niet beantwoord en ook niet elders in het concept rapport. Voor een compleet beeld zou in dit onderzoek (dat immers "Effecten van aanbesteden" heet) het juridisch kader incl. Aanbestedingswet, PSO-verordening en het leerstuk van de wezenlijke wijziging kort maar duidelijk neergezet moeten worden.
In veel paragrafen worden trends tussen aanbesteden, inbesteden en onderhands gunnen besproken. De verschillende effecten worden echter niet altijd duidelijk vergeleken. We begrijpen dat het niet voor alle onderwerpen eenvoudig is een rechtstreekse vergelijking in te voegen, maar waar mogelijk, en waar er in de tekst naar verwezen wordt, verzoeken wij een vergelijking op te nemen. Zo zien wij voor klanttevredenheid wel een grafiek specifiek voor HRN, maar zien we voor de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers geen grafiek voor het HRN (alleen voor regionale treindiensten). Dit terwijl wij hierover wel gegevens aangeleverd hebben, en deze ook terugzien in de lopende tekst (46%). Wij zien niet in waarom de lezer de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers wordt onthouden.
Ontwikkeling van vraag en aanbod worden niet direct met elkaar in verband gebracht. Zo is niet te zien of de vraag meer of minder is gegroeid dan het aanbod; een beeld van de doelmatigheid. Effecten op modal shift komen ook niet in samenvatting aan de orde, terwijl dit een van de doelstellingen van de WP2000 was.
Bij efficiency wordt alleen gekeken naar BDU / Provinciefonds t.o.v. aanbod van DRUs/treinkm. Daarbij blijven eventuele bestedingen van andere fondsen van de decentrale overheden aan OV buiten beeld. Tevens geeft dit geen beeld van de effectiviteit (kosten per reizigerkm); allocatieve efficiency. Graag hier iets over toevoegen (al is het maar dat dit buiten scope is en er dus ook nog andere bijdragen zijn aan het regionale OV).
De blik over de grens is tamelijk kwalitatief en beperkt zich vooral tot aansturingsvormen; cijfers over vraag, aanbod en kostenontwikkelingen ontbreken. Ook blijven eventuele factoren die niet met aanbesteding te maken hebben (b.v. invoering/afschaffing van tol op wegen) buiten beeld. Ook het falen van aanbestedingen en aanbestede concessies (UK) en diverse juridische conflicten (UK en DE) bij aanbestedingen blijven onderbelicht. Het zou goed zijn hier nog informatie over toe te voegen.

Het verschil in financiële aansturing tussen aanbestede en onderhands gegunde concessies - en de gevolgen hiervan voor het aanbod- zou veel duidelijker omschreven moeten worden. Bij niet aanbestede concessies wordt de efficiencywinst ook/met name gebruikt om de overheidsbijdrage te verlagen. Dit is niet alleen een interessant verschil, maar ook een zeer belangrijke notie bij het beoordelen van de aanbodontwikkeling van de verschillende segmenten. Als de betreffende overheden de omgekeerde keus hadden gemaakt dan zou figuur 3.2 (ontwikkeling dienstregelingskilometers, p. 28) er totaal anders uit hebben gezien. Het bovenstaande inzicht is dus zeer belangrijk voor een goed begrip van de uitkomsten van het rapport. Het is dan ook ten onrechte dat dit niet expliciet in het rapport en in de samenvatting is opgenomen (bv. op p. III/IV waar het ook gaat over kostendaling per eenheid). In de samenvatting staat bv. op p. VI een grafiek met ontwikkeling aanbod regionaal spoor/HRN, waarbij dit niet opgemerkt wordt. De lezer moet hier nu naar zoeken, terwijl het juist een interessante en nuttige bevinding is die van belang is voor de beoordeling.

Detailopmerkingen

Hoofdstuk	Pagina	Reactie
Cover	Cover	Graag een foto die recht doet aan de verschillende modaliteiten in het onderzoek.
S1	i	Aanpak: zie algemene opmerking.
S2	ii	Marktaandeel trein is vanaf de jaren '70 gestabiliseerd en in de jaren negentig weer gegroeid; graag formulering hierop aanscherpen.
S2	iii	"Reizigers willen gemakkelijk over concessiegrenzen heen reizen, ze willen veilig kunnen reizen, - tekstvoorstel: ze willen een toegankelijke reis die in heel Nederland conform een basisvoorziening is vorm gegeven - en overheden/de samenleving hebben klimaatambities voor een duurzaam openbaar vervoer. "
S2	iii	"Onderling maar bijvoorbeeld ook met reizigersorganisaties - tekstvoorstel: en belangenorganisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen. "
S2	iii	"Stelselverantwoordelijkheid gaat over het bepalen van de stelregels, - tekstvoorstel: het vaststellen van het niveau van een basisvoorziening als de markt hierin niet zelfregulerend is,- toezien op etc..."
S4	v	Helemaal aan het einde van hoofdstuk S4 toevoegen om een evenwichtig beeld te geven: " Een voorbeeld waar op grond van de huidige regulering en de ontstane samenwerking weinig landelijk succes is geboekt is toegankelijkheid. Op het hoofdrailnet zijn op dit werkterrein in de afgelopen periode grote stappen gezet, in tegenstelling tot bij andere partijen. "
S4	vi	Is de genoemde 6,4% gecorrigeerd voor routekeuze? Het is bekend dat Zutphen-Hengelo-Oldenzaal en de Valleilijn meteen sterk groeiden vanwege een andere routekeuze van bestaande reizigers (vanwege frequentieverhoging in het dal). Het gaat hier dus niet om nieuwe reizigers, maar om reizigers die eerder met een andere trein reisden. Dat is toch moeilijk als groei te zien. Idem voor overloop uit de bus naar de trein.
S4	vi	Noemt wel een groei van 6,4% extra reizigerskm, maar niet wat de hoeveelheid extra aanbod is die daarvoor nodig is geweest cq. of deze groei toe te schrijven is aan aanbesteding.
S4	vi	Zoals elders opgemerkt: hier horen ook mogelijke autonome ontwikkelingen benoemd te worden (zoals ze op p. 68 wel staan).
S4	vii, 14 & 64	Hier wordt opgemerkt dat 'het lastig is om bij een overgang van een concessie vast te stellen wie tot het indirect personeel behoort'. Voor indirect personeel staat een duidelijke toedelingenregel in de WP2000. Wel is het in de praktijk lastiger om indirect personeel toe te wijzen dan bij "bulkfuncties" - maar toch staat de formulering er nu wat te stellig.
S4	vii	Hier kan ook de afbouw van subsidies voor het HRN benoemd worden.
S4	vii	Van belang om ook in de samenvatting het verschil in financiële aansturing en de gevolgen hiervan voor het aanbod, te benoemen. Zie algemene opmerkingen hierboven.
S4	vii	Stelt dat bij overgang van concessie indirect personeel de baan kan verliezen, niet wat daarvan het gevolg kan zijn (b.v. kennisverlies bij de ondernemingen). Dit zou een goede toevoeging zijn.
S5	viii	Bij samenwerking op concessieoverstijgende onderwerpen ontbreekt de notie dat dit allemaal extra werk en afstemming is dat is toegenomen door decentraliseren. Verder: er staat dat overheden, vervoerders en anderen het vaak wel eens zijn. Dit betekent echter niet automatisch dat er een oplossing is; andere formulering is dus beter.
S6	ix	Stelt dat aanbesteden van treincontracten een groeiende rol speelt in Groot-Brittanie. Klopt dit nog met de ontwikkelingen in de laatste maanden?
S6	ix	Stelt dat binnenkort aanbesteding op het spoor in Frankrijk zal plaatsvinden. Dat is nu onderwerp van discussie en nog geen praktijk. Dit is dus niet zeker; graag formulering aanpassen.
S6	ix	Stelt dat bij netto contracten minder gedetailleerde concessies worden gebruikt. De praktijk in UK is dat de concessies én gedetailleerd zijn én dat er sprake is van een netto (of hybride) contract.

S7	x	"Ook pakken overheden, OV-bedrijven en anderen, coördinatievraagstukken in het algemeen goed op. - tekstvoorstel: Enkele uitzonderingen daargelaten zoals bijvoorbeeld bij het realiseren van een basisvoorziening voor toegankelijkheid waar op het hoofdrailnet meer voortgang wordt geboekt dan elders. "
S6	x	Rept niet van andere factoren in het buitenland die impact kunnen hebben op gebruik van OV (zoals tolmaatregelen op de weg). Voor een compleet beeld is het belangrijk dit te benoemen.
1.2.2	2	Minister van Milieu en Wonen; is onlogische verwijzing. Duidelijker: verantwoordelijk bewindspersoon.
1.3.1	3	Het is merkwaardig (en onjuist) om de dru-tarieven gelijk te stellen aan de kosten. Een dru is geen homogene grootheid (er zou minimaal een onderscheid tussen spits en dal gemaakt moeten worden).
2.1	6	Daalde de vraag absoluut of relatief? Treingebruik lag in jaren zeventig bv. iets boven jaren zestig.
2.1.	6	Is de genoemde € 700 mio incl. of excl. spoor?
2.1	6	De commissie-Broxx ging over BTM en niet over het spoor. Voor het spoor zijn het rapport van Commissie Wijffels en de Derde Eeuw Spoor de relevante zaken in de jaren negentig. Deze worden ten onrechte niet genoemd; graag kort benoemen.
2.2	9	Laatste zin: er wordt gesuggereerd dat informatie-ongelijkheid betekent dat er geen level playing field is. Uit jurisprudentie blijkt dat dat niet het geval is. Alleen informatie die noodzakelijk is om tot een bod te kunnen komen moet beschikbaar zijn t.b.v. level playing field.
2.2	9	Noemt scherpst denkbare prijs, maar besteedt geen aandacht aan de "winner's curse"; de winnaar kan te weinig geboden hebben, waardoor deze later failliet gaat (UK) of waar de subsidie later moet worden verhoogd (Veolia Limburg).
2.2	9	Inschrijvers (horen) in beginsel niet te weten welke andere partijen inschrijven. Deze onzekerheid is in beginsel voldoende voor een scherpe inschrijving.
	9	Het punt over level playing field is onjuist: niet alle partijen hoeven een gelijke uitgangspositie te hebben. Ze moeten allen in staat worden gesteld om in te kunnen schrijven. Zie ACM Quick Scan: <i>Bij een 'gelijk speelveld' krijgt elke vervoerder een eerlijke kans om een spoorconcessie te winnen. Dat betekent niet dat de uitgangspositie voor elke aanbieder gelijk moet zijn. De uitgangsposities kunnen verschillen, bijvoorbeeld als één vervoerder beschikt over bepaalde schaal- en/of netwerkvoordelen. Hiermee kan deze partij kostenvoordelen behalen waarvan de reiziger profiteert. Dat beschouwt de ACM als gezonde concurrentie. Door efficiënter te werken, een hogere kwaliteit te leveren of te innoveren heeft iedere aanbieder een kans om een spoorconcessie te winnen, op basis van eigen verdienste. In de eerste plaats dient de concessievertealer in overeenstemming met het aanbestedingsrecht te voorzien in een gelijk speelveld. Een aanbestedende dienst moet de inschrijvers in gelijke mate op een eerlijke manier in staat stellen om een concurrerende inschrijving te doen. Het aanbestedingsrecht ziet erop dat de procedure voldoet aan het gelijkheidsbeginsel, het transparantiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel. Met deze spelregels zouden aanbestedingen eerlijk moeten verlopen. Maar ook al is dat het geval, dan nog kan er sprake zijn van een verstoring van het gelijke speelveld. Er kunnen namelijk specifieke redenen zijn waarom niet alle vervoerders in staat zijn een concurrerende inschrijving te doen.</i>
2.3.1	11	Data & reisinformatie: de WP2000 bevat een verplichting voor concessiehouders om reisinformatie ter beschikking te stellen (hoeft dus niet in per se in een concessie te staan). Daarnaast geldt dat vervoerders "...kunnen door de minister verplicht worden financieel bij te dragen...". Van deze optie heeft de minister nog geen gebruik gemaakt omdat er nog geen noodzaak toe was.
2.3.1.	11	Mist woord: "bij de opstelling van..."
2.3.2	14	Tweede alinea: stelt dat verschillen in arbeidsvoorwaarden en -inhoud de decentralisatie van spoorlijnen compliceert. Dit is overdreven stellig. Graag zin schrappen.
2.3.3	15	Verwijst naar studie uit 1998; dat is dus vóór invoering van WP2000, maar de formulering kan suggereren dat dit nog steeds een geldende uitkomst is, terwijl er inmiddels veel recenter onderzoek beschikbaar is. Voorzichtiger formuleren of verwijzen naar recenter onderzoek.
3.1.1	20	Voetnoot 25: "De beleidsprioriteitenbrief kan prioriteiten bevatten met betrekking tot: a...." is de formulering uit de concessie; graag hiermee in lijn brengen.
3.1.1	21	Wat zit er in de exploitatiebijdragen van in totaal 925 mio? Ook de regionale trein? Bijdrage voor de metropoolregio's (en zo ja, incl. of excl. de bijdrage voor beheer en onderhoud van de lokale infrastructuur)?
3.1.1	21	Bij bekostiging wordt vooral ingegaan op BDU. Cijfers over provinciefonds en financiering van OV vanuit andere fondsen door provincies blijven buiten beeld. Zo is er geen goed beeld van de werkelijke kosten van gedecentraliseerd OV. Graag andere vormen van bekostiging toevoegen, of, als dit niet mogelijk blijkt, de notie dat deze ontbreken opnemen.
3.1.1.	21	De vervoerders betalen ook andere kosten dan de gebruiksvergoeding voor het gebruik van het station en diensten en dienstvoorzieningen op het station. Gebruiks zou dus tussen () moeten staan.
3.1.2	22	"Reizigers willen gemakkelijk en veilig kunnen reizen - tekstvoorstel: en ze willen een toegankelijke reis die in heel Nederland conform een basisvoorziening is vorm gegeven. Overheden ... "
3.1.1	22	Er staat dat NS in 1995 ca. € 200 mio ontving. Hierbij twee opmerkingen: 1. Dit was inmiddels al wat minder omdat de afbouw in 1993 was begonnen. 2. Bij zo ver terugkijken is het wel van belang om duidelijk te maken welk prijspeil het betreft, zeker omdat het vergeleken wordt met de huidige cijfers.
3.1.1	22	Voetnoot 30 is onjuist. Dit is een aparte aanbestede en gewonnen concessie. Nu wordt de suggestie gewekt dat het onderdeel van het HRN is. Voetnoot is niet nodig, dus schrappen.

3.1.1	22	Er staat terecht dat HSL-Zuid inmiddels ook onderdeel van het HRN is, maar er ontbreekt dat NS een HSL-heffing betaalt voor die lijn. Deze is te zien als de concessieprijs voor de HSL, die om juridische redenen anders vorm gegeven is (eventuele grensoverschrijdende open access treinen moeten nu hetzelfde betalen als concessietreinen). De concessieprijs is dus weldegelijk vergelijkbaar.
3.1.1	22	In 2005 en 2006 zijn er contractsectorlijnen aan het HRN toegevoegd, inclusief subsidie. Deze subsidie is in de periode tot 2015 stapsgewijs afgebouwd naar nul; graag formulering hierop aanscherpen.
3.1.1	23	In tabel 3.3. worden de Contouren Toekomstbeeld OV genoemd onder het kopje "Kwaliteit en innovatie." Deze contouren zijn echter veel breder; ze bevatten bv. ook acties over betalen, data, duurzaamheid en toegankelijkheid. Suggestie: TBOV bij elk kopje opnemen, of generiek benoemen.
3.1.1	25	M.b.t. actieplan datadelen: hebben jullie de stand van zaken hiervan nagegaan bij lenW? Om te voorkomen dat er een actie genoemd wordt als voorbeeld van stelselverantwoordelijkheid lenW, en die actie nog niet in de praktijk gebracht is.
3.2.1	26	Figuur 3.1: WROOV zegt niets over marktaandeel spoor, omdat de meeste spoorkaartjes niet binnen WROOV vielen. Eerste deel van de grafiek (waar het regionaal spoor bijna volledig ontbreekt) is dan ook niet te vergelijken met tweede deel (waar regionaal spoor volledig in zit).
3.2.1	26	NS Reizigers is ook actief in het regionale vervoer (Gouda-Alphen a/d Rijn).
3.2.1	27	TCR is inmiddels failliet.
3.2.1	27	Blauwnet is geen naam van Keolis, maar van de provincies Overijssel en Gelderland en zal door meer vervoerders gebruikt gaan/moeten worden. Is vergelijkbaar met R-Net.
3.2.2	28	Figuur 3.2: door de (vanuit treinoptiek onlogische) gekozen onderzoeksperiode valt de grote dienstregelingswijziging in 1998 buiten beeld. Dit zou als toelichting/kanttekening bij de figuur benoemd moeten worden.
3.2.2	28	Toont groei van aanbod, maar gaat niet in op de tijden waarop deze extra DRUs of treinkm worden gerealiseerd. De praktijk geeft aan dat er veel extra wordt aangeboden in het dal, terwijl de vraag daar veel lager is dan de spits. Daarmee nemen de bezettingsgraad en de milieuwinst af. Dit is een effect van het te zwaar laten wegen van DRUs bij aanbesteding.
3.2.2	29	Gaat in op leeftijd van busmaterieel. Dit effect is niet zonder kapitaalvernietiging te realiseren bij treinen. Treinen gaan nl. veel langer mee. Dat betekent dat bij volgende aanbestedingen óf de gemiddelde leeftijd van het materieel stijgt, óf kapitaalvernietiging optreedt (door vervanging van materieel voor einde levensduur)
3.2.3	31	Geeft afname van personeelsaantallen aan. Nog los of van deze afname correct is (zie hieronder): er zijn natuurlijk ook andere oorzaken anders dan efficiency (b.v. outsourcing of afscheiding van infra-taken). De koppeling tussen afname en efficiency dient dus genuanceerd te worden.
3.2.3	31	De conclusies over de ontwikkeling van de fte's bij NS kloppen niet, om verschillende redenen. De daling is in ieder geval deels veroorzaakt door de afstoting van een aantal formules van Retail. Het rijdend personeel is niet gedaald in de afgelopen jaren. Daarnaast is er een verschillend scope gehanteerd voor de verschillende jaren (2011 is incl. buitenland, in tegenstelling tot hoe het er staat). De cijfers kunnen dus beter verwijderd worden.
3.2.3	32	Regionale vervoerders halen een deel van de personeelsefficiency uit schrappen van vaste conducteur (de vraag is overigens of dit efficiency is, of simpelweg het aanpassen van het product). Dit kan in meer stedelijke gebieden tot sterk ongewenste effecten leiden voor sociale veiligheid en is dus niet zonder meer toepasbaar bij (voor)stedelijk vervoer en op HRN.
3.2.3	32	"Tijdens de gesprekken en werkconferenties is bevestigd dat het met name deze twee onderwerpen (kwaliteit personeel en sociale veiligheid) zijn die het aanbestedingsproces en bij de gunning meespelen." Sociale veiligheid speelt geen echter rol bij de gunning. In Convenant Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (2012) is juist afgesproken tussen decentrale overheden en vervoerders dat sociale veiligheid geen rol mag spelen bij de gunning in een aanbesteding. Suggestie om deze twee punten met elkaar in lijn te brengen.
3.2.3	33	Het conceptrapport besteedt relatief veel aandacht aan cao-vergelijkingen. Op p 32 staat een algemene disclaimer hierover, dat de cao's eigenlijk niet goed te vergelijken zijn. De vergelijking kan inderdaad verwarrend werken of vragen oproepen. Suggestie is de passages te veralgemeniseren of te schrappen.
3.2.3	33	NS kan o.b.v. regels weldegelijk op individueel niveau vaststellen welke medewerkers eventueel overgaan. Bij een overgang maken we een lijst van medewerkers. Dat ze niet dedicated worden ingezet op een lijn doet daar niets aan af. NS heeft deze opmerking ook al bij de 50%-versie van het rapport gemaakt; het staat nog steeds foutief in het rapport. Dringend verzoek dit aan te passen en daarmee tot een correcte formulering op dit punt te komen.
3.2.3	33	Voor indirect personeel staat een duidelijke toedelingsregel in de WP2000. Wel is het in de praktijk lastiger om indirect personeel toe te wijzen dan bij "bulkfuncties".

3.2.3	33	Hier staat: "Bij een eventuele overgang van personeel van NS naar een andere vervoerder blijft tot het einde van de looptijd de NS CAO van toepassing, daarna is de CAO Multimodaal vervoer van toepassing." Het wettelijk uitgangspunt bij overgang van onderneming is dat de verkrijger de cao van de vervreemder (dus hier NS) moet toepassen, totdat de verkrijger aan een nieuwe cao is gebonden. Als dat is bedoeld met de geciteerde zin, dan klopt dit.
3.3.1.	39, 40	De ontwikkeling van vraag wordt niet in verband gebracht met ontwikkeling van aanbod (en kosten).
3.3.1	40	De 13% groei van de rkm's (waar, zoals door ons aangegeven in de reactie op het eerdere concept, vraagtekens bij te stellen zijn) is wel gecorrigeerd voor reikwijdte, de 31% groei van het aantal reizigers niet.
3.3.2	42	Verduidelijkende vraag: het gaat over het aandeel onderzoeksgebieden dat een 7,0 of lager scoorde. Hoe heeft het <i>aantal</i> onderzochte onderzoeksgebieden zich ontwikkeld? Is dit afgenomen, net als het aantal concessiegebieden?
4.1.1	46-49	In algemene zin valt het op dat deze paragraaf uitsluitend de organisatiewijze bij en sturing op aanbestede concessies behandelt. Dit terwijl er ook veel informatie beschikbaar (en aanleverd, zie deep dive) is over de aansturing op het onderhands gegunde HRN. Door hier niets over op te nemen, wordt de lezer een compleet beeld van de effecten van verschillende vormen onthouden. Dit is extra belangrijk aangezien dit onderzoek een bouwblok is voor het besluit over de spoorordering na 2024. Illustratie hiervan: p. 48 gaat globaal in op handhaving bij aanbestede concessies, maar noemt niet de deskundige en strenge handhaving die voor de HRN-concessie geldt. Zo ontstaat een scheef beeld; alsof er alleen bij aanbestede concessies wordt gehandhaafd.
4.1.1	47	Deskundigheid en redelijke zakelijkheid zijn niet alleen nodig voor succesvolle samenwerking <i>na</i> aanbesteding, maar ook tijdens het proces van aanbesteden zelf.
4.1.1	48 en 49	Toevoegen bij bullet onderaan p. 48.: Het feit dat concessies groter zijn geeft concessiehouders meer kans om de grote investeringen die moeten worden gedaan terug te verdienen. Daarnaast is er sprake van een Europese markt voor betwistbare OV-concessies, alle partijen die actief zijn in Nederland zijn ook over de grens actief, en moet hier dus niet alleen worden gekeken naar OV-concessies in Nederland.
4.1.1	49	M.b.t. inbesteden: we onderschrijven de conclusie dat inbesteden beter geschikt is dan aanbesteden in complexe en dynamische omgevingen. Het HRN is echter ook bij uitstek een complexe en dynamische omgeving. Daarom gaan de hier gedane uitspraken ook op voor het HRN. Dit hebben wij ook gemeld in de deep dive. Belangrijk punt om toe te voegen.
4.1.1	49	Het rapport concludeert (p. 49): "Over het algemeen kunnen we stellen dat deze ruimte en kansen in voldoende mate aanwezig zijn en dat er, afgezien van het moeten doorlopen van de daartoe geëigende procedure, geen belemmeringen zijn voor flexibiliteit." Van de 'daartoe geëigende procedure' is als voorbeeld genoemd het vragen van advies aan consumentenorganisaties en overleg met andere concessieverleners. Hieruit blijkt (zie ook algemene opmerking) dat in dit onderzoek nog niet is gekeken naar de (juridische) vraag in welke mate OV-concessies mogen worden uitgebreid, bijvoorbeeld de toepasselijkheid van het leerstuk van de wezenlijke wijziging op OV-concessies. Voor een compleet beeld is het van groot belang dat hierover informatie wordt opgenomen, bijvoorbeeld in het blokje "juridisch kader."
4.1.1	49	Bovenstaande conclusie lijkt ook niet helemaal in overeenstemming met hetgeen is opgenomen in paragraaf 6.1 van het concept rapport: "Veeneman wees erop dat onzekerheden rond technologische ontwikkelingen (elektrische aandrijving, autonome voertuigen) om meer flexibiliteit in aanbestedingen en concessies vragen".
4.1.1	49	Het juridisch kader is onvolledig: er zou zeker ingegaan moeten worden op het leerstuk van de wezenlijke wijziging, dat beperkingen oplegt aan de wijzigingsmogelijkheden van een aanbestede concessie voor zover de wijziging niet expliciet in het bestek staat. Zie boven.
4.1.1	49	In het verlengde hiervan: we missen het onderscheid tussen aanbestede en onderhands gegunde concessies op het punt van meerwerk. Aan het eind van het 'juridisch kader' in par. 4.1.1 is opgemerkt dat overeenstemming over 'het toepassen van flexibiliteit' stroef kan verlopen als er geld mee gemoeid is. Ook bij de HRN-concessie is meerwerk niet automatisch zonder meer mogelijk; maar er is wél meer flexibiliteit en aandacht voor het maatschappelijk belang. Zie bv. het vervoer van voetbalsupporters in Twente door NS omdat hier tussen Keolis en de provincie Overijssel als concessieverlener geen overeenstemming over kon worden bereikt. Dit is een belangrijk effect van aanbesteden en zou dus toegevoegd moeten worden.
4.1.1	50	Toevoegen onderaan kader: de prijs van meerwerk valt soms hoog uit. Zie ook eerdere opmerking.
4.1.1	50	Er staat dat er steeds vaker sprake is van multimodaal. Wat is daar de referentie, er lijkt namelijk geen trend naar meer multimodaal te zijn.
4.1.1	50	In 2005 en 2006 zijn er juist contractsectorlijnen aan het HRN toegevoegd. Voor Zwolle-Enschede was dit tijdelijk (i.v.m. de tunnel in Nijverdal). Alleen in 2017 zijn de twee Limburgse stoptreindiensten uit het HRN gegaan. De tekst '...vooral de minder rendabele lijnen van het HRN zijn gedecentraliseerd...' suggereert echter een totaal andere werkelijkheid en dient dus te worden aangepast.
4.1.1.	50	De € 200 mio (pp 1990) subsidie was begin jaren 90. Vanaf 1993 is de afbouw gestart. Subsidie betrof alle NS lijnen en niet alleen het HRN (circa 1/3 was toerekenbaar aan de lijnen die momenteel gedecentraliseerd zijn).
4.1.1	51	Totaal betaalde NS in 2018 ongeveer 400 mio (80 + 250 + 70 HSL heffing). De genoemde 280 is waarschijnlijk incl. transportkosten stroom (die Prorail via de GV in rekening brengt), maar die zien wij als energiekosten en die betaalde NS voor de komst van de GV ook al. Verzoek is dit aan te passen.
4.1.2	51	Het NOVB is nog niet verbreed er is formeel nog sprake van een voornemen tot verbreding. De laatste zin (eventueel) is dus correct en deze strekking dient ook te worden doorgevoerd in de alinea erboven, zodat deze twee met elkaar in lijn zijn.
4.1.2	51	"Overheden, vervoerders en anderen pakken deze coördinatievraagstukken, met de nodige inspanning, in het algemeen op een gedegen manier op. - tekstvoorstel: Enkele uitzonderingen daargelaten zoals bijvoorbeeld bij het realiseren van een basisvoorziening voor toegankelijkheid waar op het hoofdrailnet meer voortgang wordt geboekt dan elders."

4.1.2	52	"en de inzet van elektrische- en waterbussen. Wij missen hier de input van belangenorganisaties en NS m.b.t. toegankelijkheid. Tekstvoorstel: Een voorbeeld waar op grond van de huidige regulering en de ontstane samenwerking weinig landelijk succes is geboekt is toegankelijkheid. Op het hoofdrailnet zijn op dit werkterrein in de afgelopen periode grote stappen gezet , andere partijen laten hierop weinig vorderingen zien. "
4.1.2	53	Bij het blokje over duurzaamheid een feitelijke correctie m.b.t. groene stroom, en een tekstsuggestie: "Duurzaamheid. Op dit thema spelen niet of nauwelijks vraagstukken. Er zijn mogelijk (woord mogelijk verwijderen: er zijn zeker kansen!) wel kansen voor de collectieve inkoop van groene stroom en het standaardiseren van laadinfrastructuur (dit parse stuk verwijderen: de collectieve inkoop van groene stroom is bijvoorbeeld al helemaal geregeld). - tekstvoorstel: Echter, als gevolg van aanbestedingen wordt het innovatiepotentieel van de sector niet benut. Om de sector verder te verduurzamen is ontwikkeling en innovatie nodig en dat vraagt onderzoek, pilots, innoveren, uitproberen, de markt uitdagen etc. Het is echter vrijwel onmogelijk om in een aanbesteding op te nemen dat de concessiehouder innovatief moet zijn op het gebied van duurzaamheid omdat dit vrijwel niet te operationaliseren is. In plaats daarvan worden er hooguit duurzame criteria opgenomen in een aanbesteding waar de biedende partijen wel/of niet aan kunnen voldoen. Dit zorgt voor een stop op ontwikkeling en innovatie. "
4.1.2	53	MaaS-platform: ondanks onze eerdere opmerkingen staat hier nog steeds de perceptie van de andere vervoerders. Vanzelfsprekend mogen zij kritisch zijn - maar er zijn m.b.t. het platform geen issues op het gebied van datadelen. Het is dus niet correct dit als "probleem" onder het kopje 'datadelen' neer te zetten; dit geeft het verkeerde beeld. De partijen die betrokken zijn bij de bouw van het platform (GVB, RET, HTM en NS) zullen geen klantgegevens gaan hosten: dit vindt decentraal plaats bij de MaaS-providers zelf. NS, HTM, GVB en RET hebben hier dus geen toegang toe. NS, GVB, RET en HTM hebben daarnaast geen rechten op toegang tot commerciële gegevens van aangesloten derde partijen. Het platform zal bij operationele en commerciële beslissingen zelfstandig opereren: NS, RET, GVB en HTM hebben dus geen bijzondere rol of zeggenschap in bijvoorbeeld besluiten over het aansluiten van nieuwe MaaS-providers en mobiliteitsaanbieders. Dringend verzoek de passage over het MaaS-platform te verplaatsen en daarbij bovenstaande tekst toe te voegen, óf (voorkeur) het gehele punt te schrappen.
4.1.2	53	Data & reisinformatie: ook het eerstgenoemde punt bij dit kopje is niet zozeer een probleem, als wel een issue. Er lopen gewoon trajecten in samenwerking tussen alle partijen, dus "probleem" is te zwaar aangezet.
4.1.2	53	Het overchecken speelt niet zo zeer bij parallelle- en samenlooptrajecten maar juist bij overstappen tussen NS en regionale vervoerders. Het probleem dat je bij een vooraf gekocht kaartje soms van te voren moet aangeven met welke vervoerder je gaat reizen speelt juist op de parallelle- en samenlooptrajecten (wat dus hoort bij het eerste gesignaleerde probleem).
4.1.2	53-54	Bij sociale veiligheid ontbreekt het issue van free rider gedrag; zie gespreksverslag van ons interview over concessie-overstijgende aspecten.
4.1.2	54	Ondanks gemaakte afspraken (Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, <u>specifieke eisen in Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025</u>) --> de parse tekst verwijderen, de <u>Concessie voor het hoofdrailnet is juist geen goed voorbeeld in dit verband omdat in deze concessie toegankelijkheidseisen staan die alleen voor NS gelden, daarom kunnen deze eisen geen regulerend landelijk effect hebben.</u>
4.1.2	54	Net als tegen niet altijd toereikende voorzieningen --> dit is te rooskleurig afgebeeld. - tekstvoorstel: Bij de decentrale vervoerders zijn de toegankelijkheidsvoorzieningen vaak beperkt.
4.1.2	54	Het regie voeren door NS bij toegankelijkheid gaat tegen kostprijs.
4.2.1	56	Deze zin klopt niet: "Vanuit de historische situatie met louter overheidsbedrijven heeft de markt zich ontwikkeld tot één waar 5 spelers met elkaar de aanbestede concessies betwisten." Ten eerste is onduidelijk wat met "de markt" wordt bedoeld (spoor/bus?) Ten tweede is NS niet meegenomen (Qbuzz, Arriva, Connexxion/Hermes, Syntus/Keolis, EBS zijn de 5 spelers die bedoeld lijken te worden, zie p. 26). Ten derde zijn er ook potentiële andere inschrijvers op aanbestedingen die niet een vervoersconcessie in NL bezitten. Ten vierde is in het verleden ook daadwerkelijk door andere dan de hiervoor genoemde ondernemingen ingeschreven op aanbestedingen (zie p. 26). Suggestie: zin veralgemeniseren om verwarring te voorkomen.
4.2.2 en 5.2.2	56 en 92	Gesproken wordt over 'staatsbedrijven' . NS is ondanks 100% aandeelhouderschap van de Staat geen staatsbedrijf maar een (privaatrechtelijke) staatsdeelneming.
4.2.2.	58	Geeft de ontwikkeling van groei excl. HRN. Deze grafiek zou een eerlijker en relevanter beeld geven door er ook de ontwikkeling op het HRN in op te nemen, of in ieder geval naast/onder te zetten.
4.2.2	59	Noord-Holland-Noord / Friesland: betrof het hier al het treinvervoer, of alleen de sprinters / stoptreinen?
4.2.2	59	Innovatie is nogal een containerbegrip: elke wijziging in het aanbod wordt soms als innovatie neergezet. Daarnaast zou het interessant zijn om een onderscheid te maken in innovaties die vooral door toeleveranciers gebeuren (bv. elektrische bussen) en innovaties meer door vervoerders / concessieverleners zelf.
4.2.2.	59	In het verlengde hiervan: bij kwaliteit en innovatie wordt volledig voorbijgegaan aan de ontwikkelingen op het HRN. Dringend verzoek hier ook de ontwikkelingen op het HRN in op te nemen (nieuw materieel, duurzame energie, op tijd rijden (smartwatch, TimTim), reisinformatie, tienminutentrein, zitplaatszoeker etc.). Indien nodig zijn wij graag bereid hiervoor aanvullende informatie aan te leveren.

4.2.2	60	M.b.t. de volgende zin: "Door een aantal overheden worden er ook zorgen geuit over het feit dat er geregeld door aanbestedingen (te) grote beloftes worden uitgelokt, die vervolgens niet altijd even makkelijk te realiseren zijn tijdens de concessieperiode." Mi is een effect en risico van aanbesteden dat in pogingen om een aanbesteding te winnen beloftes worden gedaan die niet kunnen worden waargemaakt. Het woord "uitgelokt" vind ik hier misplaatst. Daarom het volgende tekstvoorstel ter vervanging van deze zin: "Door een aantal overheden worden er ook zorgen geuit over het feit dat er geregeld in aanbestedingen (te) grote beloftes worden gedaan om aanbestedingen te winnen, die vervolgens niet altijd (even makkelijk) te realiseren zijn tijdens de concessieperiode."
4.2.2.	60	Gaat kort in op ontwikkeling tarieven, maar vergelijkt niet de ontwikkeling van de tarieven in decentraal vervoer vs. Stedelijk (inbesteed) vervoer vs. HRN.
4.2.2	60	De specifieke BDU index is inderdaad afgeschaft, maar dat betekent niet dat er geen indexatie meer plaatsvindt. Wel is het zo dat de huidige methodiek in de afgelopen periode tot lagere indexatie heeft geleid.
4.2.2	60	De introductie van de OV-chipkaart is absoluut geen externe ontwikkeling. Op het HRN heeft dit bijvoorbeeld helemaal niet tot een tariefstijging geleid. Dat andere vervoerders/concessieverleners dusdanige keuzes gemaakt hebben dat de reiziger duurder uit was, is dan ook vaak bewust beleid (onbedoelde effecten zijn soms (deels) weer gerepareerd). Of dit beleid een gevolg is van aanbesteden is lastig te zeggen.
4.2.3	61	Dat de (dreiging van) marktwerking en automatisering tot productiviteitswinsten hebben geleid (en dus minder werkgelegenheid) staat buiten kijf. Je kunt dit echter in den breedte niet zonder meer concluderen: er staat immers ook een grote toename van het aanbod tegenover met een tegengesteld effect. Hoe dit per saldo uitpakt is lastig in beeld te brengen, mede omdat outsourcing en verschuiving van functies naar overheid/consultantsbureau's ook nog complicerende factoren zijn.
4.2.2.	61	Typo; DBU in plaats van BDU?
4.2.2	61	Werkgelegenheid: hier wordt wederom de daling van het aantal medewerkers bij NS benoemd; zie hierover eerdere opmerking; de gebruikte cijfers kloppen niet.
4.2.2.	61	Gaat niet in op één van de redenen waardoor het ook bij NS en stedelijke vervoersbedrijven moeilijk is om personeel te vinden; de woonlasten in de Randstad zijn sterk gestegen, waardoor personeel dat dicht bij de standplaats moet wonen niet genoeg betaald kan worden. Voor een compleet beeld is het nuttig dit toe te voegen.
4.2.3	65	Geschreven is: "Over het algemeen worden de arbeidsvoorwaarden bij NS als aantrekkelijker gezien dan die in de CAO Multimodaal en ook de inhoud van het werk speelt een rol. (...) Het gevolg is dat de regionale vervoerders moeite hebben om tijdig ervaren personeel te werven voor een nieuwe concessie ." Op p. 63 is echter juist het volgende vermeld: "Volgens de regionale vervoerders biedt het streekvervoer een relatief goed salaris voor het type werk. Het salarisniveau is marktconform en stijgt sneller dan in andere sectoren ." Dit lijkt tegenstrijdig met elkaar.
4.2.4	66	"Dalende kosten per eenheid" Zoals al eerder opgemerkt laten de gebruikte eenheden (meestal dru's, soms treinkilometers) een vertekend beeld zien als de uitbreiding van het aanbod vooral in het dal plaatsvindt (en dat is het meestal geval). Te verwachten is dat als er in de toekomst vanwege budgetbeperkingen gesneden wordt in het aanbod op rustige uren de kosten per eenheid sterk gaan stijgen (wat dus helemaal niet betekent dat er inefficiënter gewerkt wordt). Mogelijk verklaart dit al deels de in het rapport geconstateerde trend van oplopende kostprijzen bij recente aanbestedingen.
4.2.3	67	In het kader zijn transactiekosten benoemd bij aanbestedingen. Hierbij zijn de kosten die worden gemaakt aan de zijde bij de verschillende (potentiele) inschrijvers op een aanbesteding ten onrechte niet benoemd onder de transactiekosten. Graag toevoegen. De transactiekosten als gevolg van openbare aanbesteding worden overigens geschat op 4 tot 8 miljoen euro per concessie. BRON: Rebel, Quick scan impactanalyse van het vierde spoorwegpakket, 2013 in opdracht van IenM.
4.3.1.	68	Gaat uitgebreid in op factoren die groei veroorzaken. Deze blijven in samenvatting (en hoofdstuk 5) buiten beschouwing, waardoor sommige groei mogelijk wordt toegeschreven aan aanbesteding, terwijl dit niet per sé het geval is. Graag dus toevoegen in de samenvatting.
4.3.1	70	De groei op het HRN van 2002 tot 2006 bedroeg 8,5%, genoemde 5,4 % kan dus niet kloppen voor landelijke ontwikkeling in deze periode. Daarnaast ontbreekt opmerking dat deel van de groei met rerouting te maken had (Zutphen-Hengelo). Als er gecorrigeerd wordt voor dit effect en de overloop uit de bus, dan was de groei dus lager dan op het HRN. Dit is een belangrijke conclusie die hier niet mag ontbreken.
4.3.1	70	De cijfers over het regionale vervoer wijken af van de groeicijfers die op pagina 40 staan.
4.3.1	70	Tweede alinea is verwarrend: wat zegt de 21% als er nieuwe lijnen in zitten en lijnen opgeheven zijn?
4.3.1	71	In hoeverre is de 6,4% gecorrigeerd voor rerouting/overloop van bestaande spoorreizigers (met name Zuthen-Hengelo, Valleilijn en Zwolle-Enschede (toevoeging sneltrein) speelt dit) en verplaatsen busreizigers naar de trein? Wat wordt het cijfer als hiervoor gecorrigeerd wordt?
4.3.1.	71	Noemt summier in de tekst dat het HRN veel sterker is gegroeid dan regionale lijnen. Voor goede vergelijking is het belangrijk dit duidelijk neer te zetten. Waarom ontbreekt hier b.v. een grafiek? Zie ook algemene opmerking.
	71	De relevantie van de opmerking dat het HRN IC en stoptreinen omvat is mij niet duidelijk. Nu wordt de suggestie gewekt dat het komt door de IC's dat er een stijging is. Wat is hiervoor de bewijslast?
4.3.2	72	Sprong van 0,2 punten: kan deze verklaard worden door nieuw materieel (zoals elders wel wordt opgemerkt)?
4.3.2.	73-77	in alle grafieken ontbreekt HRN. Deze zou daar eenvoudig aan kunnen worden toegevoegd (zij het met een andere schaal), zodat een indruk wordt verkregen van de relatieve ontwikkelingen. Het zou ook de teksten onder de grafieken versterken.

4.3.2	75-77	In de figuren 4.8 t/m 4.10 worden cijfers gebruikt van onderhands gegunde lijnen excl. HRN. Dit levert in de teksten soms verwarrende passages op, oo omdat er gesproken wordt over 'onderhands gegund' zonder aan te geven dat dit exc. HRN is. Bv. in (Basis)voorzieningen pag. 75 wordt gesproken in tekst en figuur 4.9 over data exclusief HRN. Echter voorbeelden die de SV kunnen beïnvloeden die worden aangehaald in tekst gaan over toilet in stoptrein, wifi en stopcontacten. Dit waren discussies in de media en binnen politiek die voornamelijk over NS gingen.
	76	In het verlengde hiervan: De onderhands gegunde HRN-concessie heeft qua sociale veiligheid waardering na 2015 de grootste groei laten zien en is op het hoogste punt ooit. De conclusie die nu gemaakt wordt op pag. 77 dat er: 'In openbaar aanbestede concessies ligt het klantoordeel op comfort gerelateerde onderwerpen in vrijwel elk jaar hoger dan het klantoordeel voor onderhands gegunde en inbestede concessies. Als we het klantoordeel op onderhands gegunde en inbestede concessie onderling vergelijken zien we geen duidelijk patroon.' is dan ook niet volledig.
4.3.2	77	"Aandachtspunt voor reizigers vormen de verschillen wat betreft toegankelijkheid tussen concessies. - tekstvoorstel: Zo zijn de eisen die aan de toegankelijkheid van het hoofdrailnet worden gesteld vele malen hoger dan de eisen die gelden voor decentrale vervoerders. "
4.5	78 en 106	In de conclusie van hfst 4 en de algehele conclusie is opgenomen dat veel gegevens als bedrijfsvertrouwelijk worden gezien, waardoor deze niet makkelijk met (potentiële) concurrenten worden gedeeld. Dit 'probleem' wordt voor het eerst op deze manier benoemd in de conclusie.
4.5	78 en 106	In het verlengde hiervan: samenwerking op concessieoverstijgende thema's wordt ons insziens niet erg beperkt doordat informatie niet gedeeld wordt. Er is heel veel mogelijk onder het mom: "partijen doen samen wat samen kan en acteren afzonderlijk waar nodig". Gegevens die echt nodig zijn voor concessieoverstijgende thema's mogen doorgaans worden gedeeld. Ook het mededingingsrecht biedt hiervoor voldoende mogelijkheden. Voorbeelden zijn: De Intentieverklaring open informatievoorziening OV-informatie, Sociale veiligheid (zie p. 126), de OV-chipkaart (TLS), aansluiting dienstregelingen. Er wordt bovendien in de algehele conclusie (p.106) aangegeven dat er al veel is bereikt. Er wordt bovendien geen enkel voorbeeld genoemd van een casus waarin de bedrijfsvertrouwelijkheid van informatie een belemmering is geweest.
4.5	78 en 106	Verder over het delen van data: hierbij spelen naast bedrijfsvertrouwelijkheid, ook mededinging en privacy een rol. Het is belangrijk dit ook te benoemen, om een compleet beeld te geven van factoren die een rol spelen bij of iets wel of niet gedeeld kan worden.
4.4.	78	Bij andere effecten wordt nergens gerept van de vele juridische conflicten die er zijn geweest omtrent de gunning van concessies (verliezende vervoerders dienden vaak een klacht in). Dit leidde tot extra kosten en hinderde de voorbereiding van de nieuwe concessiehouder (bv. aanschaf van materieel).
4.5.	79	In de tabel wordt nergens een verband gelegd tussen de ontwikkeling van de vraag, het aanbod en de prijs.
	81	Rond TfL zijn meer ontwikkelingen te noemen; zo is het onderhoud van infra ondergebracht in PPP contracten, een duur fiasco dat meer dan 400mln UKP heeft gekost om weer terug te draaien.
5.2.1.	90,91	Lange afstandsvervoer kent in Duitsland wel wat beperkte toetreding.
5.2.1.	91	Duitse regionale overheden kozen er voor de financiële crisis al voor om materieel aan te schaffen / te financieren (bv. LNVG, 1997)
5.2.2	92	Verdubbeling van het aantal rkm's ziet er spectaculair uit, zeker voor mensen die niet weten dat het treingebruik in Nederland van 1985 tot nu gestegen is van 9 mia naar 20 mia rkm's (de revival van het spoor begon in Nederland wat eerder dan in GB). Graag dit toevoegen ter duiding (internationale vergelijking is immers het doel van deze bijlage).

5.2.2.	92	De genoemde leasebedrijven (dochters van banken) faalden te investeren in nieuw materieel na de crisis in 2008, waarna de overheid een leidende rol moest nemen bij aanschaf van nieuw materieel. Een voorbeeld van falen van privatisering en versnippering van ontwikkelingsfunctie.
5.2.2.	92	Noemt groei van de opbrengsten, maar noemt nergens de enorme hoogte van kosten voor de reiziger; deze draait voor alle transactiekosten en efficiencies op via dure treinkaartjes.
5.2.2.	93	Er zijn nog veel meer concessies die faalden; Wales & Borders 2018, IC East Coast 2006, Network South Central 2003. Daarnaast was er nog sprake van een retendering van IC West Coast in 2012; een duur drama voor de overheid en vervoerders.
5.2.3.	94	Als de reizigerskm gelijk zijn gebleven, maar het aanbod is toegenomen, dan is er dus sprake van een afname van de efficiency!
5.2.4.	95	In Zwitserland wordt voor het nationale vervoer van SBB meer geregeld via de "eigenaars"-relatie dan via een concessie.
5.2.4.	95	In Zwitserland is ook geen sprake meer van een volledig geïntegreerd spoorbedrijf, maar is er (formeel) sprake van een holding structuur.
5.2.5	97	De opschuiving naar een "angelsaksisch model" betreft het regionaal vervoer (en zelfs daar zien we alweer voorzichtig een terugbeweging). Voor het HRN is eerder sprake van het Rijnlands model dat in de zinnen erboven wordt genoemd (samenwerking, maatschappelijke belang etc.); goed om dit te duiden in deze alinea.
6.1	101	Verwezen wordt naar een onderzoek van Veeneman uit 2018, niet duidelijk is echter welk onderzoek wordt bedoeld, dit is ook niet in de bronnenlijst opgenomen. Uit dit onderzoek zou volgen dat gelet op technologische ontwikkelingen meer flexibiliteit in aanbestedingen en concessies vereist is - aandachtspunt is dat eventuele grenzen aan deze flexibiliteit zijn er niet voor niets zijn.
7.1	103	Zoals eerder opgemerkt: de passages over organisatie gaan vooral in op BTM en regionaal spoor. Graag ook vergelijking met HRN toevoegen.
7.1	103	De conclusie in de tweede paragraaf is ook van toepassing op de onderhands gegunde HRN-concessies; dit hebben we ook zo besproken in de deep dive. Belangrijk dit toe te voegen.
7.1	103	Een zoektocht naar het verlagen van de exploitatiesubsidies speelt met name een rol bij de niet aanbestede concessie. Pas sinds kort speelt dit bij de aanbestede concessies i.v.m. (relatief beperkte) kortingen op het budget i.v.m. niet volledige indexatie.
7.1	104	"Door deze samenwerking is veel bereikt. - tekstvoorstel: Op sommige gebieden blijven de resultaten achter, bv. op het werkterrein toegankelijkheid. Op het hoofdrailnet zijn in de afgelopen periode grote stappen gezet op dit werkterrein, andere partijen laten hierop weinig vorderingen zien. "
7.1	104	Eerste alinea: hier ontbreekt de HSL-heffing.
7.1	104	Regionale spoorvervoerders betalen inderdaad gebruiksvergoeding, maar IenW heeft de regionale overheden (en zij hun vervoerders) hier volledig voor gecompenseerd. Anders dan bij het HRN heeft dit dus niet geleid tot lagere kosten voor de overheid.
7.1	104	Tweede alinea: hier ontbreekt wederom de notie dat de samenwerking veel tijd en inspanning kost.
7.1	104	Personeel: hier wordt weer teruggegrepen op de cijfers over werknemers NS, zie eerder. In geval van vragen hierover zijn we vanzelfsprekend bereid deze te beantwoorden.
7.3	105	Noemt weer de 6,4%; zie onze vragen op andere pagina's over dit cijfer.
7.3	105	Ter overweging: wellicht is deze alinea te verduidelijken door het verschil tussen sprongetje (aanbesteden) en geleidelijke ontwikkeling (onderhands gegund) toe te lichten? Zie ook de discussie aan het begin van de laatste klankbordgroep.
Bijlage 1	116	Er wordt geschreven dat het aanbod na aanbestedingen is toegenomen. Dit zou echter ook zeer wel afhankelijk kunnen zijn van de uitvraag in de aanbestedingen; daarin wordt uiteraard gestuurd op het aanbod. Is onderzocht in hoeverre de verandering in het aanbod het gevolg is van de uitvraag?
Bijlage 1	117	Toegankelijkheid van het openbaar vervoer is - tekstvoorstel: onder invloed van enkele concessies, waaronder de HRN-concessie, verbeterd. Richtlijnen spelen hierin een beperkte rol doordat ze niet concreet genoeg zijn. (vooral door verwijderen)
Bijlage 1	117	"Aandachtspunt is dat de toegankelijkheid voor reizigers met een beperking niet overal hetzelfde is, - tekstvoorstel: waaruit blijkt dat de concessie-overstijgende afspraken hierover momenteel niet voldoende zijn." Verwijderen: Ondanks - hier - over zijn
Bijlage 1	119	Effect verliezen indirect personeel toevoegen, namelijk het weglekken van OV kennis uit de vervoersondernemingen
Bijlage 1	122	Naast aanbestedingskennis is ook continuïteit van OV-kennis bij overheid van groot belang om concessies goed te kunnen specificeren, aanbesteden, monitoren en handhaven.
Bijlage 1	123	Zie eerdere opmerking: er wordt in het rapport geheel voorbij gegaan aan alle juridische aspecten van al dan niet aanbesteden, ondanks het feit dat hier wel naar gevraagd is, zie vraag 12 en 13. Het valt op dat deze vragen niet zijn beantwoord.
Bijlage 1	124	De voetnoot bevat een vreemde redenering en zou verwijderd moeten worden. Geen enkele gehandicapte klaagt immers over een <i>extra</i> service, het probleem ligt in het ontbreken van een gezamenlijk basisniveau op toegankelijkheid. Als het gezamenlijk basisniveau voor toegankelijkheid wordt vastgelegd in wet- en regelgeving, staat het concessieverleners altijd nog vrij om extra toegankelijkheidseisen te stellen in een specifieke concessie.
Bijlage 1	126	"Specifiek voor toegankelijkheid wordt aan vervoerders bijvoorbeeld gevraagd rolstoeltoegankelijke voertuigen in te zetten en zijn vaak eisen of wensen opgenomen voor voorzieningen en de geboden reisassistentie." Hier ontbreekt de notie dat deze eisen vaak te generiek zijn, waardoor elke vervoerder zijn eigen invulling geeft aan toegankelijkheid. Hierdoor ontstaat de eerder genoemde lappendeken waardoor het reizen voor reizigers met een beperking moeilijk wordt.
Bijlage 1	126	"Op het vlak van toegankelijkheid zouden de afspraken kunnen worden uitgebreid - tekstvoorstel: en geconcretiseerd om de nu geconstateerde verschillen te beperken. "

Bijlage 1	126	Laatste alinea: ook hier een vreemde redenering. Er staat nu in feite dat het opnemen van een standaard basisvoorziening op het gebied van toegankelijkheid, nadelig kan zijn omdat er dan geen ruimte meer zou zijn voor vervoerders om zich te onderscheiden. Alsof een basisvoorziening niet altijd nodig is, en minder belangrijk is dan onderscheidingsmogelijkheden. Graag verwijderen.
Bijlage 6	147-148	Hier is nog steeds onduidelijk over welke salarissen het nu gaat. Op p 148 staat bij NS -HC, op p. 147. Zie eerdere opmerking over aanpassen van deze informatie.

Algemene opmerkingen:

NB: De punten 5, 6 en 7 zijn als discussie punten ingebracht in de klankbordgroep van 3 maart.

1. Waardering voor de slag die is gemaakt. Nog steeds hebben we verschillende opmerkingen, maar het aantal fundamentele opmerkingen is geringer en de meeste opmerkingen worden gedetailleerder dan in de vorige versie.
2. De samenvatting zou in onze ogen korter kunnen wat betreft de uiteindelijke conclusies. Focus op de scope van onderzoek en de daadwerkelijke positieve of negatieve effecten.
3. De samenvatting geeft pas op pagina 11 (XI) aan de beperktheid t.a.v. het onderzoek in termen van hoeveelheid beschikbare gegevens, betrouwbaarheid en de zeggingskracht van onderdelen. Dat kan veel eerder in de samenvatting genoemd worden, aangezien het de juiste nuancering geeft c.q. beperkte verklarende waarden van onderzoek.
4. De samenvatting blijft nu beperkt tot vooral een aantal conclusies op basis van kwantitatieve studie: reizigersaantallen, kosten, reizigerswaardering. Algemene conclusie is dat, ongeacht de aansturingsvorm, positieve resultaten zijn geboekt. Dat is correct, echter wat ontbreekt is een meer kwalitatieve analyse wat de oorzaken hiervan zijn. Bij het aanbestede openbaar vervoer is marktwerking een direct aanwijsbare oorzaak van de genoemde positieve effecten. Bij inbestede / onderhands gegunde concessies is de belangrijkste les dat een reële dreiging van concurrentie (aanbesteding) nodig is om scherpe concessieafspraken te realiseren. Dit staat weliswaar genoemd in het rapport (P66), maar ontbreekt in de samenvatting, terwijl het naar onze mening de essentie van het rapport zou moeten zijn.
Deze reële dreiging verklaart naar onze mening ook waarom bij het inbestede BTM-vervoer en het (onderhands gegunde) hoofdspoor pas significante verbeteringen (kostenreductie, aanbodverhoging, reizigerswaardering, innovatie) optraden nádat deze werden gerealiseerd bij het aanbestede BTM-vervoer. In S7 wordt dit weliswaar benoemd, maar dit zou naar onze mening veel stelliger moeten.
5. Doordat in veel gevallen gebruik gemaakt is van cijfermateriaal vanaf 2008, 2010 of 2012, ontbreken belangrijke conclusies over de resultaten die juist bij de eerste (en soms tweede) aanbestedingsrondes van het busvervoer zijn bereikt. Soms wordt wel summier verwezen naar eerdere onderzoeken, maar tabellen en grafieken uit deze onderzoeken ontbreken, terwijl recentere resultaten wel uitgebreid worden weergegeven. Daar waar wel in het rapport informatie uit eerdere jaren is opgenomen (bijvoorbeeld P58) ontbreken deze conclusies in de samenvatting van het rapport. Graag het totaalbeeld van de periode 2000-2020 in één geheel presenteren.
6. De onderzoekers blijven vooral in de samenvatting heel erg voorzichtig in hun analyses en beperken zich in hun samenvatting tot het beschrijven van algemene ontwikkelingen ('stijging', 'daling'). In onze eerdere reactie hadden we gevraagd om meer vergelijking van bijvoorbeeld de kosten per productie-eenheid (bijvoorbeeld treinkilometer) tussen het aanbestede en niet-aanbestede vervoer. In de bijlage is onder meer een bijlage opgenomen met cijfers over loonkosten, loonkostenontwikkelingen en productiviteit per vervoerder, maar conclusies hierover ontbreken in de samenvatting van het rapport. Daarmee ontbreekt nog steeds een beeld of bijvoorbeeld de NS op hetzelfde prijs-kwaliteitsniveau opereert als het regionale openbaar vervoer.
7. Nog onvoldoende wordt een relatie gelegd tussen het beschikbare exploitatiebudget, de hoeveelheid vervoer en de geleverde prestaties. Alle elementen komen aan de orde in het rapport, maar niet in onderlinge samenhang. Het beeld dat nu ontstaat, zeker door figuren als op P39, is dat er nauwelijks iets is veranderd in het openbaar vervoer. Het zou goed zijn om de resultaten (OV-aanbod, klanttevredenheid, ontwikkelingen in OV-gebruik, kostprijsdalingen per

productie-eenheid) te beschouwen in de context van significant dalende exploitatiebijdragen (P60). Als voor aanbesteed BTM, inbesteed BTM, decentraal spoorvervoer en hoofdrailnet een dergelijke analyse wordt gemaakt, wat is dan de conclusie?

Meer gedetailleerde opmerkingen:

- De omslag moet in onze ogen anders: er moeten reizigers in beeld komen, daar gaat het Openbaar Vervoer immers om. In elk geval niet dit (oude lelijke dieselbus wordt vervangen door een andere lelijke dieselbus ;-).
- S1 2^e alinea: In Den Haag, Rotterdam en Amsterdam ‘.....bedrijven in handen van decentrale overheden’: dit klopt niet, ze zijn in handen van de gemeenten (plus dat bv. MRDH 1 aandeel RET en 1 aandeel HTM heeft).
- S2: gesteld wordt dat doel van de Wp2000 o.a. was: ‘een verbetering van de doelmatigheid, zich uitend in lagere exploitatiekosten’. Dat kan gelezen worden als dat het doel van de Wp2000 was om te kunnen bezuinigen. Dat is onjuist: het doel van de Wp2000 was ‘het verhogen van het gebruik van het OV en het verbeteren van de kostendeckingsgraad’ (dat is niet hetzelfde als ‘lagere exploitatiekosten’). Zie de Memorie van Toelichting van de Wp2000.
- S2: Onder de kop ‘Introductie Wp2000’ wordt een aantal thema’s geagendeerd die ten tijde van de introductie helemaal niet relevant waren (klimaatambities, stelselverantwoordelijkheid). Methodologisch: waar nodig verplaatsen naar S3: betreft namelijk ontwikkelingen die sindsdien speelden. Inhoudelijk: bij S2 benoemen dat door de decentralisatie de rol van Rijk en regio veranderde: de provincies en vervoerregio’s werden eerstverantwoordelijk, het Rijk had een rol op meer afstand.
- S2 en S3 is nu heel erg beschrijvend voor een samenvatting. Het geeft wellicht een beter beeld door het in een figuur met tijdlijn te plaatsten waarin o.a. de ontwikkeling van hoeveelheid Vervoersautoriteiten (einde Stadsregio’s) en concessies een plek krijgen. Ook beschrijven dat provincies, met uitzondering van de grote steden, gaan over regionaal openbaar vervoer.
- S3: er staat dat de inbestede concessies (werden toen trouwens onderhands gegund, niet inbesteed) in periode 2000-2006 ook al dalende eenheidskosten had. Volgens ons kwam dat daar pas later (NB. Heeft inno-V niet een benchmarkonderzoek gedaan in 2008/2009?).
- S3: er staat dat in periode 2007-2013 grote buitenlandse spelers NL vervoerders overnemen. Klopt wel, maar wel nuance dat Vancom / Arriva al sinds 1999 actief is op NL markt tgv overnames.
- S3: periode 2007-2013 “hetzelfde geldt voor inbestede concessies”: zie opmerking hierboven: begonnen RET, GVB en HTM niet pas toen met scherper opereren?
- S3: voetnoot, er staat alleen ‘grote steden’. Benoem gewoon: A’dam, R’dam, DH en Utrecht. Er zijn meer grote steden... (zonder tram ;-)
- S3: hier (en ook later) wordt gesproken over ‘het spoor’. Zie ook de discussie die we hierover tijdens het vorige overleg gevoerd hebben: steeds scherp onderscheid maken tussen niet-gedecentraliseerd en onderhands gegund hoofdrailnet, en het decentrale spoorvervoer (waar nodig met onderscheid tussen aanbesteed en niet-aanbesteed spoorvervoer). Alleen dan kunnen gezien de vraagstelling van het onderzoek relevante uitspraken gedaan over ontwikkelingen op ‘het spoor’.
- Bij de volwassenheid van de markt ca 2013- heden staat iets over duurzaamheid. Is het niet beter hier iets te schrijven over verbeterde samenwerking op concessie-overstijgende onderwerpen met een landelijk bestuursakkoord zero emissie bus (BAZEB) als uitkomst.

- S3 noot 2) onderaan pagina: welke verplichtingen gelden niet voor spoor? (→ zijn dit relevante verplichtingen in het kader van voorgaande rijtje?)
- S3 (over samenwerking op concessie-overstijgende onderwerpen): ‘de inzet van elektrische- en waterstofbussen’ is een beetje vreemde eend in de bijt. Afspraken daarover worden, in tegenstelling tot de andere in deze alinea genoemde onderwerpen, op concessieniveau gemaakt. Wellicht wordt hier bedoeld de afspraken tussen Rijk en regio over de transitie naar 100% Zero emissie vervoer (Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen)?
- S3 onder actieve marktpartijen staat in voorlaatste zin het woord ‘groepen’. De zin kan anders, duidelijker geformuleerd worden.
- S4, Reizigersvraag: “we zien dat in deze periode dat inbestede concessies sneller en stabielere groeiden”. Verklaring? Onze inschatting: groei + dichtslippen grote steden / Randstad (inbestede gebied) + economische groei. Dus niet gekoppeld aan marktvorm maar aan demografie en economische ontwikkeling.
- S4, productiekosten: hier wordt (zijdelings) gesproken over de ‘dreiging’ van aanbesteding. Dit moet sterker (er moet een reële dreiging zijn) en dit is niet alleen beperkt tot productiekosten, maar heeft ook betrekking op alle andere onderzochte effecten. Zie ook algemene opmerking hierover.
In het verlengde van deze opmerking: de tekst ‘het openbaar aanbesteden lijkt op zichzelf geen additioneel effect te hebben’ geeft een onjuist beeld: juist het openbaar aanbesteden heeft een initieel (eerste) impuls om efficiëntere en effectievere biedingen te doen, in het kielzog daarvan juist komen pas de inbestede / onderhands gegunde concessies, waar de dreiging van aanbesteding dan ook reëel wordt. Het heeft dus een duidelijk initieel effect met olievlekwerking.
- S4, productiekosten: expliciet maken dat hier wordt bedoeld productiekosten per eenheid. Bezuinigingen leiden natuurlijk tot lagere kosten, maar (in de meeste gevallen) ook 1-op-1 tot een lager voorzieningenniveau. Dat staat helemaal los van de contractvorm of marktwerking.
- S4 bij Productiekosten is het aan te bevelen een tabel op te nemen van beschikbare middelen voor de uitvoering van concessies (BDU/subsidies). De bekostiging bepaalt immers ook de randvoorwaarden en mogelijkheden ook om de oorspronkelijke doelen te realiseren en te bepalen wat de effecten zijn van het aanbesteden.
Info vanaf pagina 21 kan helpen ontwikkeling in context te plaatsten.
- S4, Personeel: wat wordt bedoeld met ‘de productieve inefficiëntie’? Verschrijving of wat anders, zo ja wat?
Waaruit bleek deze inefficiëntie vóór de invoering van Wp 2000 en wat is de ontwikkeling geweest tot nu en dat liefst met waarden en tabel of grafiek.
- S4, Personeel: discussies over werkdruk worden hier alleen genoemd in de context van aanbestede streekconcessies. Naar onze mening speelden deze ook al vóór de invoering van de Wp2000 en zowel bij streekvervoer als stadsvervoer en NS. Kortom: óf niet benoemen óf benoemen dat deze discussies altijd en overal in het OV spelen (er wordt nu wel iets gezegd over andere sectoren, maar niet over ander OV dan streekvervoer).
- S4, Personeel: “indirecten kunnen baan verliezen”, nuance is dat indirecten (vrijwel) altijd een baan aangeboden krijgen maar soms aan andere kant van het land (en de facto dus baan verliezen...).
- S4, personeel bovenaan p.VIII: afwisseling bus en trein, dit gebeurt volgens ons tegenwoordig niet meer (vroeger wel) omdat er een tekort aan machinisten is. Wel combi’s stewards / Boa’s.
- S5, Sturing door overheden: “interne kennisopbouw moeilijk”, is volgens ons onjuist en heeft ook weinig relevantie. Onder meer door ademende / flexibele contracten wordt het

aanbestedingsproces op zichzelf minder belangrijk ook... (en dat is prima). En de incidentele proceskennis kun je gewoon inhuren, gaat erom dat je als overheid weet wat je wilt. Zie ook wat er geschreven staat op p.XI onderaan over flexibiliteit. Dit onderschrijft het bovenstaande.

- S5, aandachtspunten, en S7: ‘problemen waarvoor vooralsnog geen oplossing is gevonden: gemakkelijker betalen, openstellen van reizigersdata en toegankelijk OV’: dit zijn inderdaad actuele thema’s, maar zijn het ook onderwerpen die gezien de doelstelling van het onderzoek relevant zijn? Zolang de maatschappij dynamisch is en het openbaar vervoer ook, zullen er altijd actuele thema’s zijn, maar is dat relevant in relatie tot de vraag naar de effecten van openbaar aanbesteden? Voor zover het een relatie heeft met de wijze waarop het OV is georganiseerd, lijkt meer gerelateerd aan decentralisatie en concessieverlening (ongeacht aanbesteding, inbesteding of onderhandse gunning) dan aan marktwerking.

Als het blijft staan de zin veranderen in ‘**onderwerpen waarover nog afstemming plaatsvindt tussen vervoerders en overheden.**’

- S5: de laatste zin suggereert dat het Rijk zelf maatregelen zou moeten nemen. Pas op, het is op veel vlakken niet de bevoegdheid van het Rijk.
- S6: ook noemen dat in een aantal landen daadwerkelijk concurrentie op het spoor ontstaat. O.a. hogesnelheidstreinen Italië, wat ook een positief effect heeft op marktconformiteit en klantgerichtheid van de zittende vervoerder. Ook hier: het gaat er niet alleen om of er aanbesteed wordt of niet, maar vooral of de vervoerder een reële concurrentiedruk (dreiging) ervaart.
- S6 in het rapport wordt op diverse plaatsen gesproken over de leermomenten en -curve van de aanbestedende partij. Niet vergeten moet worden dat aanbesteden geen doel is, maar middel zoals ook de expertise die daar dan voor nodig is. Te weinig accent wordt gelegd op het op de aanbesteding volgend professionele samenspel gedurende 10 of 15 jaar waar overheden en vervoerder vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid zorgdragen voor het beste resultaat en positieve effect van de aanbesteding. Daarmee blijft de uitvoering van accounthouderschap (concessiebeheer) bij overheden als opdrachtgever helaas wat onderbelicht t.o.v. de rol als aanbestedende overheid.
- S7 Rol van de overheid in cruciaal: “Bij het aanbesteden....voldoende aanbieders.” Dit geeft een verkeerd beeld: de concessies worden vooral groter omdat ze meer worden ingericht op samenhangende reispatronen van reizigers. Concrete voorbeelden: herindeling concessiegebieden OV-Oost en samenvoeging Zaanstreek – Waterland. Daarnaast vragen investeringen in emissie-loze bussen de laatste jaren ook om grotere investeringen. De continue (mede)sturing van decentrale overheden op de ontwikkeling en aanpassing van de concessie op de actualiteit waarborgt dat kennis en ervaring aanwezig blijven bij decentrale overheden. Alleen de juridische zaken in het aanbestedingsproces vraagt soms om externe begeleiding.
- S7 in zelfde tekstblok staat in 3^e regel lokale overheden waar wellicht beter regionale overheden of vervoersautoriteiten kan staan.
- Tabellen XIII en XIV kunnen wat ons betreft vervallen.

Hoofdstuk:

- P8: zie eerdere opmerking bij S2 over doelen van de Wp2000. Lagere exploitatiekosten is nooit een doel geweest, en is het nog steeds niet. Wel: een zo doelmatig mogelijke inzet van de beschikbare financiële middelen. Dat blijkt ook wel uit de wijze waarop de meeste

aanbestedingen worden georganiseerd: vooraf wordt de beschikbare exploitatiesubsidie bekend gemaakt, en inschrijvers worden uitgedaagd te concurreren op vervoeraanbod en overige kwaliteitsaspecten.

- P8: is de kapitaalintensiteit de belangrijkste drempel voor nieuwe toetreders? Uit welk onderzoek blijkt dit? Ons beeld is dat de tijdige beschikbaarheid van kapitaalgoederen (met name railmaterieel) en kennis van de **Nederlandse** OV-markt minstens zulke grote drempels zijn. Dat is ook waarom er nauwelijks sprake is van nieuwe toetreders, maar buitenlandse bedrijven wel graag Nederlandse OV-bedrijven overnamen. P56 suggereert dit laatste overigens wel.
- P9: De vraag is of het daadwerkelijk van belang is dat er voldoende kandidaten inschrijven. Ons beeld is dat vooral van belang is dat inschrijver(s) voldoende concurrentiedruk ervaren (opnieuw: de dreiging van concurrentie). Er zijn immers voorbeelden van succesvolle aanbestedingen met maar één inschrijver. Deze waren succesvol omdat deze inschrijver er rekening mee hield dat er concurrentie zou zijn.
- P12: De paragraaf 'Stelselverantwoordelijkheid Rijk' staat in de context van de beschrijving van de totstandkoming van de Wp2000. Wat ons betreft goed om op te merken dat het er op lijkt dat bij de totstandkoming van de Wp2000 het Rijk een rol op meer afstand voor zich zag. Zie de Memorie van Toelichting van de Wp2000, waar alleen wordt gesproken over decentralisatie, niet over de rol van het Rijk. Het lijkt er op dat pas op een later moment het Rijk heeft geconstateerd dat ze niet kan volstaan met decentralisatie, en dat ze daarna voor zichzelf een rol als stelselverantwoordelijke heeft gedefinieerd.
- P13 Kwantiteit en kwaliteit van aanbod: "De rijksbijdrage te koppelen aan reizigersopbrengsten...." → hier is in de praktijk geen sprake van geweest, er zijn indirecte (langjarig geen indexatie op de BDU) en directe bezuinigingen (stadsvervoer) doorgevoerd op het BDU budget, die in geen relatie staan met reizigersopbrengsten. Ook p. 21 (Bekostiging): in het rijtje bezuinigingen ontbreekt dat de BDU langdurig niet is geïndexeerd, waardoor er een indirecte bezuiniging optrad.
- P17: over de verantwoordelijkheden die vervoerders dragen (ontwikkel- en opbrengstverantwoordelijkheid): opmerken dat deze verantwoordelijkheden binnen de looptijd van de concessie worden gedragen. Voorbeeld: als de opbrengsten tegenvallen, draagt de vervoerder dit risico (hoewel in de praktijk vaak beperkt tot een bepaalde bandbreedte, daarbuiten vinden er bijvoorbeeld gesprekken plaats over 'majeure ontwikkelingen'). Als de concessie eindigt en een nieuwe concessie wordt verleend, is bij de aanbesteding het uiteindelijke gerealiseerde opbrengstenniveau het startpunt waarop inschrijvers hun bieding baseren en wat bepalend is voor o.a. de hoeveelheid vervoer die in de nieuwe concessie wordt aangeboden. Daarmee draagt de opdrachtgevende overheid op de lange termijn feitelijk dit risico.
- P20: "de aansturing van de concessiehouder [NS] is belegd binnen het ambtenarenapparaat van het Rijk". Is dat formeel (gedelegeerde bevoegdheid?) en in de praktijk zo? Kan dit onderbouwd worden? Ons beeld is namelijk dat de sturing van de NS nog steeds erg politiek is, zowel wat betreft het sturen op incidenten als wat betreft (het gebrek aan) ruimte om contractonderhandelingen te voeren. Overigens geldt hetzelfde voor de daaropvolgende alinea over het regionaal (spoor)vervoer: het dagelijkse concessiemanagement is (meestal) een ambtelijke taak, maar altijd onder verantwoordelijkheid van het politieke bestuur, die soms ook de handelingsruimte voor de ambtenaren bepaalt.
- P21 zie boven: indirecte bezuinigingen (geen indexatie BDU) ontbreekt.
- P26: bij huidige regionale vervoerders ook noemen: NS/Abellio (exploitant treindienst Gouda – Alphen). Ook toevoegen aan tekst op P27.

- P30: ook de rijksbezuinigingen noemen als oorzaak waarom rond 2012 de tarieven stegen. Idem in 2019 stijging 6% → 9% BTW (op pagina 50 wordt dit verband tussen bezuinigingen en reizigerstarieven overigens wel gelegd).
- P31: In de periode 2010 – 2013 is bij een paar reorganisaties (o.a. als gevolg van de aanbesteding van de concessie Bus Rotterdam e.o. die door RET is gewonnen) het aantal personeelsleden van de RET ook gedaald, met name op indirecte functies. Voor alle drie de gemeentelijke vervoerbedrijven geldt dus hetzelfde beeld, namelijk reductie van personeelsaantallen door efficiencyverbeteringen. Ook is er waarschijnlijk een relatie tussen het aantal personeelsleden en de forse bezuinigingen van Rutte I in de jaren 2011/2012 (die ook doorwerkten in daaropvolgende jaren)
- P33, figuur 3.6: waarom pas vanaf 2009? Daarmee wordt immers de grote eerste slag tussen 2000 en 2009 gemist. En waarom alleen relatief (alles '100' als startpunt in 2009) en geen inzage in absolute aantallen? De grafiek suggereert zelfs dat het jaarloon in het taxivervoer het hoogst is, terwijl dat niet bepaald het geval is.....
- P35: “[sociale veiligheid] is één van de weinige aspecten waar OV-autoriteiten expliciet aandacht aan besteden als het gaat om het personeel”. Deze zin heeft een ongewenste gekleurdheid en straalt uit dat OV-autoriteiten meer aandacht zouden moeten besteden aan het personeel. Daarmee wordt voorbij gegaan aan het feit dat niet OV-autoriteiten maar de vervoerders als werkgevers verantwoordelijkheid dragen voor het personeel dat betrokken is bij de uitvoering van de concessie. Dit eerst verhelderen, daarna constateren dat OV-autoriteiten desondanks ook oog hebben voor sociale veiligheid van het personeel.
En dat (zie p 37) de personeelsbeoordeling van de sociale veiligheid is toegenomen.
- P37 en p38: hierbij moet opgemerkt worden dat door de opgevraagde periode (2012-2018) informatie ontbreekt over de periode waarin de grootste aanbestedingswinsten werden gerealiseerd, namelijk 2000-2012. Zie fig 4.1 p58 voor de onderbouwing, deze graag ook hier toevoegen.
- P41 Hier ontbreekt de waardering van klanten uit de klantenbarometer 2018 (p. 13 en p. 18): NS 7,6 (w.v. *NS-sprinters* 7,5, *NS-IC's* 7,6); stadsbus 7,7; metro 7,7; tram 7,7; regionale trein 7,6 en streekbus 7,7
- P47, eerste alinea: daaraan ook toevoegen dat het door de bepalingen van de Wp2000 feitelijk onmogelijk is. Immers, de Wp2000 schrijft voor dat de concessieverleners een Programma van Eisen opstellen, waarin ten minste een aantal in de wet genoemde onderwerpen beschreven worden, en waarop consumentenorganisaties advies kunnen geven. Dat verhoudt zich lastig met de gedachte van 'outcome en één A4-tje met doelen'.
- P49: Hier wordt 'inbesteden' gebruikt als synoniem voor 'controle houden over het openbaar vervoer'. Dat is onjuist, dat kan net zo goed met bij een aanbestede concessie. Beeld van snelle afstemming die bij inbesteding (i.t.t. aanbesteding) mogelijk is, wordt niet herkend. Wel genoemd kan worden de verwevenheid met railinfrastructuur (vooral tram) in stedelijke omgeving als complicerende factor bij een eventuele aanbesteding. Merk verder op dat er nuances bestaan tussen VRA (één integrale concessie voor bus, tram en metro) en MRDH (separate concessies voor railvervoer en busvervoer).
- P50: hier wordt een vergelijking gemaakt tussen kosten regionaal OV versus NS, met de constatering dat het HRN 'inmiddels winstgevend is'. Daarbij past wel de notie dat de NS weliswaar een gebruiksvergoeding betaalt, maar dat deze bij lange na niet alle infrastructurele kosten (van ProRail) dekt. Bij het regionaal vervoer (tram en metro) komen wel alle infrastructurele kosten ten laste van de OV-concessie en de decentrale opdrachtgever.

- P51: 4.1.2: hier wordt een aantal zaken aan de orde gesteld, inhoudelijk maar ook qua organisatie (bijvoorbeeld de complexiteit van overlegsgremia) die geen relatie lijken te hebben met de titel van hoofdstuk 4: effect van aanbesteden. Voor zover het relevant is om de zaken uit 4.1.2 in het kader van dit onderzoek te benoemen, dan loskoppelen van het onderwerp 'effecten van openbaar aanbesteden'. Het is eerder een effect van decentralisatie. Merk in dit verband ook op dat een deel van de complexiteit die in 4.1.2 beschreven wordt, juist te maken heeft met de positie van het Ministerie en van de NS, niet die van decentrale OV-autoriteiten en hun concessiehouders onderling. Zie ook eerdere opmerking over S5.
- P55 / P56: hier wordt beschreven hoe decentrale overheden het Rijk ervaren (te weinig kennis). Daarna volgt een tekst dat rouleren van medewerkers 'gebruikelijk is binnen het Rijk' waardoor betrokkenen 'twijfelen aan de beschikbare kennis en informatie' (wat suggereert dat er slechts sprake is van een perceptie, maar dat er feitelijk niets aan de hand is) en over 'de voordelen van een frisse blik' (wat ook een tegenstelling met de werkwijze van DO's suggereert). Is dit de mening van het Ministerie? Of is dit de objectieve analyse van de onderzoekers? Graag verhelderen.
- P57: assets bij overheden, financiering door overheid en overnameregelingen: hier wordt slechts aangegeven dat dit oplossingen zijn die in een aantal gesprekken zijn genoemd (komt over als theoretische mogelijkheden). Dit kan sterker aangezet worden: in verschillende concessies worden deze instrumenten momenteel reeds toegepast.
- P62 / P63: hier lijkt willekeurig een aantal elementen genoemd te worden. Wat ontbreekt (zeker in relatie tot opmerkingen over werkdruk) zijn uitspraken over de arbeidsproductiviteit en – effectiviteit. Wat betreft dit laatste: denk aan de verschillende wijzen waarop conducteurs / servicemedewerkers worden ingezet: vaste conducteurs en stationsmedewerkers versus incidentgerichte inzet, wat grote effecten heeft op de kosten per productie-eenheid. Ook hier moet dus een relatie worden gelegd met de kostenstructuur (zie opmerking over S4).
- P64 / P65: veiligheidsincidenten bij regionaal spoor: worden deze veroorzaakt door een verminderd veiligheidsbewustzijn bij het bedrijf, of door onvoldoende opleidingstijd voor nieuw personeel? Beide worden genoemd, maar het lijkt te gaan om twee totaal verschillende zaken. De vraag is of een relatie te leggen is met het instrument marktwerking, of dat hier aan de orde is *op welke wijze* de marktwerking wordt vormgegeven (planning aanbestedingsprocedure, (gebrek aan) medewerking van zittende vervoerder, et cetera).
- P80 en verder: zie opmerking bij S6: hier ook ingaan op situatie van concurrentie *op* de markt (o.a. hogesnelheidstreinen Italië) en de concurrentiedruk die hierdoor ontstaat. Model van concurrentie *op de markt* is waarschijnlijk niet toepasbaar op de Nederlandse OV-markt, maar om uitspraken te doen over het effect van marktwerking c.q. concurrentiedruk is het wel interessant om deze ook te beschouwen.
- P102: hier wordt een aantal mogelijke instrumenten beschreven om om te gaan met toenemende complexiteit en onzekerheid, o.a. verkleinen van concessies en brutoconcessies. Dit terwijl in voorgaande hoofdstukken juist is geconstateerd dat overheden (met goede argumenten) zijn overgegaan op grotere concessies en in de meeste gevallen bewust hebben gekozen voor nettoconcessies. Onduidelijk is waarom en hoe de genoemde 'oplossingen' een antwoord geven op de vraag hoe om te gaan met toenemende complexiteit en onzekerheid. Graag óf weglaten óf onderbouwen.
- P103: Zie eerdere opmerkingen over ontbreken van conclusie dat reële dreiging van concurrentie meest bepalende factor is.
- P103: Onduidelijk waarop uitspraken van 'meerdere overheden' over inbesteding zijn gebaseerd. Inbesteden wordt gekozen vanwege de (politieke) verwevenheid van stadsvervoerder met grootste gemeente(n) in vervoerregio en vanwege complexiteit m.b.t. (tram)railinfrastructuur,

maar niet omdat het per se ‘beter geschikt is voor complexe en dynamische omgevingen’; een goed vormgegeven aanbestede concessie kan daar net zo goed in voorzien.

- P103: Zie eerdere opmerkingen over verlaging exploitatiesubsidies: dat is geen doel geweest, en is het in de meeste gevallen nog steeds niet. Aanpassen: zoektocht is om voor de beschikbare exploitatiesubsidie zo goed mogelijk openbaar vervoer te verkrijgen.
- P103/104: Een aantal keren worden in het rapport ontwikkelingen in het openbaar vervoer (groei van aantal reizigers, en daarmee van reizigersopbrengsten) vooral toegeschreven aan demografische kenmerken. Op P103/P104 wordt opeens de verzelfstandiging van de NS genoemd als oorzaak van de afbouw van de exploitatiesubsidie. Is dat zo, of is ook hier de toename van het aantal reizigers door demografische kenmerken de belangrijkste oorzaak? Wat het ook is, in ieder geval de redeneerlijnen m.b.t. BTM en NS gelijk trekken, dus alles óf (vooral) toeschrijven aan demografische ontwikkelingen óf aan marktordeningsaspecten.
- P104: zie eerdere opmerkingen over coördinatievraagstukken en de mate waarin deze gerelateerd zijn aan marktwerking.
- P105: zie eerdere opmerkingen over gebruikte onderzoeksjaren, en de gevolgen die dat heeft voor de conclusies die worden getrokken.
- Tabel: formulering ‘problemen die nu spelen’ vervangen door ‘actuele thema’s’. Zie eerdere opmerkingen in hoeverre het relevant is om deze te benoemen in relatie tot het openbaar aanbesteden van het OV.
- Tabel: gesuggereerd wordt dat de groter wordende concessies de oorzaak zijn van het kleine aantal bedrijven en gebrek aan inschrijvende touringcarbedrijven / taxibedrijven. Echter, ook toen het aantal concessies nog groot was, schreven deze bedrijven niet in, althans hebben nooit een concessie gewonnen. Meer waarschijnlijk is dat er andere factoren zijn, bijvoorbeeld (in het verleden) de onzekerheid rond de opbrengsten (WROOV) en (tegenwoordig) de complexiteit van het uitvoeren van een OV-concessie, bijvoorbeeld door alle benodigde ICT. Gezien het aantal inschrijvingen bij aanbestedingen is ons beeld in ieder geval niet dat er een (negatieve) relatie is tussen de grootte van een concessie en het aantal (geïnteresseerde) vervoerders.
- Bijlage Samenstelling klankbordgroep. MRDH is niet zelf vertegenwoordigd, medewerker MRDH zit er namens Samenwerkingsverband DOVA.
- Bijlage Samenstelling klankbordgroep. LOCOV? Wie dan? **5.1.2.e** zit er toch namens ROVER?

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 7 mei 2020 12:32
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Dat moment is helemaal goed, staat genoteerd!
 Laten we inderdaad uitgaan van een digitale meeting en tzt nog even kijken wat handig is.

Fijn dat we een moment hebben! 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: donderdag 7 mei 2020 12:26
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: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Lukt 3 juni van 15.30 tot 16.30? Ik ga nog wel uit van een online meeting, al is dat wellicht niet meer strikt noodzakelijk dan.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2020 10:16
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: Oplevering rapport

Dag 5.1.2.e,

BRW

Het is nog onzeker of en hoe deze doorgaat, maar we willen daar voor de zekerheid niets doorheen plannen.
 Op 2 en 3 juni hebben we wel veel ruimte, hebben jullie op die 2 dagen misschien een moment?

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 6 mei 2020 09:52

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Hebben jullie mogelijkheden op donderdag 4 juni tussen 12.00 en 14.00 uur?

Groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: dinsdag 28 april 2020 13:12

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Dag 5.1.2.e,

Heb even met 5.1.2.e overlegd.

Deze opties zijn wat lastig, gezien een aantal deadlines voor de voorbereidingen van het orderingsbesluit halverwege mei.

Het is helaas wel wat laat dan, maar zouden jullie ook enkele opties eind mei/begin juni kunnen opsturen? Wij kunnen dan in wat meer rust dit gesprek voeren.

Dank, groet,

5.1.2.e

06 5.1.2.e
5.1.2.e@minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DGMO

Verzonden: dinsdag 28 april 2020 12:13

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Dank voor je bericht, lijkt me leuk en nuttig.

Ik ga hier intern even inventariseren en kom er zsm op terug!

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 24 april 2020 10:28

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Zoals van de week al even op je voicemail ingesproken ben ik erg benieuwd naar de voortgang die jullie boeken in het uitwerken van een advies. Wellicht goed om dat eens te bespreken en te combineren met de evaluatie-call die we zouden plannen?

Ik heb wat opties geïnventariseerd bij de collega's van TG en inno-V: wij hebben mogelijkheden op 11 mei einde middag (v.a 16.00), 14 mei tussen 11.00 en 14.30 of 15 mei na 14.30. Als dat niet lukt dan zoeken we een ander moment.

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: woensdag 25 maart 2020 11:52

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Dag 5.1.2.e,

Hierbij nog even de definitieve bevestiging dat het rapport en memo zo akkoord zijn.
Ik ga het memo versturen naar de klankbordgroep en dan is het proces daarmee afgerond!

Het is een beetje een gekke tijd om dit onderzoek in af te sluiten.
Ik wil jullie in elk geval nogmaals bedanken voor het harde werk en de flexibiliteit om wijzigingen door te voeren om ze vervolgens een paar weken later weer terug te moeten draaien.

Laten we binnenkort een (telefonische) afspraak plannen met zijn allen om terug te kijken op het proces en het op een goede manier af te sluiten.

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 20 maart 2020 09:15

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Zie de bijlage voor het memo. Laat het weten als jullie nog vragen of opmerkingen hebben.

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: donderdag 19 maart 2020 11:23

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Dag 5.1.2.e,

Dank voor jullie harde werk!
We zijn erg benieuwd naar de memo en doen zelf nog een laatste check op het rapport.
Mocht daar nog iets uitkomen, laat ik je dat weten.
Dan kunnen we hem hopelijk snel tot definitief benoemen!

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: donderdag 19 maart 2020 03:18

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

Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

We hebben weer ons best gedaan. Dit moet hem wel zo'n beetje zijn.

Memo over verwerking opmerkingen ligt nog even bij onze partners inno-V en TG. Komt ook zsm jouw kant op.

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: maandag 16 maart 2020 14:53
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>
Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Dank voor het toesturen van de commentaren. BRW

Het laatste wat we nog mee willen geven tbv de afronding van de rapportage is om toch nog een keer te kijken naar de passages mbt veiligheid/STS-passages.

Dat is wat ons betreft nu nog het zwakste onderdeel van het rapport, omdat het alleen uit de ILT rapportage citeert.

We snappen dat een eigen analyse van de veiligheid rondom concessiewisselingen er niet in zit, maar nu worden de noties uit het ILT rapport gebracht alsof ze nieuws zijn.

Dit klopt niet, wij hebben bijv. in juni en december afgelopen jaar al gerapporteerd hierover naar de Tweede Kamer.

Daarin worden de cijfers in context geplaatst (o.a. aantal STS-passages gestegen, maar het aantal STS-passages waarbij gevaarpunt is bereikt is het laagste ooit) en wordt ook aangegeven welke acties worden ondernomen door de partijen gezamenlijk.

(Eigenlijk dus ook een soort concessie-overstijgende samenwerking).

Het zou goed zijn als jullie die context nog kunnen verwerken in de definitieve versie.

Mocht je nog willen afstemmen over de tekst, dan ben ik goed bereikbaar.

Succes verder met de afronding.

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: donderdag 12 maart 2020 09:07
Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Oplevering rapport

Ha 5.1.2.e,

Dank. In de bijlage de ontvangen commentaren.

Groeten,

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 11 maart 2020 10:00

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

Onderwerp: Oplevering rapport

Dag 5.1.2.e,

Heb even met 5.1.2.e overlegd en oplevering van het rapport op woensdag 18 is akkoord voor ons. Verder zouden we graag de schriftelijke opmerkingen van alle partijen ontvangen, zodat we een inzicht krijgen in de standpunten. We zijn bijvoorbeeld erg benieuwd waarop NS nog zoveel aan te merken had in dit laatste stadium. Zou je ons alle reacties toe willen sturen?

Tot slot: het lijkt ons goed als jullie een beknopte memo kunnen maken met hoe jullie met de opmerkingen om zijn gegaan.

We kunnen deze dan meesturen in een laatste mail richting klankbordgroep, waarin we ze bedanken voor hun inzet.

Succes met de laatste loodjes.

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Spoor

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.

Van: [REDACTED] - DGMo
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 12:16
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
[REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
[REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
[REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
[REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
CC: [REDACTED] - BSK; [REDACTED] - BSK; [REDACTED] - BSK;
[REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: Afronding onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV
Bijlagen: 20200318 Memo verwerking opmerkingen concept dd21feb2020 EAOV.pdf

Beste leden van de klankbordgroep,

Nogmaals dank voor jullie bijdrage aan de klankbordgroep voor het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV. We hebben veel gehad aan jullie scherpe blik.

De onderzoekers hebben aan de hand van de laatste bijeenkomst op 3 maart en jullie schriftelijke commentaren laatste wijzigingen doorgevoerd in het rapport.

In bijgevoegde memo beschrijven zij op hoofdlijnen hoe ze met de input zijn omgegaan.

De definitieve rapportage zal voor de zomer nog gezamenlijk met het orderingsbesluit en de overige onderzoeksrapporten aan de Tweede Kamer worden gestuurd.

Mochten er naar aanleiding van het proces nog vragen of opmerkingen zijn, dan horen wij dit graag. En ongetwijfeld tot ziens in het vervolg!

Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

5.1.2.e	
5.1.2.e	5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie OV & Spoor

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

5.1.2.e - DGMo

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 10 juni 2020 12:28
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Verzoek correctie rapportage

Ha 5.1.2.e,

Fijn dat het gelukt is, houden we deze aan als definitieve versie!

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 10 juni 2020 11:59
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: Verzoek correctie rapportage

Ha 5.1.2.e,

Excuus, de aanvulling binnen/buitenland die jij gisteren einde dag stuurde had ik nog niet gezien. Vergeet mijn vorige mail. De versie in de bijlage bij deze mail (versie 1.11) bevat de juiste correctie.

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: dinsdag 9 juni 2020 18:14
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: Verzoek correctie rapportage

Ha 5.1.2.e,

Fijn dat de aangepaste versie er morgen kan zijn, dank!

Ik krijg net trouwens ook de cijfers binnen exclusief buitenland voor 2011.

Ze hebben er nu wel voor beide jaren het personeel van NS Stations afgehaald, daarmee geven de cijfers beter het personeel weer dat bijdraagt aan het vervoer.

Zouden jullie er daarom van willen maken:

"Van NS is wel bekend hoe de werkgelegenheid zich heeft ontwikkeld. Het aantal fte werkzaam is toegenomen in de periode 2011-2018: van ca 24.000 fte in 2011 (inclusief buitenland), waarvan ca. 14.000 fte in Nederland, naar ca 34.000 fte in 2018 (inclusief buitenland), waarvan ca. 17.000 fte in Nederland."

Op deze manier hebben we het nu ook aan de Tweede Kamer gecommuniceerd, dus dan komt dat goed overeen.

Hopelijk lukt het, en hoeven er naar aanleiding hiervan geen verdere zaken in de rapportage aan te worden gepast (toch?).

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 9 juni 2020 17:59

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: Verzoek correctie rapportage

Ha 5.1.2.e,

Ok, dan nemen we dat over. Je krijgt morgen de aangepaste versie.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 17:35

Aan: 5.1.2.e

CC: 5.1.2.e - BSK

Onderwerp: RE: Verzoek correctie rapportage

Dag 5.1.2.e,

Hoe staan jullie hier nu mee?

De cijfers in mijn mail komen van NS (jaarverslagen) en hebben zij afgelopen week aangeleverd op verzoek van de Tweede Kamer.

Is dus wel zo netjes als dit rapport dezelfde getallen bevat.

Lukt het om de gewijzigde rapportage morgen onze kant op te sturen? We hebben hem dan echt nodig tbv versturing van het hele pakket aan onderzoeken.

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: woensdag 3 juni 2020 14:43**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: Verzoek correctie rapportage

Ha 5.1.2.e,

Dat gaan we uiteraard even na. Het kan zijn dat de bewering wel klopt, maar dat we geen exacte cijfers konden rapporteren. Kom ik op terug.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 3 juni 2020 14:02**Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e@decisio.nl>**CC:** 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e@minienw.nl>**Onderwerp:** Verzoek correctie rapportage

Dag 5.1.2.e.

We spreken elkaar vanmiddag, maar toevalligerwijs kwam er net een verzoek richting mij met betrekking tot de rapportage Effecten openbaar aanbesteden.

Onderaan pagina 45 staat een zin over het personeelsbestand van NS met een conclusie die feitelijk niet te trekken is.

Er staat:

“Van NS is wel bekend hoe de werkgelegenheid zich heeft ontwikkeld. Het aantal fte werkzaam is afgenomen in de periode 2011-2018: van ca 24.000 fte in 2011 (inclusief buitenland) naar ca 19.000 fte in 2018.”

Omdat dat laatste getal exclusief buitenland is, is de genoemde daling in fte niet te onderbouwen. Sterker nog, als de getallen inclusief buitenland worden bekeken, is er een stijging in het personeelsbestand. Dit zijn de cijfers die in de jaarverslagen staan:

Jaar	Medewerkers	
	ultimo jaar	Scope
2018	18.381 fte	Nederland
	33.571 fte	Inclusief buitenland
2011	Niet in jaarverslag	Nederland
	24.201 fte	Inclusief buitenland

Helaas zijn voor 2011 geen cijfers excl. buitenland beschikbaar. Zouden jullie daarom de tekst kunnen corrigeren naar:

“Van NS is wel bekend hoe de werkgelegenheid zich heeft ontwikkeld. Het aantal fte werkzaam is toegenomen in de periode 2011-2018: van ca 24.000 fte in 2011 (inclusief buitenland) naar ca 34.000 fte in 2018 (inclusief buitenland), waarvan 18.000 fte in Nederland.”

Ik ontvang graag de aangepaste versie.

Alvast dank, groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

OV-Keten

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**Directie OV & Spoor**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2.e5.1.2.e [@minienw.nl](mailto: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.