

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Re: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet
Datum: donderdag 17 oktober 2019 14:40:43

Hallo,

Ik heb donderdag 7 november in de ochtend kunnen regelen. Ik moet wel om 12u in Utrecht zijn, dus vanaf 9u (bijvoorbeeld) zou goed uitkomen.

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMo"

Date: Thursday, 17 October 2019 at 11:04

To: 5.1.2.e | inno-V

Subject: RE: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet

Ha 5.1.2.e,

Zou één van deze data met 5.1.2.e voor jou mogelijk zijn? Voor ons geldt, hoe eerder hoe beter.

Groet,

5.1.2.e

- di. 5 nov.: 11.00 – 12.30 uur [voor ons mogelijk]
 - do. 7 nov.: tot 12.00 uur [voor ons mogelijk]
 - ma. 11 nov.: vanaf 14.30 uur [niet mogelijk]
 - do. 14 nov.: tot 12.00 uur of vanaf 15.00 uur [waarschijnlijk mogelijk, niet duidelijk welk tijdstip]
-

Van: 5.1.2.e | inno-V

Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 09:39

Aan: 5.1.2.e - DGMo

Onderwerp: Re: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet

Hallo,

OK. Ik hoop dat het lukt om samen te vergaderen. Wellicht kan ik nog ergens schuiven in mijn agenda. Laat me anders weten wanneer 5.1.2.e wel kan?

Groet, 5.1.2.e

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

Date: Thursday, 17 October 2019 at 08:43

To: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>

Subject: RE: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet

Dag 5.1.2.e,

Alvast ter info: ik kom vandaag nog op de lijn met een datum die ook voor ons schikt.

5.1.2.e kan op heel veel momenten niet, dus we overwegen nu deze gesprekken te splitsen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 17:38

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

<5.1.2.e@vandoorne.com>

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 - DGB

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

5.1.2.e @vandoorne.com>

Onderwerp: Re: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet

Dag 5.1.2.e, en 5.1.2.e,

Ik moet deze donderdag de hele ochtend bij een bijeenkomst bij een klant in België zijn.

Donderdag lukt dus voor mij niet.

De eerste andere opties die ik wel kan regelen zijn:

- Deze vrijdag 18 (hele dag)
- Ma 21 okt (hele dag)
- Di 22 okt (tot 13u)
- Woe 23 okt (10:30-13:30)
- Vr 25 okt (hele dag)
- Di 29 okt (ochtend)
- Woe 30 okt (hele dag)
- Vr 1 nov (hele dag)

Schikt één van deze opties?

Groet, 5.1.2.e

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

Date: Tuesday, 15 October 2019 at 17:13

To: 5.1.2.e @vandoorne.com>, 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e @inno-v.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 - DGB"

<5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - BSK"

<5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @vandoorne.com>

Subject: RE: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet

Dag 5.1.2.e,

Heel fijn dat je kan. Van 08.45-10.15 zou nog een optie zijn, als dat voor jou ook haalbaar is?

Dit hangt uiteraard ook af van de beschikbaarheid van 5.1.2.e.

Fingers crossed.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @vandoorne.com>

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2019 17:06

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @inno-v.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 - DGB

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

5.1.2.e @vandoorne.com>

Onderwerp: Re: Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet

5.1.2.e,

Mijn agenda kent nu een aanvullende beperking; donderdagochtend as schikt mij thans tot 10:15. Wellicht te krap, nieuwe afspraak plannen?

@5.1.2.e; wat u?

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Advocaat

Van Doorne N.V

Jachthavenweg 121

t [+312065.1.2.e](tel:+312065.1.2.e)

1081 KM Amsterdam

f [+312065.1.2.e](tel:+312065.1.2.e)

P.O. Box 75265

m [+3165.1.2.e](tel:+3165.1.2.e)

1070 AG Amsterdam

5.1.2.e [@vandoorne.com](mailto:5.1.2.e@vandoorne.com)

The Netherlands

www.vandoorne.com

Op 15 okt. 2019 om 13:33 heeft **5.1.2.e** [@vandoorne.com](mailto:5.1.2.e@vandoorne.com)> het volgende geschreven:

Beste **5.1.2.e**,

Donderdagochtend as (tot 11:00 uur) (in Den Haag ?) schikt mij.

Vriendelijke groet,

5.1.2.e**5.1.2.e**

Advocaat

Van Doorne N.V.Jachthavenweg 121 t: [+312065.1.2.e](tel:+312065.1.2.e)1081KM Amsterdam f: [+312065.1.2.e](tel:+312065.1.2.e)P.O. Box 75265 m: [+3165.1.2.e](tel:+3165.1.2.e)1070 AG Amsterdam **5.1.2.e** [@vandoorne.com](mailto:5.1.2.e@vandoorne.com)The Netherlands www.vandoorne.com

Van: **5.1.2.e** - DGMo <**5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>**Verzonden:** dinsdag 15 oktober 2019 13:29**Aan:** **5.1.2.e** [@inno-v.nl](mailto:5.1.2.e@inno-v.nl); **5.1.2.e** [@vandoorne.com](mailto:5.1.2.e@vandoorne.com)>**CC:** **5.1.2.e** - BSK <**5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>; **5.1.2.e** - BSK<**5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>; **5.1.2.e** - DGB<**5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>; **5.1.2.e** - BSK<**5.1.2.e** [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)>**Onderwerp:** Oriënterend gesprek over onderzoek openbare aanbesteding en onderhandse gunning Hoofdrailnet**Urgentie:** HoogBeste **5.1.2.e** en **5.1.2.e**,

In het verleden hebben jullie contact gehad met o.a. **5.1.2.e** en **5.1.2.e** over het marktordeningsbesluit van aankomend voorjaar. In dat besluit worden ook keuzes gemaakt over de HRN-vervoersconcessie.

Ten behoeve van dit marktordeningsbesluit zijn wij op zoek naar meer praktische duiding bij een keuze voor openbare aanbesteding of onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie. De theoretische voor- en nadelen van beide procedures kunnen worden uitgetekend, maar de praktische implicaties zijn

een stuk minder duidelijk. Waar kies je eigenlijk voor als je bijv. openbaar wilt aanbesteden, en welke randvoorwaarden moet je dan hebben gerealiseerd? Zie ook de vragen in de concept onderzoeksopzet die is bijgevoegd.

In het verleden hebben jullie aangegeven graag mee te denken over dit vraagstuk. Op dat aanbod willen we graag ingaan. Zouden jullie op korte termijn open staan voor een oriënterend gesprek? Wij kunnen in dit gesprek uitleggen waar we naar op zoek zijn en wat de randvoorwaarden zijn voor een onderzoek. Jullie kunnen aangeven of je een rol ziet weggelegd voor jezelf bij de beantwoording van deze vragen. Aankomende donderdagochtend zou voor ons ideaal zijn. Zou dit toevallig voor jullie ook lukken? Zo niet, moeten we even dieper gaan graven in de agenda's.

Het is overigens goed om te weten dat relevante stakeholders hebben kunnen reageren op een eerder concept van de onderzoeksopzet, maar dat deze (aangepaste) onderzoeksopzet vooralsnog strikt vertrouwelijk is.

Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

5.1.2.e

Sr. beleidsmedewerker marktordening

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van 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 Doorne N.V. is gevestigd te Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nummer 34199342. Van Doorne N.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Van Doorne N.V. en haar dochtermaatschappijen, waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze Voorwaarden, die zijn gedeponereerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, kunnen worden geraadpleegd op www.vandoorne.com en worden op verzoek toegezonden.

Van Doorne N.V. has its registered offices in Amsterdam and is registered with the Commercial Register under number 34199342. Van Doorne N.V. is the exclusive contracting party in respect of all commissioned work. This work and all legal relations with third parties shall be governed by the General Terms of Van Doorne N.V. and its subsidiaries which include a limitation of liability. These Terms, which have been filed with the District Court at Amsterdam, may be consulted at www.vandoorne.com and will be forwarded upon request.

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e@inno-v.nl; 5.1.2.e@vandoorne.com; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e@tudelft.nl; 5.1.2.e@prorail.nl
Onderwerp: Oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen
Begin: dinsdag 29 oktober 2019 11:30:00
Eind: dinsdag 29 oktober 2019 13:00:00
Locatie: TU Delft: de Bouwcampus (Van der Burghweg 1, Delft)
Bijlagen: [191015 Definitieve onderzoeksopzet "Praktische voorwaarden en aandachtspunten openbaar aanbesteden en onderhands gunnen".docx](#)

Zojuist even contact gehad met 5.1.2.e. Voorstel is om het overleg met een half uur te verschuiven.

5.1.2.e kan er vanaf 12u bij zijn. 5.1.2.e kan tot 12.30u. Als we het zo doen kunnen zowel 5.1.2.e als 5.1.2.e een uur aanschuiven.

Allen,

Locatie is inmiddels bekend. 5.1.2.e ontmoet ons om 11u op de Bouwcampus, in de hal beneden.

Parkeren kan op de parkeerplaats naast en achter het gebouw.

OV-fiets is het makkelijkste vervoersmiddel vanaf Delft Centraal.

Tot dinsdag!

Hartelijke groet,

5.1.2.e

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

In het verleden hebben jullie contact gehad met o.a. 5.1.2.e en 5.1.2.e over het marktordeningsbesluit van aankomend voorjaar. In dat besluit worden ook keuzes gemaakt over de HRN-vervoersconcessie.

Ten behoeve van dit marktordeningsbesluit zijn wij op zoek naar meer praktische duiding bij een keuze voor openbare aanbesteding of onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie. De theoretische voor- en nadelen van beide procedures kunnen worden uitgetekend, maar de praktische implicaties zijn een stuk minder duidelijk. Waar kies je eigenlijk voor als je bijv. openbaar wilt aanbesteden, en welke randvoorwaarden moet je dan hebben gerealiseerd?

Zie ook de vragen in de concept onderzoeksopzet die is bijgevoegd. Het is goed om te weten dat relevante stakeholders hebben kunnen reageren op een eerder concept van de onderzoeksopzet, maar dat deze (aangepaste) onderzoeksopzet vooralsnog strikt vertrouwelijk is.

We hebben begrepen dat jullie open staan voor een oriënterend gesprek over de opdracht. Wij kunnen in dit gesprek uitleggen waar we naar op zoek zijn en wat de randvoorwaarden zijn voor een opdracht. De enige mogelijkheid op korte termijn is in Delft op bovenstaand tijdstip. 5.1.2.e wil voor ons een vergaderzaal regelen, en gaat kijken wat de mogelijkheden zijn voor 5.1.2.e om te parkeren.

Wordt vervolgd!

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Sr. beleidsmedewerker marktordening

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M +31 6 5.1.2.e

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

Onderzoeksoopdracht: Onderzoeksoepzet naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor het openbaar aanbesteden en onderhands gunnen van een vervoersconcessie voor het spoorhoofdrailnet

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Openbaar Vervoer en Spoor

Contactpersonen:

OVS: 5.1.2.e @minienw.nl; 06-5.1.2.e)

OVS: 5.1.2.e @minienw.nl; 070-5.1.2.e)

Aanleiding en doel onderzoek

In 2020 neemt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een besluit over de marktordeening en sturing op het spoor na 2024. In dat jaar loopt de huidige concessie voor het openbaar vervoer per trein op het hoofdrailnet af (hierna: HRN-vervoerconcessie). Het belangrijkste element van het besluit is de keuze of de nieuwe HRN-vervoerconcessie na 2024 wederom onderhands wordt gegund of openbaar wordt aanbesteed.

Het wet- en regelgevend kader stelt voor de gunning van een vervoersconcessie openbare aanbesteding als norm, waar onder omstandigheden van kan worden afgeweken. De Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) hanteert vanaf de totstandkoming van deze wet het principe van *aanbesteden tenzij* met de mogelijkheid tot het onderhands gunnen van openbaar vervoer per trein op het hoofdrailnet als één van de uitzonderingen op deze regel. De HRN-vervoerconcessie mag onderhands gegund worden. Met de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket is het Europese uitgangspunt geworden *aanbesteden tenzij*, maar onderhands gunnen behoort nog wel tot de mogelijkheden mits een besluit daartoe goed wordt onderbouwd.

Dit onderzoek concentreert zich op de vraag wat de praktische voorwaarden en aandachtspunten zijn voor een openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie. Daarmee is het een bouwsteen voor de beleidsmatige afweging tussen openbare aanbesteding en onderhandse gunning in het voorjaar van 2020. Het is daarmee niet de bedoeling dat het onderzoek beleidsaanbevelingen bevat over een keuze tussen onderhandse gunning en openbare aanbesteding. Het onderzoek is ook geen effectenstudie van beide procedures.

Doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen in:

1. de opgave om een HRN-vervoerconcessie openbaar aan te besteden dan wel onderhands te gunnen, en de daaraan verbonden praktische voorwaarden en aandachtspunten om deze procedures succesvol te doorlopen;
2. de gevolgen van een keuze voor openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning voor de borging van het publiek belang van goed en betaalbaar openbaar vervoer, en
3. het gepaste handelingsperspectief op weg daar naartoe.

Bij de beantwoording van de vragen in dit onderzoek kan uit worden gegaan van de relevante Europese en nationale wet- en regelgeving (o.a. PSO-verordening, Wp2000, Spoorwegwet, en lagere regelgeving). Daarnaast kunnen de (juridische) afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder in de DZI en de huidige HRN-vervoerconcessie worden betrokken, evenals eventuele andere afspraken en verplichtingen waarmee rekening moet worden gehouden in het geval van openbare aanbesteding van het HRN. De beantwoording moet aandacht besteden aan het effect van een eventuele wijziging in de reikwijdte van een volgende HRN-vervoerconcessie.

Te beantwoorden hoofd- en deelvragen

De volgende drie hoofdvragen met bijbehorende deelvragen moeten worden onderzocht vanuit juridisch, financieel-economisch, vervoerskundig, organisatorisch en praktisch opzicht.

HOOFDVRAAG 1A:

WAT ZIJN DE PRAKTISCHE VOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR HET OPENBAAR AANBESTEDEN VAN EEN HRN-VERVOERCONCESSIE?

FASE VOORBEREIDING

1. Wat is het voorwerp van de aanbesteding van een toekomstige HRN-vervoerconcessie? Welke vervoersdiensten, taken en verantwoordelijkheden (produktiemiddelen) die door de huidige vervoerder worden uitgevoerd moeten en kunnen worden opgenomen in een HRN-vervoerconcessie die openbaar wordt aanbesteed? Welke taken en verantwoordelijkheden zijn niet specifiek verbonden aan het vervoer op basis van de hoofdrailnetconcessie, maar moeten wel worden geborgd?

Geef inzicht in de taken die relevant zijn voor uitvoering van de huidige HRN-vervoerconcessie: vervoerstaken, systeemtaken (dienstregeling, etc.), informatietaken en regietaken (samenwerkingsverplichtingen, etc.). Verhelder welke taken binnen het bestek van een openbaar aan te besteden HRN-vervoerconcessie kunnen vallen, en welke niet (bv. een OV-fiets, zonetaxi of een reisapp). Besteed aandacht aan de voor- en nadelen van het huidige concessievolume ten opzichte van verkaveling in meerdere concessies, die al dan niet gedecentraliseerd worden. Betrek daarbij in ieder geval de varianten die worden genoemd in scenario's 3 en 4 van 'Kiezen voor een goed spoor'. Werk uit wat op hoofdlijnen het voorwerp van de aanbesteding van de HRN-vervoerconcessie zou kunnen zijn en welke wettelijke kaders daarop van toepassing zijn.

2. Wat is er (juridisch) geregeld voor de overgang van personeel? Voor welke werknemers ligt het voor de hand dat zij meegaan naar de nieuwe concessiehouder, en welke niet? Wat betekent een aanbesteding van een HRN praktisch voor de mogelijke overgang van personeel van NS, bijvoorbeeld waar het gaat om de arbeidsvoorwaarden?

In voorbereiding op een aanbesteding en een eventuele vervoerderswisseling moet inzicht komen in de overgang van personeel. In de Wet Personenvervoer 2000 zijn bepalingen opgenomen voor de overgang van personeel bij overgang van de concessie naar een andere vervoerder. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de arbeidsvoorwaarden die NS-personeel nu heeft. Maak inzichtelijk voor welke medewerkers het logisch is dat zij overgaan naar de nieuwe concessiehouder en voor welke werknemers dat niet het geval is. Verhelder de gevolgen van een overgang van concessie voor het NS-personeel dat een andere werkgever krijgt, en betrek daarbij ook de eisen in de relevante wet- en regelgeving.

3. Hoe regelt de Redelijke Regeling de overgang van materieel en andere produktiemiddelen die noodzakelijk zijn voor de nieuwe vervoerder? Wat betekent een aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie voor de overgang van het materieel van NS? Welk materieel moet volgens de huidige (wettelijke) kaders overgaan bij concessiewisseling, en welk materiaal niet?

IenW is als concessieverlener de Redelijke Regeling 2015 overeengekomen met NS (art 71, lid 3 vervoerconcessie HRN). De regeling regelt hoe om te gaan met de aan de vervoerconcessie gerelateerde productiemiddelen bij een overgang van de concessie op een andere concessiehouder. Breng, voor zover mogelijk, in beeld welke activa kunnen overgaan naar de nieuwe concessiehouder door middel van deze regeling. Er wordt niet gevraagd naar een waardering van de activa, maar inzicht moet worden verkregen aan welke voorwaarden moet worden voldaan, wat moet worden geregeld en hoeveel tijd dat bij benadering kost.

4. Over welke kennis en informatie dient concessieverlener IenW te beschikken om een aanbesteding vorm te geven? Biedt de huidige concessie ruimte om beschikking te krijgen over deze kennis en informatie? Wat is op hoofdlijnen nodig om dit afdoende te regelen?

Bij openbare aanbesteding verschuift het zwaartepunt van de vormgeving van de concessie naar de periode voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure. IenW moet in meer detail weten welk product zij in de markt plaatst, en welke eisen ze wil en kan stellen aan de volgende concessiehouder. Geef aan welke kennis en informatie beschikbaar moet zijn om een aanbesteding

vorm te geven, en of deze onder de huidige concessieverplichtingen kan worden opgevraagd bij de concessiehouder.

5. Zijn er bepaalde verplichtingen (langjarige opdrachten/contracten/investeringen van NS) waar rekening mee dient te worden gehouden bij aanbesteding en overgang van een HRN-vervoerconcessie? Welke zijn dat, en moeten deze volgens de huidige (wettelijke) kader overgaan bij concessiewisseling? Wat is op hoofdlijnen nodig om dat afdoende te regelen?

Breng, voor zover mogelijk, in beeld welke langjarige (financiële) verplichtingen zijn ontstaan vanuit de concessierelatie, die terecht zouden komen bij een nieuwe concessiehouder.

6. Aan welke verdere randvoorwaarden moet worden voldaan om de aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie voor te bereiden? Waar moet inzicht in worden verkregen?
7. Welke lessen hebben andere landen of regio's getrokken uit de openbare aanbesteding van vervoersdiensten op een spoornetwerk, in het bijzonder waar deze vergelijkbaar groot en intensief bereden is?

FASE AANBESTEDINGSPROCEDURE

8. Hoe verloopt het aanbestedingsproces van een HRN-vervoerconcessie? Welke (Europees en nationale) wettelijke kaders liggen aan een aanbestedingsprocedure ten grondslag en waar dient rekening mee gehouden worden? Welke aanbestedingsprocedures zijn reële opties voor de openbare aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie? Wat zijn de voor- en nadelen van deze verschillende procedures? Wat zijn mogelijke aanbestedingsrisico's en hoe kunnen die worden voorkomen?

Ga in op de wettelijke basis (o.a. PSO-verordening, Wp2000 en Aanbestedingswet) om vervoerconcessies in de markt te plaatsen. Geef per procedure een beschrijving van het te volgen aanbestedingsproces. Besteed naast de meest gebruikte aanbestedingsvarianten ook aandacht aan de optie van een management-aanbesteding. Beschrijf de aanbestedingsrisico's die kunnen ontstaan per variant. Beschrijf waar deze varianten zijn toegepast in het openbaar vervoersdomein. Geef een beschrijving van de stappen in het aanbestedingsproces wat betreft voorbereiding van de opdracht, in de markt zetten van de opdracht en het gunnen van de opdracht. Betrek daarbij in ieder geval de benodigde informatie in de aanbesteding, de doorlooptijden, de beslismomenten en de beslisparameters. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap.

9. Hoe kan een gelijk speelveld tijdens de aanbesteding worden geborgd? Welke kennis en informatie moet voor marktpartijen beschikbaar komen om een aanbestedingsprocedure succesvol af te ronden?

Bij een complexe concessie als het hoofdrailnet heeft de zittende concessiehouder een grote kennisvoorsprong op andere marktpartijen. Inzicht moet worden verkregen hoe het gelijke speelveld in deze aanbesteding zoveel mogelijk gewaarborgd kan worden. Maak in ieder geval een overzicht van de kennis en informatie die marktpartijen tot hun beschikking moeten hebben om in te schrijven op een aanbestedingsprocedure.

FASE UITVOERING

10. Hoe verloopt de concessiewisseling van een HRN-vervoerconcessie (wanneer een andere vervoerder de aanbesteding zou winnen) en wat is daar onderdeel van? Hoeveel tijd heeft een nieuwe vervoerder naar verwachting nodig tussen de definitieve gunning en de daadwerkelijke uitvoering van de concessie, verdere benodigde zaken in te regelen, en de uitvoering van de concessie te starten? Welke risico's kunnen de doorlooptijden vertragen? Wat zijn praktisch de gevolgen van een concessiewisseling voor de reiziger?

Geef een overzicht van de verschillende stappen die worden doorlopen in een concessiewisseling, wat er in elke stap geregeld moet worden (juridisch / financieel / organisatorisch / etc.), en welke doorlooptijden hier bij horen. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap. Ga in ieder geval in detail in op de overgang van personeel, materieel en verplichtingen van de huidige concessiehouder. Betrek de ervaringen van concessiewisselingen in Nederland en het buitenland om het antwoord te verrijken.

11. Welke kennis en informatie moet volgens de huidige (wettelijke) kaders overgaan bij concessiewisseling, en welke kennis en informatie zal een nieuwe concessiehouder zelf op moeten bouwen? Hoe verloopt deze opbouw van kennis en informatie? Welke kennis moet aanwezig zijn voor een concessiewisseling zonder grote continuïteitsrisico's?

Kennis en informatie over de vervoersconcessie is naast personeel en materieel een belangrijke randvoorwaarde om een concessiewisseling zonder grote continuïteitsrisico's mogelijk te maken. Betrek de eerder genoemde overgangsregelingen bij de beantwoording van deze vraag.

HOOFDVRAAG 1B:

WAT ZIJN DE PRAKTISCHE VOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR HET ONDERHANDS GUNNEN VAN EEN HRN-VERVOERCONCESSIE?

FASE VOORBEREIDING

12. Wat is het voorwerp van de onderhandse gunning van een toekomstige HRN-vervoerconcessie? Welke vervoersdiensten, taken en verantwoordelijkheden (produktiemiddelen) die door de huidige vervoerder worden uitgevoerd moeten en kunnen worden opgenomen in een HRN-vervoerconcessie die onderhands wordt gegund? Welke taken en verantwoordelijkheden zijn niet specifiek verbonden aan het vervoer op basis van de hoofdrailnetconcessie, maar moeten wel worden geborgd?

Geef inzicht in de taken die relevant zijn voor uitvoering van de huidige HRN-vervoerconcessie: vervoerstaken, systeemtaken (dienstregeling, etc.), informatietaken en regietaken (samenwerkingsverplichtingen, etc.). Verhelder welke taken binnen het bestek van een onderhands te gunnen HRN-vervoerconcessie kunnen vallen, en welke niet. Besteed aandacht aan de voor- en nadelen van het huidige concessievolume ten opzichte van verkaveling in meerdere concessies, die al dan niet gedecentraliseerd worden. Betrek daarbij in ieder geval de varianten die worden genoemd in scenario's 3 en 4 van 'Kiezen voor een goed spoor'. Werk uit wat op hoofdlijnen het voorwerp van de onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie zou kunnen zijn en welke wettelijke kaders daarop van toepassing zijn.

13. Welke (Europees en nationale) wettelijke kaders liggen aan een onderhandse gunningsprocedure ten grondslag en waar dient rekening mee gehouden worden? Onder welke voorwaarden en omstandigheden wordt voldaan aan de (Europese) wettelijke eisen om een nieuwe HRN-vervoerconcessie onderhands te gunnen, in het bijzonder gelet op de nieuwe verplichtingen in artikel 5 van de PSO-verordening?

Zoom in ieder geval in op de volgende aspecten:

- a. De kwalitatieve kenmerken van de dienstverlening binnen een HRN-vervoerconcessie;
- b. De prestatievoorschriften die worden gesteld aan een HRN-vervoerconcessie;
- c. De sturingsinstrumenten van een HRN-vervoerconcessie.

14. Over welke kennis en informatie dient concessieverlener IenW te beschikken om een nieuwe HRN-vervoerconcessie vorm te geven? Biedt de huidige concessie voldoende ruimte om beschikking te krijgen over deze kennis en informatie? Wat is op hoofdlijnen nodig om dit afdoende te regelen?
15. Wat betekent een onderhandse gunning van een nieuwe vervoersconcessie voor de continuïteit van personeel, materieel en kennis?
16. Zijn er bepaalde verplichtingen (langjarige opdrachten/contracten/investeringen van NS) waar rekening mee dient te worden gehouden bij onderhandse gunning en overgang van een HRN-

vervoerconcessie? Welke zijn dat, en moeten deze volgens de huidige (wettelijke) kader overgaan bij concessiewisseling? Wat is op hoofdlijnen nodig om dat afdoende te regelen?

Breng, voor zover mogelijk, in beeld welke langjarige (financiële) verplichtingen zijn ontstaan vanuit de concessierelatie, die terecht zouden komen bij een nieuwe concessiehouder.

17. Aan welke verdere randvoorwaarden moet worden voldaan om de onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie voor te bereiden? Waar moet inzicht in worden verkregen?

FASE GUNNINGSPROCEDURE

18. Hoe verloopt het proces van onderhandse gunning van een nieuwe HRN-vervoerconcessie? Wat zijn mogelijke risico's in het proces, en hoe kunnen die worden voorkomen?

Geef een beschrijving van de stappen in het gunningsproces wat betreft voorbereiding van de opdracht, de onderhandelingen met een marktpartij en de gunning van de opdracht. Betrek daarbij in ieder geval de benodigde informatie tijdens het proces, de doorlooptijden, de beslismomenten en de beslisparameters. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap.

FASE UITVOERING

19. Hoe verloopt de concessiewisseling van een HRN-vervoerconcessie na een onderhandse gunning, en wat is daar onderdeel van? Hoeveel tijd heeft een vervoerder naar verwachting nodig voor de concessiewisseling, verdere benodigde zaken in te regelen, en de uitvoering van de concessie te starten? Welke risico's kunnen de doorlooptijden vertragen? Wat zijn praktisch de gevolgen van een concessiewisseling voor de reiziger?

Geef een beschrijving van de stappen tijdens de concessiewisseling. Betrek daarbij in ieder geval de in te regelen zaken, doorlooptijden en de beslisparameters. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap.

HOOFDVRAAG 2:

WELKE VERANDERINGEN BRENGEN DE PROCEDURES VAN OPENBARE AANBESTEDING DAN WEL ONDERHANDSE GUNNING VOOR DE BORGING VAN HET PUBLIEK BELANG VAN GOED EN BETAALBAAR SPOORVERVOER, EN DE OVERHEIDSSTURING DAAROP?

20. Welke veranderingen brengt het openbaar aanbesteden dan wel onderhands gunnen van een HRN-vervoerconcessie voor de borging van het publiek belang van goed en betaalbaar spoorvervoer, en de overheidssturing op de volgende elementen?
- De totstandkoming van de HRN-vervoerconcessie
 - Het beheer van de HRN-vervoerconcessie
 - De ontwikkelopgave op het spoor
 - Regie- en kennisrol van IenW
 - Positionering van systeemtaken en -verantwoordelijkheden van de HRN-vervoerder
 - Samenwerking van de HRN-vervoerder met overheden en andere stakeholders

Inventariseer op hoofdlijnen in hoeverre openbare aanbesteding een verschuiving van taken en verantwoordelijkheden, wijzigingen in het wettelijk kader of een andere invulling van sturingsinstrumenten kan impliceren.

21. Zijn er sturingsinstrumenten nodig bij openbare aanbesteding van de hoofdrailnetconcessie ter vervanging van de sturingsinstrumenten die de Staat momenteel heeft via haar rol als aandeelhouder van de NS? Hoe verhoudt publiek aandeelhouderschap zich tot een veranderde positie van de NS bij openbare aanbesteding van de hoofdrailnetconcessie?

Maak helder of er veranderingen in het stelsel zouden moeten worden overwogen in een situatie dat de positie van de NS verandert als gevolg van openbare aanbesteding.

HOOFDVRAAG 3A:**WELK HANDELINGSPERSPECTIEF LIGT VOOR DE HAND OP WEG NAAR OPENBARE AANBESTEDING?**

22. Wat is het handelingsperspectief als het besluit wordt genomen om over te gaan tot openbare aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie, gelet op de opgave en de huidige uitgangspositie? Met welke stappen kan IenW overgaan tot een procedure van openbare aanbesteding? Welke doorlooptijden en transitiekosten horen hierbij?

Geef een overzichtelijk en praktisch beleidsadvies hoe kan worden toegewerkt naar een procedure van openbare aanbesteding. Geef stapsgewijs aan wat nodig is voor de voorbereiding, de procedure en daadwerkelijke uitvoering van een HRN-vervoerconcessie die openbaar aanbesteed wordt. Maak daarbij een inschatting van doorlooptijden en de relevante transactie- en transitiekosten, waar mogelijk kwantitatief maar in ieder geval kwalitatief.

HOOFDVRAAG 3B:**WELK HANDELINGSPERSPECTIEF LIGT VOOR DE HAND OP WEG NAAR ONDERHANDSE GUNNING?**

23. Wat is het handelingsperspectief als het besluit wordt genomen om over te gaan tot onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie, gelet op de opgave en de huidige uitgangspositie? Met welke stappen kan IenW overgaan tot een procedure van onderhandse gunning? Welke doorlooptijden en transitiekosten horen hierbij?

Geef een overzichtelijk en praktisch beleidsadvies hoe kan worden toegewerkt naar een procedure van onderhandse gunning. Geef stapsgewijs aan wat nodig is voor de voorbereiding, de procedure en daadwerkelijke uitvoering van een HRN-vervoerconcessie die onderhands gegund wordt. Maak daarbij een inschatting van doorlooptijden en relevante transactie- en transitiekosten, waar mogelijk kwantitatief maar in ieder geval kwalitatief.

Uitvoering en begeleiding onderzoek

De uitkomsten van dit onderzoek moeten bruikbaar zijn om goed inzicht te krijgen in de gevolgen van het aanbesteden dan wel onderhands gunnen van het HRN. Tevens moet het onderzoek inzicht geven in de voorbereiding van een eventuele openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie, en de stappen die genomen moeten worden om deze procedures succesvol te laten verlopen.

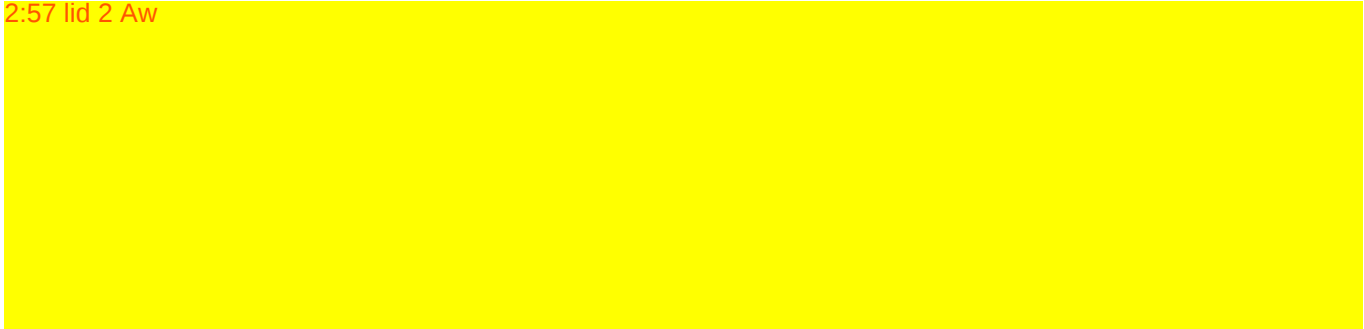
Om aan bovenstaande eisen te voldoen dient het onderzoek op relatief hoog detailniveau de verschillende vragen te beantwoorden. De analyse moet zoveel als mogelijk rusten op feiten die rekenen op brede steun vanuit de betrokken stakeholders. Deze feitenbasis kan worden gecreëerd door interviews bij relevante stakeholders. De gevolgtrekkingen vergen daarnaast een hoge mate van 'expert opinion'. Juridische, vervoerskundige en economische feiten en overwegingen vormen de basis van de beantwoording, maar ook procedurele en organisatorische/praktische feiten en overwegingen moeten een prominente plaats krijgen. Het merendeel van het onderzoek zal kwalitatief van aard zijn.

Meer specialistische vragen in het onderzoek kunnen door de opdrachtgever worden uitgezet bij andere partijen, bijvoorbeeld waar sprake is van specifieke juridische vragen of waar een overheidsorganisatie specifieke kennis kan aanleveren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de directie Openbaar Vervoer en Spoor, is opdrachtgever en voert het onderzoek uit vanuit de rol van stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. De voortgang wordt op tweewekelijkse basis besproken met de opdrachtgever, in principe op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De resultaten zullen voorafgaand aan de definitieve oplevering worden voorgelegd aan direct betrokken stakeholders.

Eisen aan de opdrachtnemer(s)

2:57 lid 2 Aw



Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e@vandoorne.com; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Takeaways van oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen
Datum: woensdag 6 november 2019 18:09:13
Bijlagen: inno-V offerte onderzoek HRN (versie 10 oktober 2019).pdf

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e en 5.1.2.e, (cc experts)

Hierbij de offerte voor de werkzaamheden van inno-V, ter bespreking morgen met jullie en de overige experts.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 5.1.2.e

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

From: 5.1.2.e - DGMo"

Date: Monday, 4 November 2019 at 10:16

To: 5.1.2.e | inno-V, 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e

Cc: 5.1.2.e - BSK", 5.1.2.e - BSK", 5.1.2.e - DGB"

Subject: Takeaways van oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen

Dag allen,

Het leek ons goed om nog even kort te schetsen wat onze takeaways waren van het gesprek van vorige week. Dat is ook relevant voor de offertes die jullie deze week zullen sturen.

Mochten jullie bepaalde dingen niet herkennen, graag een reactie.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

- De deelnemers aan tafel zien een rol bij de uitvoering van het onderzoek onderhands gunnen en openbaar aanbesteden. Uiterlijk volgende week volgen drie offertes aan lenW: 5.1.2.e vanuit zijn rol als opdrachtnemer, 5.1.2.e vanuit zijn rol als juridische bijstandsverlener en 5.1.2.e vanuit zijn rol als leverancier van kennis en expertise. Daarin wordt rekening gehouden met de relevante plafondbedragen voor de individuele opdrachten en het totale beschikbare budget van 110k excl. btw. 5.1.2.e consulteert zijn organisatie over de precieze rol bij het onderzoek, en de voorwaarden daarbij.
- Doel van het onderzoek is om een eerste beeld te schetsen van de voorwaarden en aandachtspunten van een gunningsprocedure (openbaar dan wel onderhands), een handelingsperspectief met inbegrip van de consequenties van de verschillende opties en keuzes en een bijbehorende tijdslijn.
- De opdrachtnemers geven aan dat het handelingsperspectief kan bestaan uit een aantal scenario's, waarbij ook een aantal grijsvarianten een plek krijgen tussen het zwart-wit perspectief van volledige openbare aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie(s) per 2025. Deze scenario's worden in potlood uitgewerkt en beoordeeld op kansen en risico's, maar kunnen verder een vervolg krijgen in nader onderzoek.
- De ambitie van de onderzoek is erg hoog in een zeer kort tijdsbestek. De uitvoerende partijen willen graag wat extra tijd hebben om tot een conceptversie te komen. lenW kan hiermee akkoord gaan, maar verwacht wel een goede en bruikbare conceptversie aan het begin van februari. De deadline voor de eindversie blijft om en nabij 28 februari. lenW is bereid om een stagiaire volledig beschikbaar te stellen tijdens de duur van het onderzoek, onder het voorbehoud dat de beoogde stagiaire daadwerkelijk komt.
- Op donderdag 7 november volgt een tweede gesprek met dezelfde deelnemers van 09.30-11.30 aan de Jachthavenweg 121, Amsterdam.

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

Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 18:16

Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e@inno-v.nl; 5.1.2.e@vandoorne.com; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e@tudelft.nl; 5.1.2.e@prorail.nl

Onderwerp: Oriënterend gesprek over onderzoek openbaar aanbesteden / onderhands gunnen

Tijd: dinsdag 29 oktober 2019 11:30-13:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: TU Delft: de Bouwcampus (Van der Burghweg 1, Delft)

Dubbele inhoud met document 2

Overzicht thema's voor workshops component 1

Verdeeld naar categorie in logische volgorde

Introductie / randvoorwaarden

Prestaties

- Prestaties personenvervoer per spoor
- Verhouding tot best-of-class

Maatschappelijke verwachtingen

- Maatschappelijke verwachtingen
- Toekomstbeeld OV 2040
- Concrete doelen spoorstelsel NL definiëren

Politiek en bestuur

- Hoe hangt de vlag erbij in de politiek?
- Sturingsvermogen en sturingswens ministerie

Publieke waarden en sturing van technische sectoren

- Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven
- Conflicterende publieke waarden

Context concessieverlening

Marktordening in praktijk

Aanbestedingen op het spoor

- Onderzoek I&W marktwerking OV
- Buitenlandse praktijken en lessen

Open access op het spoor

- Onderzoek I&W open access
- Buitenlandse ervaringen
- Mogelijkheden en uitdagingen in NL

Het 4^e spoorwegpakket

- Wat moet wanneer ingevoerd zijn?
- Interpretatie Europese teksten
- Randvoorwaarden wetgeving NL

Juridisch kader

Inhoudelijke verdieping spoorstelsel

Vervoerkunde en complexiteit

- Vervoergroei, knelpunten
- Complexiteit NL-netwerk

Technische uitdagingen

- Transitie naar ERTMS, 3kV, etc.

Spoor, coördinatie en regie

- Verschillende regie- en coördinatie-aspecten
- Lessen uit binnen- en buitenland

Afstemming

Overzicht thema's voor workshops component 1

Planning

27 november
13:30-17:30
Den Haag

Introductie / randvoorwaarden

Prestaties

- Prestaties personenvervoer per spoor
- Verhouding tot best-of-class

Maatschappelijke verwachtingen

- Maatschappelijke verwachtingen
- Toekomstbeeld OV 2040
- Concrete doelen spoorstelsel NL definiëren

Politiek en bestuur

- Hoe hangt de vlag erbij in de politiek?
- Sturingsvermogen en sturingswens ministerie

4 december
13:30-17:30
Utrecht

Publieke waarden en sturing van technische sectoren

- Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven
- Conflicterende publieke waarden

Context concessieverlening

11 december
10:00-13:30
Utrecht

Marktordening in praktijk

Aanbestedingen op het spoor

- Onderzoek I&W marktwerking OV
- Buitenlandse praktijken en lessen

Open access op het spoor

- Onderzoek I&W open access
- Buitenlandse ervaringen
- Mogelijkheden en uitdagingen in NL

Het 4^e spoorwegpakket

- Wat moet wanneer ingevoerd zijn?
- Interpretatie Europese teksten
- Randvoorwaarden wetgeving NL

Juridisch kader

18 december
10:00-17:30
Den Haag

Inhoudelijke verdieping spoorstelsel

Vervoerkunde en complexiteit

- Vervoergroei, knelpunten
- Complexiteit NL-netwerk

Technische uitdagingen

- Transitie naar ERTMS, 3kV, etc.

Spoor, coördinatie en regie

- Verschillende regie- en coördinatie-aspecten
- Lessen uit binnen- en buitenland

Afstemming

Van: 5.1.2.e | [inno-V](#)
Aan: 5.1.2.e | [- DGMo](#)
Cc: 5.1.2.e | [inno-V](#)
Onderwerp: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops
Datum: woensdag 13 november 2019 14:02:42
Bijlagen: [2019 11 12 I&W-23 Voorstel indeling workshops.pdf](#)

Beste 5.1.2.e ,

Mede namens 5.1.2.e stuur ik u hierbij een voorstel voor indeling en planning van de workshops die we voor de kerst willen organiseren (zie beide bijgevoegde slides). Hierbij hebben we binnen de beschikbare tijd gezocht naar een logische indeling en volgorde van de workshops.

Graag bespreken we deze opzet met jullie en bepalen we samen met jullie de definitieve data en locaties voor de workshops. 5.1.2.e zal vanmiddag contact opnemen om dit voorstel te bespreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e | **inno-V**

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops
Datum: dinsdag 19 november 2019 19:32:34

Beste 5.1.2.e,

Dank voor je bericht, ik heb inderdaad met 5.1.2.e ook de data even doorgenomen en begreep al dat het onder deze voorwaarden mogelijk was. Heel fijn dat het nu gelukt is momenten te vinden waarop vrijwel iedereen aanwezig kan zijn.

Goed om morgen even contact te hebben over de opzet van de workshops en jouw inhoudelijke suggesties. Ik ben de hele dag goed bereikbaar, zal het in de loop van de ochtend even proberen. Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMO

Sent: dinsdag 19 november 2019 17:16

To: 5.1.2.e | inno-V

Cc: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e | inno-V

Subject: RE: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops

Beste 5.1.2.e

Dank dat je hebt gekeken. Ik begreep dat je ook even met 5.1.2.e contact hebt gehad. Onder de volgende voorwaarden kan 5.1.2.e aanwezig zijn bij de workshops van 4 en 11 december:

1. Beide sessies zijn in den Haag in plaats van in Utrecht.
2. De sessie van 11 december verschuift naar 09.00-12.30. Dat komt voor jullie ook goed uit, want dan kun je op tijd in Utrecht zijn voor het andere onderzoek.

We gaan er van uit dat dit voor jullie en voor de andere partijen ook aanvaardbaar is.

Volgens mij komen we dan uit op de volgende planning:

Datum	Onderwerp van sessie	Locatie	Lunch
27/11: 13.30-17.30	Introductie / randvoorwaarden	Den Haag: lenW – W.424	
04/12: 13.30-17.30	Concessieverlening / juridisch kader	Den Haag: PM	X
11/12: 09.00-12.30	Marktordening in praktijk	Den Haag: PM	
18/12: 10.00-17.30	Inhoudelijk verdieping spoorstelsel & coördinatie / regie	Den Haag: lenW – Y.408	X

De locaties voor 4 en 11 december stuur ik morgen naar jullie toe.

Vervolgens hebben we nog een paar inhoudelijke suggesties voor de invulling van de workshops:

- Het heeft onze voorkeur om de workshops in verschillende tijdsblokken in te delen met een afzonderlijk thema. De samenstelling van experts per thema verschilt namelijk best wel sterk. Is dat wat jullie betreft bespreekbaar? Dan voorkomen we ook dat het een Poolse landdag wordt.
- Graag zien wij voorafgaand aan de workshop een aantal vragen die we beantwoord willen hebben per thema. Dat zorgt ervoor dat de workshops productief zijn. Het kan ons ook helpen om per thema de benodigde kennis aan tafel te krijgen.
- We denken dat het echt belangrijk is dat de workshops strak voorgezeten worden. Als we met 10-15 mensen zitten wordt het gauw een kippenschuur, en dat moeten we zien te voorkomen. Hebben jullie daar ideeën bij?

Over bovenstaande punten kunnen we wellicht het beste morgen even telefonisch schakelen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Verzonden: maandag 18 november 2019 23:48

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

CC: 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Onderwerp: FW: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops

Dag 5.1.2.e,

We hebben gezocht naar mogelijkheden op de voorgestelde alternatieven. Helaas lukt het ons niet om compleet te zijn op de andere momenten:

- 28 november kunnen 5.1.2.e en 5.1.2.e er niet bij zijn
- 3 december kan 5.1.2.e niet en is het voor 5.1.2.e en mij lastig ivm andere afspraken
- 5 en 6 december zit 5.1.2.e in het buitenland

Voor de workshop van 4 december zal 5.1.2.e een en ander voorbereiden (context concessieverlening), maar is juist ook de aanwezigheid van 5.1.2.e erg belangrijk (juridisch kader).

Graag overleg ik morgenmiddag nog even met jullie hierover (ik ben na 13:00 uur telefonisch bereikbaar, daarvoor wel via email).

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e @inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

From: 5.1.2.e | inno-V

Sent: vrijdag 15 november 2019 11:58

To: 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>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops

Dag 5.1.2.e,

Dank voor je email. Ik heb de alternatieve data voor beide workshops uitgevraagd bij de rest, zo gauw ik van iedereen reactie heb laat ik het jullie weten.

Ik kan wel alvast aangeven dat vrijdag 6 december niet kan voor ons (dan zit 5.1.2.e in het buitenland), en dat 5 december ook erg lastig is. We doen ons best een alternatief moment te vinden voor beide workshops, ik hoop dat het lukt om vandaag de data vast te kunnen zetten.

Groet,

5.1.2.e

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

Sent: donderdag 14 november 2019 15:04

To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>

Cc: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e DGB 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops

Dag 5.1.2.e,

Gisteren heb ik hierover 5.1.2.e gesproken. Locatie is voor ons prima, maar de data van 27 november en 4 december blijken voor 5.1.2.e erg lastig.

Zou je willen kijken of er mogelijkheden zijn op deze data?

Als alternatief voor 27 november:

- donderdagochtend 28 november

Als alternatief voor 4 december:

- dinsdagmiddag 3 december
- donderdagmiddag 5 december
- vrijdag 6 december

Met name een alternatief voor 27 november kan wellicht lastig worden.

Hoor het graag van je. Op het moment dat we data vast kunnen zetten ga ik gelijk de locaties vastleggen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V ^{5.1.2.e}@inno-v.nl>

Verzonden: woensdag 13 november 2019 14:03

Aan: 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: Onderzoek HRN: voorstel indeling en planning workshops

Beste 5.1.2.e,

Mede namens 5.1.2.e stuur ik u hierbij een voorstel voor indeling en planning van de workshops die we voor de kerst willen organiseren (zie beide bijgevoegde slides). Hierbij hebben we binnen de beschikbare tijd gezocht naar een logische indeling en volgorde van de workshops.

Graag bespreken we deze opzet met jullie en bepalen we samen met jullie de definitieve data en locaties voor de workshops. 5.1.2.e zal vanmiddag contact opnemen om dit voorstel te bespreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

^{5.1.2.e}@inno-v.nl | www.inno-v.nl | [route](#)

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.



Voorstel inhoud workshops Component 1

Vervoersconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning

Onderzoek voor het ministerie van infrastructuur en waterstaat

Overzicht thema's voor workshops component 1

Besproken 7 november

Prestaties

- Hoe presteert het personenvervoer per spoor?
- Hoe verhoudt zich dit tot wat de best-of-class presteren (nationale ontwikkelingen in internationaal perspectief)?

Het 4^e spoorwegpakket

- Wat moet wanneer ingevoerd zijn?
- Hoe kunnen de Europese teksten worden geïnterpreteerd?
- Welke randvoorwaarden stelt de Nederlandse wetgeving?

Vervoerkunde en complexiteit

- Vervoergroei en te verwachten knelpunten
- Is het NL netwerk complex? en zal/moet het zo blijven?

Spoor, coördinatie en regie

- Verduidelijking van de verschillende regie- en coördinatie-aspecten (vervoer-vervoer, infrastructuur-vervoer, Rijk-DO's, tarief, etc.)
- Lessen uit binnenland (Beter en Meer)
- Lessen uit buitenland (Groot-Brittannië, Duitsland)

Maatschappelijke verwachtingen

- Wat zijn de maatschappelijke verwachtingen? Milieu, congestie,...
- Toekomstbeeld OV 2040 en betekenis voor het spoor?
- Wat zijn de concrete doelen voor het spoorstelsel in NL?

Aanbestedingen op het spoor

- De lessen van het onderzoek over marktwerking in het regionaal openbaar vervoer (onderzoek I&W)
- Overzicht van buitenlandse praktijken en buitenlandse lessen (m.n. uit Groot-Brittannië)

Technische uitdagingen

- Betekenis van transitie naar ERTMS, 3kV, etc. voor de timing van elke verandering?

Publieke waarden en sturing van technische sectoren

- Brede lessen over het sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven
- Conflicterende publieke waarden

Open access op het spoor

- Wat zijn de buitenlandse ervaringen? (onderzoek I&W)
- Marktmogelijkheden in NL? Kansen en uitdagingen voor het systeem?
- Uitdagingen bij combineren van klokvast dienstregelingen met open access

Politiek en bestuur

- Hoe hangt de vlag erbij in de politiek? Minister, kamer,...
- Wat is het sturingsvermogen en de sturingswens van het ministerie?

Overzicht thema's voor workshops component 1

Planning zoals overeengekomen

27 november
13:30-17:30
Den Haag

Introductie / randvoorwaarden

Prestaties

- Prestaties personenvervoer per spoor
- Verhouding tot best-of-class

Maatschappelijke verwachtingen

- Maatschappelijke verwachtingen
- Toekomstbeeld OV 2040
- Concrete doelen spoorstelsel NL definiëren

Politiek en bestuur

- Hoe hangt de vlag erbij in de politiek?
- Sturingsvermogen en sturingswens ministerie

4 december
13:30-17:30
Den Haag

Publieke waarden en sturing van technische sectoren

- Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven
- Conflicterende publieke waarden

Context concessieverlening

11 december
09:00-12:30
Den Haag

Marktordening in praktijk

Aanbestedingen op het spoor

- Onderzoek I&W marktwerking OV
- Buitenlandse praktijken en lessen

Open access op het spoor

- Onderzoek I&W open access
- Buitenlandse ervaringen
- Mogelijkheden en uitdagingen in NL

18 december
10:00-17:30
Den Haag

Inhoudelijke verdieping spoorstelsel

Vervoerkunde en complexiteit

- Vervoergroei, knelpunten
- Complexiteit NL-netwerk

Technische uitdagingen

- Transitie naar ERTMS, 3kV, etc.

Spoor, coördinatie en regie

- Verschillende regie- en coördinatie-aspecten
- Lessen uit binnen- en buitenland

Afstemming

Juridisch kader

Workshop 1: Inleiding en Randvoorwaarden

27 november 2019 - 13.30-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
13:30 – 13:45	Inleiding		
13:45 – 14:45	Prestaties (FEITEN) - Hoe presteert het NL-spoor tov de concessie-eisen? - Hoe presteert het NL-spoor tov best-of-class?	- I&W: Presentatie van MTR bevindingen - ProRail/I&W: Presentatie benchmark NS-ProRail - inno-V: Cijfers internationale benchmark	MTR specialist - 5.1.2.e
15:00 – 16:15	Maatschappelijke verwachtingen (DOELEN) - Wat zijn de maatschappelijke verwachtingen aangaande spoor? “Het publieke belang” - Stand van het denken mbt LTSA (en/tov) Toekomstbeeld OV 2040? - Kunnen en moeten concrete(re) doelen voor Spoor-NL worden gedefinieerd?	- I&W: Presentatie Toekomstbeeld OV - I&W: Presentatie LTSA	Expert Toekomstbeeld OV - 5.1.2.e
16:30 – 17:15	Politiek en bestuur (MIDDELEN) - Wat is het sturingsvermogen en de sturingswens van het ministerie? Standpunt over de huidige situatie? - Hoe hangt de vlag erbij in de politiek betreffende de 4^e SP opties en betreffende Kiezen voor goed spoor (open access, aanbestedingen, verticale structuur)?	- I&W: Terugblik over opeenvolgende concessies - I&W: Informele discussie over politieke haalbaarheid van marktordeningsopties	- I&W team - I&W MT-lid
17:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 2: Sturing publieke bedrijven en Juridisch kader

4 december 2019 - 13.30-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
13:30 – 13:45	Inleiding		
13:45 – 15:15	Het 4^e spoorwegpakket ▪ Wat moet wanneer ingevoerd zijn? ▪ Interpretatie Europese teksten (gunningsmoment, complexiteit, verbetering, e.d.) ▪ Randvoorwaarden wetgeving NL ▪ Binnenlands en buitenlands vervoer tov Concessies HRN	▪ Van Doorne: presentatie	▪ 5.1.2.e
15:30 – 17:15	Publieke waarden en sturing van technische sectoren ▪ Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven ▪ Conflicterende publieke waarden: lessen uit de spoorwegsector (doorsijpeling van publieke waarden)	▪ TU Delft: presentatie (AANVULLEN)	▪ ?
17:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 3: Concurrentie in de praktijk

11 december 2019 - 09.00-12.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
09:00 – 09:15	Inleiding		
09:15 – 10:30	Aanbestedingen op het spoor - Resultaten onderzoek I&W marktwerking OV - Buitenlandse praktijken en lessen (GB, DE, NO, SE) - Randvoorwaarden personeel, materieel, etc.	- inno-V: Presentatie over cases NL - inno-V: Presentatie over cases buitenland - I&W: Presentatie over samenvatting randvoorwaarden (personeel, materieel, etc.) - bijdrage 5.1.2.e	5.1.2.e
10:45 – 12:00	Open access op het spoor - Onderzoek I&W open access - Buitenlandse ervaringen - Mogelijkheden en uitdagingen in NL - Binnenlands en buitenlands vervoer tov Concessies HRN	- I&W: Presentatie onderzoek open access - I&W/Van Doorne: Presentatie juridische (on)mogelijkheden (?)	5.1.2.e
12:00 – 12:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 4: Inhoudelijke verdieping spoorsysteem / afstemming

18 december 2019 - 10.00-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
10:00 – 10:15	Inleiding		
10:15 – 11:30	Vervoerkunde en complexiteit ▪ Wat is de verwachte vervoergroei, welke knelpunten kunnen we verwachten? ▪ Is het NL-netwerk “complex”? Wat is complexiteit? ▪ Vervoersconcepten voor NL	▪ Presentatie ProRail (relatie van dit thema met Toekomstbeeld moet eerst helder zijn)	▪ ...
11:45 – 13:15	Technische uitdagingen ▪ Welke transities naar nieuwe technische systemen worden voorzien/overwogen/zijn denkbaar? (ERTMS, 3kV, etc.) ▪ Wat betekent dit voor de mogelijke vervoersconcepten? (randvoorwaarden)	▪ Presentatie ProRail	▪ ...
14:00 – 16:00	Spoor, coördinatie en regie ▪ Wat betekent regie, coördinatie, integratie,...? Discussie en aanscherping ▪ Vraagkant versus aanbodkant: discussie en aanscherping ▪ Lessen uit binnen- en buitenland irt coördinatie (Williams report, Bahn2000, Deutschlandtakt,...)	▪ Presentatie inno-V	▪ ...
16:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: FW: Workshop woensdag
Datum: maandag 25 november 2019 10:48:10
Bijlagen: 2019 11 25 Onderzoek HRN - Onderwerpen en planning per workshop.pdf

Dag 5.1.2.e,

Hierbij stuur ik jullie een bijgewerkte versie van het overzicht van onderwerpen en planning voor de workshops tot aan kerst. Komt het jou uit hier vanmiddag na 16:00 uur nog even telefonisch contact over te hebben?

Zoals ik vrijdag al aangaf verwachten we met name voor de workshops van 4, 11 en 18 december ook nog enkele aanvullingen vanuit TU Delft, ProRail en Van Doorne.

Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e | inno-V

Sent: vrijdag 22 november 2019 13:45

To: 5.1.2.e - DGMo

Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e | inno-V

Subject: RE: Workshop woensdag

Dag 5.1.2.e,

Dank voor je voorbereidende werk voor de eerste workshop, fijn dat beide heren een inleiding kunnen geven over MTR en het Toekomstbeeld 2040. Dit sluit goed aan bij onze ideeën over de sessie.

Bijgevoegd een voorstel voor preciezere planning van thema's per workshop, inclusief verwachte input en inzet van experts vanuit I&W. Hierin hebben we ook een eerste aanzet gedaan voor de te beantwoorden vragen. Dit is nadrukkelijk nog een concept, dat we in overleg met jullie nog moeten aanvullen, met name ook voor de laatste workshops. We verwachten ook nog aanvullingen vanuit TU Delft, ProRail en Van Doorne. Die zullen we de komende dagen moeten toevoegen. Ik stel voor dat we maandag in ieder geval nog even contact hebben hierover, ook naar aanleiding van jullie vragen over de sessie 'politiek en bestuur'.

Wat betreft de kennismakingsafspraken met 5.1.2.e, dat zou voor ons in Amsterdam kunnen op dinsdagmiddag 26 nov tussen 14:00 en 16:30 uur bij ons op kantoor. Lukt dat ook voor jullie?

Groet,

5.1.2.e en 5.1.2.e

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

Sent: donderdag 21 november 2019 17:48

To: 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>; 5.1.2.e | inno-V <5.1.2.e@inno-v.nl>

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

Subject: Workshop woensdag

Ha 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Ik heb voor woensdag 5.1.2.e en 5.1.2.e bereid gevonden om het gesprek over respectievelijk de prestaties van NS en de maatschappelijke verwachtingen kort in te leiden met een presentatie van 10 minuten. Zij zijn dagelijks nauw betrokken bij respectievelijk de totstandkoming van de midtermreview en het toekomstbeeld 2040. Graag hoor ik of dit nog steeds aansluit bij jullie ideeën over de sessie.

Conform de afspraken met 5.1.2.e heb ik aangegeven dat er nog een preciezere tijdsplanning komt voor de blokken, zodat ze er niet de volle drie uur bij hoeven te zitten. Ook heb ik aangegeven dat jullie nog deze week een wat concreter voorstel voor de workshop doen, inclusief de vragen die we per themasessie beantwoord willen hebben. Kunnen we die morgen nog verwachten?

Verder merk ik dat er bij ons veel vragen zijn wat we precies willen bespreken in de sessie over politiek en bestuur. We

willen daar wat wegblijven bij speculaties over welke richting het uiteindelijk op gaat in het marktordeningsbesluit. Uiteraard kunnen we wel spreken over de beleidsmatige kaders, maar dat doen we onder ‘maatschappelijke verwachtingen’ ook al. Maar misschien kunnen we het gesprek over de sessie vervolgen als we een uitgewerkter voorstel voor de workshop ontvangen.

Tot slot ontvangen jullie bij deze de definitieve zalen hier op lenW.

Datum	Onderwerp van sessie	Locatie	Lunch	Catering
27/11: 13.30-17.30	Introductie / randvoorwaarden	Den Haag: lenW – W.424		Koffie/thee en water 15:00 uur frisdrank
04/12: 13.30-17.30	Concessieverlening / juridisch kader	Den Haag: lenW- Z.406		Koffie/thee en water 15:00 uur frisdrank
11/12: 09.00-12.30	Marktordening in praktijk	Den Haag: lenW-W.524		Koffie/thee en water
18/12: 10.00-17.30	Inhoudelijk verdieping spoorsysteem & coördinatie / regie	Den Haag: lenW – Y.408	X 12:15 uur	Koffie/thee en water 15:00 uur frisdrank

Hartelijke groet,

5.1.2.e

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

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

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e
 - DGMQ; 5.1.2.e - HBIZ; 5.1.2.e - HBIZ; 5.1.2.e
 - DGMQ; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e -
 DGMQ
Cc: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Onderzoek HRN - Workshop 2 (4de SP en aansturing overheidsbedrijven)
Datum: dinsdag 3 december 2019 22:52:31
Bijlagen: [2019 12 04 Onderzoek HRN - Presentatie workshop 2 4e SP en aansturing overheidsbedrijven.pdf](#)
[Presentatie IenW Workshop open toegang en PSO verordening.pptx](#)

Dag allen,

Hierbij stuur ik jullie aanvullende informatie over de tweede workshop in het kader van het onderzoek naar de (voorwaarden en aandachtspunten voor) gunning van de vervoersconcessie HRN.

Bijgevoegd bij deze email vinden jullie twee presentaties die morgen gegeven zullen worden:

- de inleidende presentatie van inno-V, met daarin een beknopte planning van het onderzoek, de opzet van de 4 workshops in december en een agenda voor de workshop van morgen
(NB: het onderwerp 'open access op het spoor' zal morgen ipv op 11 december behandeld worden)
- de presentatie van 5.1.2.e en 5.1.2.e over open access en de PSO-verordening.

We zien elkaar morgen om 13:30 uur in zaal Z.406.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e | inno-V

Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam

M +31 6 5.1.2.e | T +31 20 423 13 23

5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl



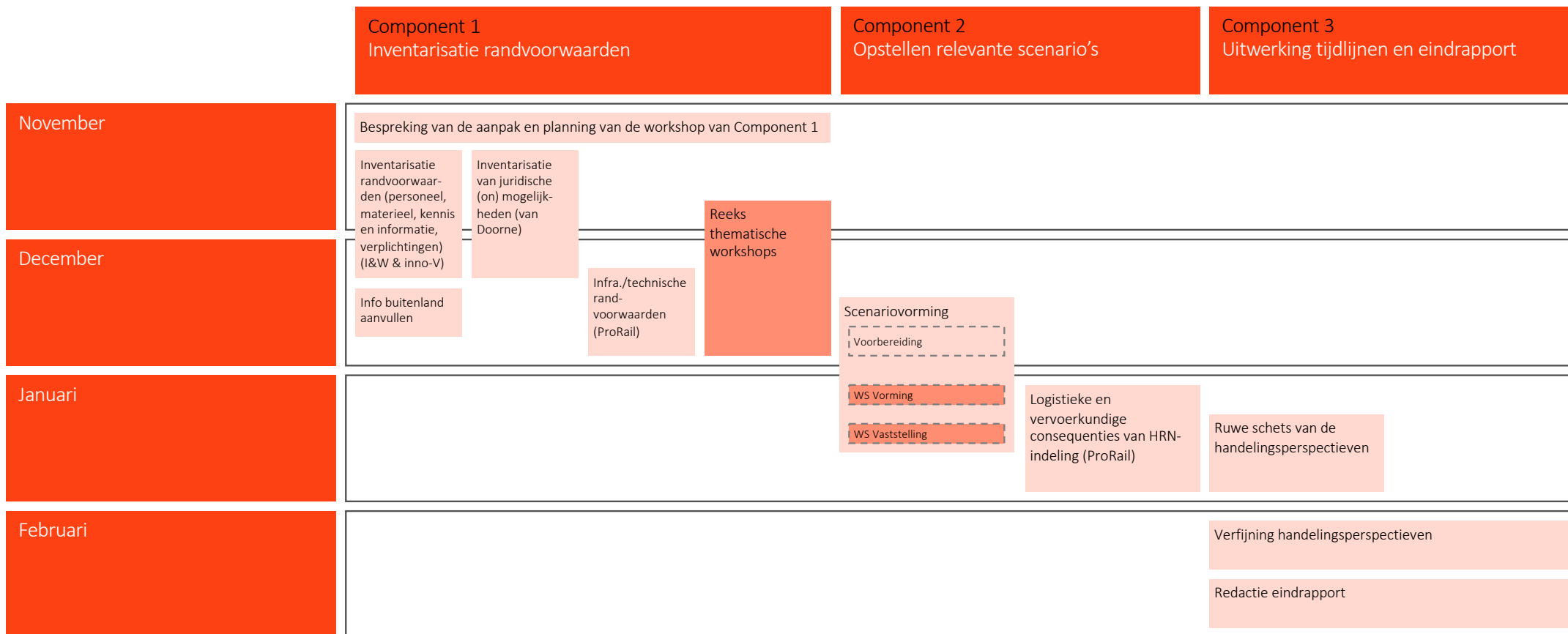
Component 1 – Workshop 2 4^e Spoorwegpakket en aansturing overheidsbedrijven

Vervoersconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning

Onderzoek voor het ministerie van infrastructuur en waterstaat

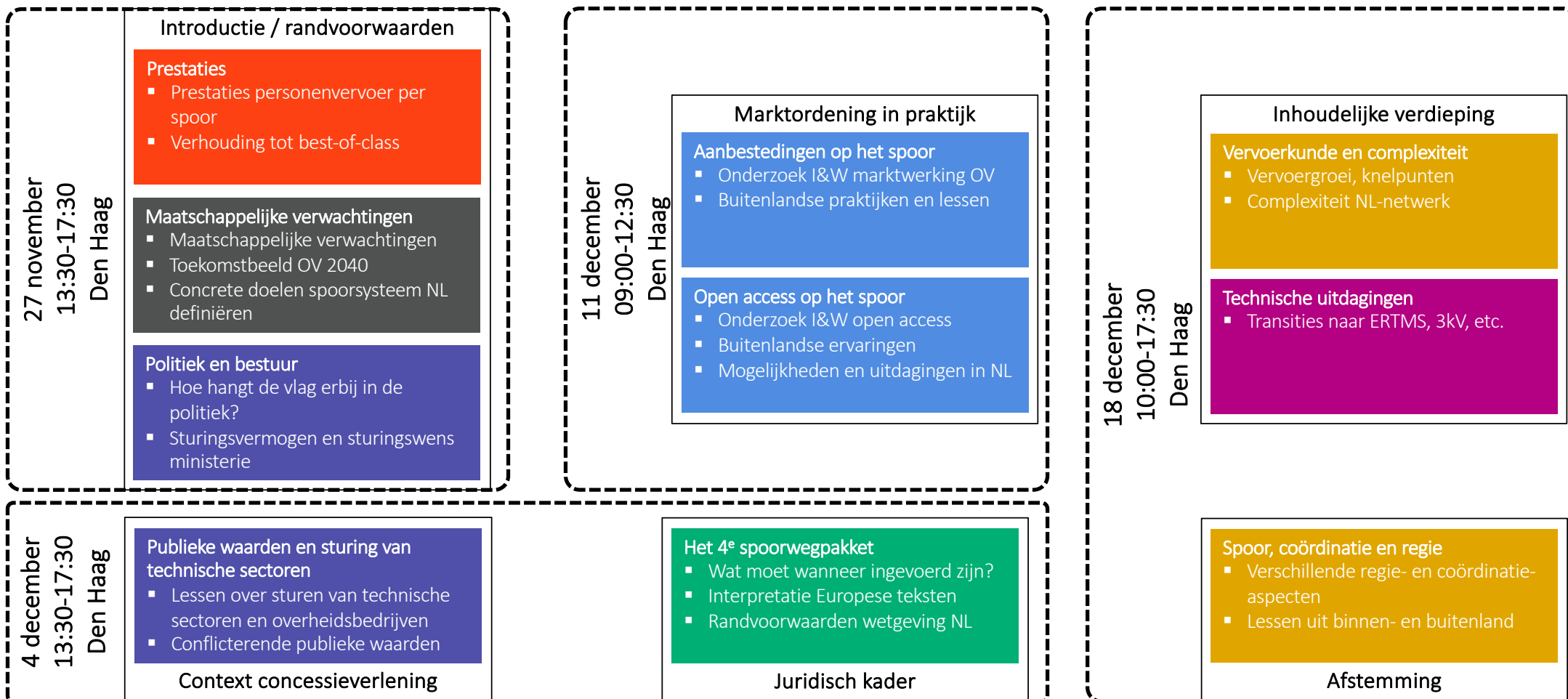
woensdag 4 december 2019

Planning



Overzicht thema's voor workshops component 1

Planning zoals overeengekomen



Component 1: Opzet workshops

Thematische informatiesessies als input voor Component 2 (scenariovorming)

▪ Doel kennis verspreiden:

- Iedereen kennis laten nemen van de verschillende relevante aspecten
- Zorgen dat iedereen alle begrippen begrijpt
- Zorgen dat iedereen alle randvoorwaarden (juridisch, economisch, technisch) kent
- Dus
 - GÉÉN scenario-vorming op dit moment!
 - GÉÉN algemene conclusie

▪ Methode

- Kennis delen
 - Presentatie feiten: juridisch, technisch, voorbeelden, e.d.
 - Presentatie van relevante I&W-onderzoeken
- Discussie voeren (kennisverrijking en –duiding) (*geen blad voor de mond, waardevrij verkennen*)
- Nadere uitzoek-/onderzoeksvragen identificeren
- Belangrijke aandachtspunten voor scenariovorming destilleren

Workshop 1: Inleiding en Randvoorwaarden

27 november 2019 - 13.30-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
13:30 – 13:45	Inleiding		
13:45 – 14:45	Prestaties (FEITEN) - Hoe presteert het NL-spoor tov de concessie-eisen? - Hoe presteert het NL-spoor tov best-of-class?	- I&W: Presentatie van MTR bevindingen - ProRail/I&W: Presentatie benchmark NS-ProRail - inno-V: Cijfers internationale benchmark	MTR specialist - 5.1.2.e
15:00 – 16:15	Maatschappelijke verwachtingen (DOELEN) - Wat zijn de maatschappelijke verwachtingen aangaande spoor? "Het publieke belang" - Stand van het denken mbt LTSA (en/tov) Toekomstbeeld OV 2040? - Kunnen en moeten concrete(re) doelen voor Spoor-NL worden gedefinieerd?	- I&W: Presentatie Toekomstbeeld OV - I&W: Presentatie LTSA	Expert Toekomstbeeld OV - 5.1.2.g
16:30 – 17:15	Politiek en bestuur (MIDDELEN) - Wat is het sturingsvermogen en de sturingswens van het ministerie? Standpunt over de huidige situatie? - Hoe hangt de vlag erbij in de politiek betreffende de 4^e SP opties en betreffende Kiezen voor goed spoor (open access, aanbestedingen, verticale structuur)?	- I&W: Terugblik over opeenvolgende concessies - I&W: Informele discussie over politieke haalbaarheid van marktordeningsopties	- I&W team - I&W MT-lid
17:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Workshop 2: Sturing publieke bedrijven en Juridisch kader

4 december 2019 - 13.30-17.30

Tijdsblokken	Thema's en vragen	Input	Inzet experts I&W
13:30 – 13:45	Inleiding		
13:45 – 14:45	Het 4 ^e spoorwegpakket 4^e SP: Wat moet wanneer ingevoerd zijn? 4^e SP: Interpretatie Europese teksten - Randvoorwaarden wetgeving NL - Buitenlandse ervaringen met Open Access - Mogelijkheden en uitdagingen in NL	Open access - I&W: Presentatie onderzoeken open access - I&W/Van Doorne: Presentatie juridische feiten en (on)mogelijkheden	5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
15:00 – 16:00		Gunning concessie (m.n. Direct Award) I&W/Van Doorne: Presentatie juridische feiten en (on)mogelijkheden	
16:15 – 17:15	Publieke waarden en sturing van technische sectoren - Lessen over sturen van technische sectoren en overheidsbedrijven - Conflicterende publieke waarden: lessen uit de spoorwegsector (doorsijpelen van publieke waarden in de praktijk)	TU Delft: presentatie	
17:15 – 17:30	Samenvatting en vooruitblik		

Uitdagingen 4^e Spoorwegpakket voor Nederland

13:45-14:45 Open access

- Wat is open toegang?
 - Ervaringen elders
 - Juridisch kader
 - Kansen en bedreigingen
 - DISCUSSIE
- Beleidsknoppen:
 - Concessievolume
 - Heffingen
 - Capaciteitsverdeling
- Economische evenwichtstoets en relatie met capaciteitsverdeling

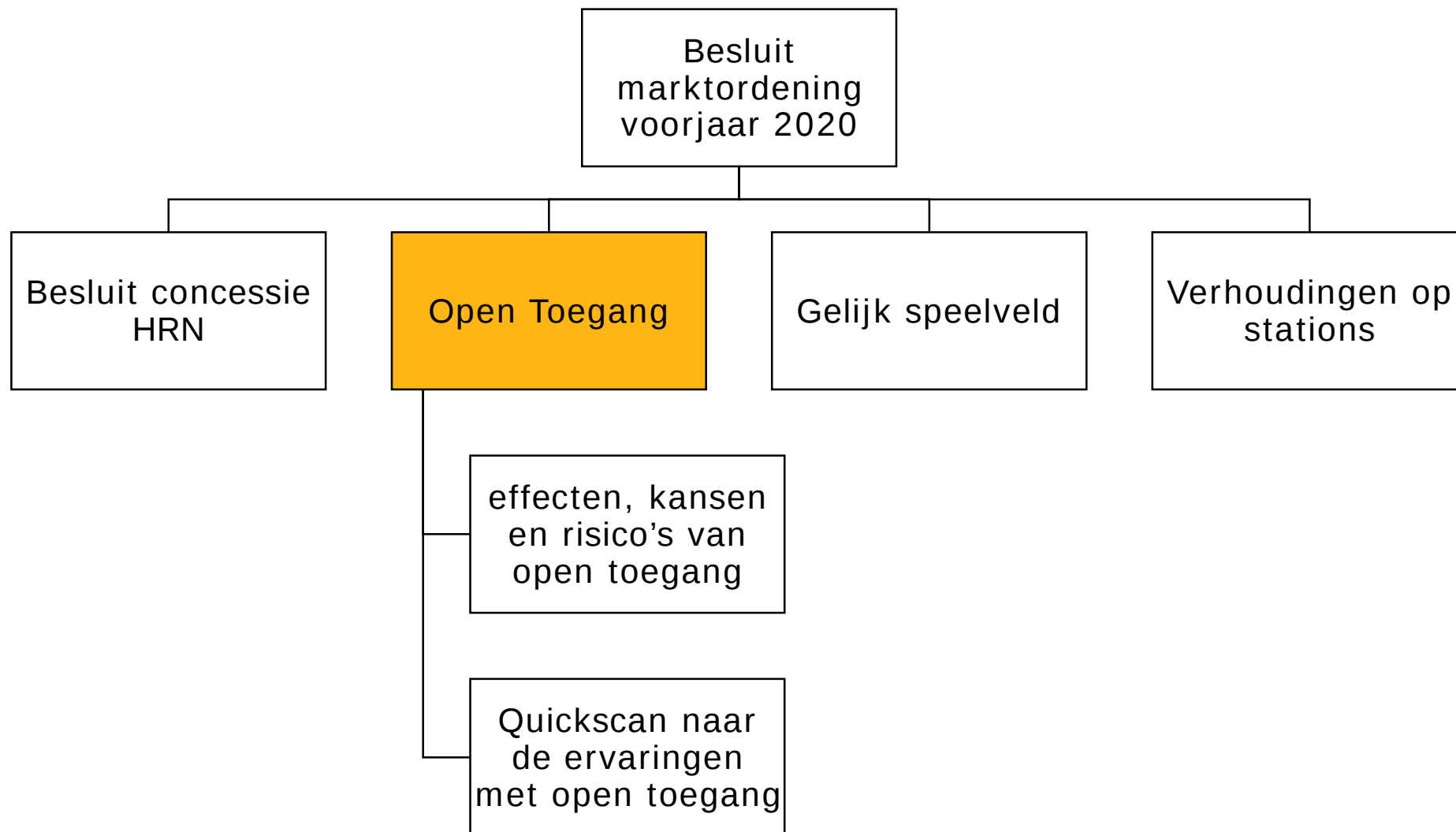
15:00-16:00 Gunning concessie

- PSO-verordening irt gunnen treinconcessie
- Uitzonderingsgronden (direct award)
 - m.n. wat is complexiteit
 - DISCUSSIE
- Marktconformiteit (of niet)
- Timing gunning
- PSO en WP2000



1. Open Toegang & 2. PSO-verordening

5.1.2.e & 5.1.2.e





Inhoud

Deel I: open toegang

- 1) Wat is open toegang?
- 2) Juridisch kader
- 3) Kansen en bedreigingen
- 4) Beleidsknoppen: concessievolume, heffingen en capaciteitsverdeling
- 5) Economische evenwichtstoets en relatie met capaciteitsverdeling

Deel II: PSO-verordening irt gunnen treinconcessie



1. Wat is open toegang?



- › Het recht op het aanbieden van diensten, zonder concessies.
- › Dit geldt:
 - Sinds het 3^e Spoorwegpakket (2007) voor het internationaal personenvervoer
 - Door het 4^e Spoorwegpakket (2016) vanaf dienstregeling 2021 op decentrale lijnen en vanaf dienstregeling 2025 op het HRN.
- › Min-of-meer nieuwe situatie voor Nederland, andere lidstaten meer ervaring.

Ervaringen met open toegang in Europa

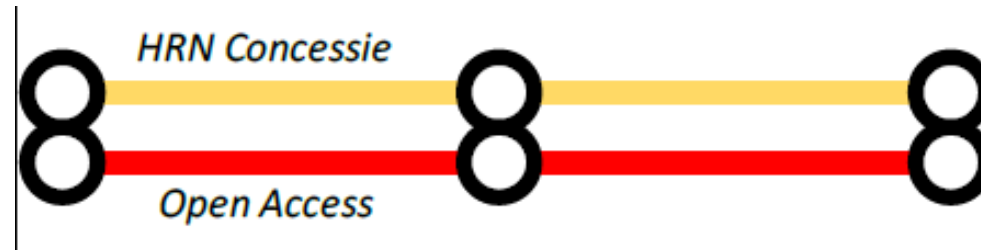
- Waar?
 - In praktijk: Duitsland, Oostenrijk, Zweden, Groot-Brittannië, Tsjechië, Slowakije en Italië (maar meer landen waar het vóór 4^e SPW mogelijk was).
- Wie?
 - (Nieuwe) spoorbedrijven (vb. WestBahn en DB/Arriva), maar ook aanbieders van andere modaliteiten (vb. Flix Mobility, MTR en Regiojet)



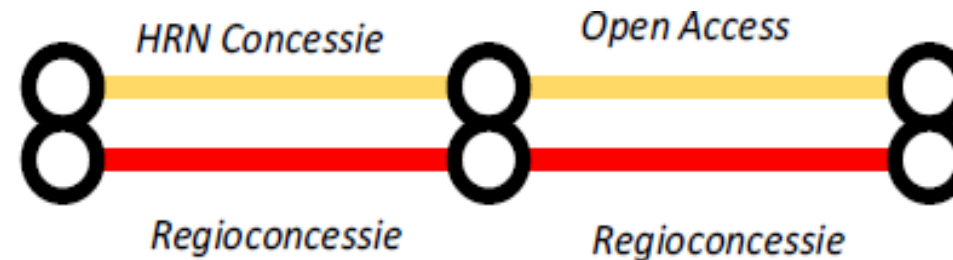


Wat kunnen we hier verwachten?

Optie 1: toetreders op het HRN, al dan niet als onderdeel van internationale dienst.



Optie 2: Zittende (concessiehoudende) vervoerders die doorrijden buiten concessiegrens





2. Juridisch Kader



Juridisch kader Open Toegang I

› Van alleen internationaal vervoer naar, binnenlands en internationaal:
Artikel 10, lid 2 gewijzigde **SERA richtlijn (2012/34 gewijzigd door 2016/2370)**

2. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1370/2007 (PSO – verordening) krijgen spoorwegondernemingen onder **eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden** het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen krijgen het recht om passagiers te laten instappen op **elk station en hen te laten uitstappen op een ander station**. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage II, punt 2, bij deze richtlijn bedoelde dienstvoorzieningen verbindt.”;



Juridisch kader Open Toegang II

- › 2 keuzes voor de Lidstaten:
 - Uitstel recht op toegang van 2021 tot 2025 als er sprake is van een ongecompenseerde concessie en gegund voor 16 juni 2015 (artikel 11 lid 5) (een overgangstermijn)
 - NL heeft hiervoor gekozen
 - Clausulering van het recht op toegang door introductie van de EET (art 11 lid 1 en 2) (permanent)
 - NL heeft hiervoor gekozen



Juridisch kader III

- › Uitvoeringsverordening EC, **2018 / 1795**
- › de Vo regelt:
 - procedure en criteria vastgesteld die moeten worden toegepast door de toezichthoudende instantie
- › Ter beoordeling van :
 - een nieuwe passagiersvervoerdienst
 - Het in gevaar brengen van het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract voor spoorvervoer



Juridisch kader Open Toegang III

Het Nederlandse kader

- (vooralsnog) Wp2000 → voor OT
- Spoorwegwet → voor daadwerkelijke capaciteit
- artikel 19a Wp2000
- Loopt nog Veegwet actie wegens onduidelijke formulering
- Berekeningsmethodiek Ec Evenwicht vastgesteld door ACM
- Mogelijk nog aangevuld met beleidsregels.



3. Kansen en bedreigingen



Kansen

- › Lagere prijs voor vervoerbewijzen, hogere kwaliteit en hogere frequentie.

VERVOERDER	ROUTE	REISDUUR	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 1 DAG (02-11- 2019)	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 12 DAGEN (13-11-2019)	ACTIEVE INCUMBENT	REISDUUR	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 1 DAG (02-11- 2019)	GOEDKOOPSTE TARIEVEN NA 12 DAGEN (13-11-2019)
FLIX MOBILITY FLIX MOBILITY/LEO EXPRESS	Hamburg – Keulen	4 uur 20 min	€20	€10	DB	4 uur 20	€77.90-€97.50	€29.90-€59.9
	Berlijn - Stuttgart	6 uur 31 min**	€20	€30	DB	5 uur 31	€160	€29.9- €79.9

Hogere kwaliteit?

- › Opentoeegangvervoerders bieden soms meer en/of andere on-board services.



Casus: NTV-Italo

'het succesverhaal'

- Veel ruimte
- Lagere prijzen
- Betere kwaliteit
- Prestaties incumbent ook verbeterd!

.italo
Nuovo Trasporto Viaggiatori



Frequentie

- › Open toegang kan leiden tot een hoger aanbod en de ontwikkeling van nieuwe markten/verbindingen.

Land	Toetreders	Route	Freq. Toetreder jaar 1	Freq. incumbent jaar (2013)	Totale aanbod toetredingsjaar	Freq. incumbent nov. 2019	Frequentie toetreder	Totale aanbod nov. 2019
Duitsland	Flix Mobility Flix Mobility/Leo Express	Hamburg – Keulen Berlijn - Stuttgart	6	nb	nb	13(3 indi.)	6	19
			8	nb	nb	27 (20 indi)	8 - 10	35 - 37
Groot-Brittannië	Grand Central	Sunderland – London	3	Nvt	Nb	Nvt	5	Nb
		Bradford- London Hull - Londen	4	Nb	Nb	Nvt	4	Nb
	Hull Trains		nb	nvt	nvt	nvt	7	8
Italië	NTV-Italo	Rome – Turijn (HSL)	5	10	15	21 (4 indi.)	16	37
		Rome- Venetië (HSL)	5	18	23	20	17	37
		Rome – Milaan (HSL)	26	36	62	54 (1 indi)	21	75
Oostenrijk	WestBahn	Salzburg - Wenen	11	36	47	36	29 (2 p.u.)	65
Slowakije	Regiojet	Kosice-Zillina	2	18	20	17	2	21
	LeoExpress	Kosice-Zillina	1	16	25	17	2	21
Tsjechië	Regiojet	Praag – Brno****	3	28	31	23	10	33
	Regiojet LeoExpress	Praag – Ostrava	11	21	30 (2011)	21	10	39
			10		39 (2013)		8	
Zweden	MTR	Göteborg- Stockholm	8 (1 p.u)	18	26	26	8	34
	Snälltaget	Malmö - Stockholm	nb	nb	nb	16	3	19



Bedreigingen

- › Afwezigheid concessie betekent dat er veel minder sprake is van sturing.
- › Aanbod laat zich niet sturen: aantal toetreders afhankelijk van de markt, opentoeegang-vervoerders kunnen frequenties terugschroeven of zelfs geheel uitstromen.

Casus: Westbahn

'de tegenvaller'

- Veel ruimte
- Betere kwaliteit
- Goede prestaties
- Maar...



Casus: W&S

'het doemscenario'

Wrexham & Shropshire Trains in shock closure
Jobs and businesses at risk after closure of Wrexham & Shropshire railway

How crazy rules killed Britain's last great railway

Bigger players leave no room for Wrexham & Shropshire's model railway

wrexham & shropshire



4. Beleidsknoppen

Beleidsknoppen



Heffing op
spoorwegondernemingen die
passagiersvervoersdiensten
verrichten



Volume van de (HRN-)concessie



Capaciteitsverdeling



Heffing voor opentoeegangtoetreders

Concessieverlener en infrabeheerder kunnen negatieve financiële gevolgen van toetreding verhalen op vervoerders op grond van 2012/34/EU, artikel 12

Heffing om 2 redenen interessant:

- 1) Compensatie van de door toetreding gederfde inkomsten als gevolg van dalende concessieprijs (of stijgende concessievergoeding).
- 2) Voorkomen van onevenredig voordeel van opentoeegangvervoerders ten opzichte van concessiehouders

Voorwaarden:

- 1) [de heffing] 'mag niet hoger zijn dan hetgeen dat nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.' (lid 2)
- 2) 'Het totaal van de ingevolge dit lid opgelegde heffingen mag de economische levensvatbaarheid van de passagiersvervoersdienst per spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen.'



Volume van de concessie

- De volume van de concessie voor het HRN bepaalt mede de feitelijke ruimte voor open toegang
- De huidige concessie borgt voldoende aanbod door de concessiehouder, maar laat weinig ruimte toetreders.
- Of dit feitelijk de markt afschermt hangt af van de prioriteitsregels bij overbelastverklaringen.

Artikel 43: Afstemming dienstregeling op vervoervraag

NS stemt haar dienstregeling aantoonbaar af op de reizigersvraag. NS toont dit tenminste aan voor het landelijke, interregionale en regionale vervoeraanbod en de vervoersvraag op deze niveaus.

Artikel 44: Minimale bediening

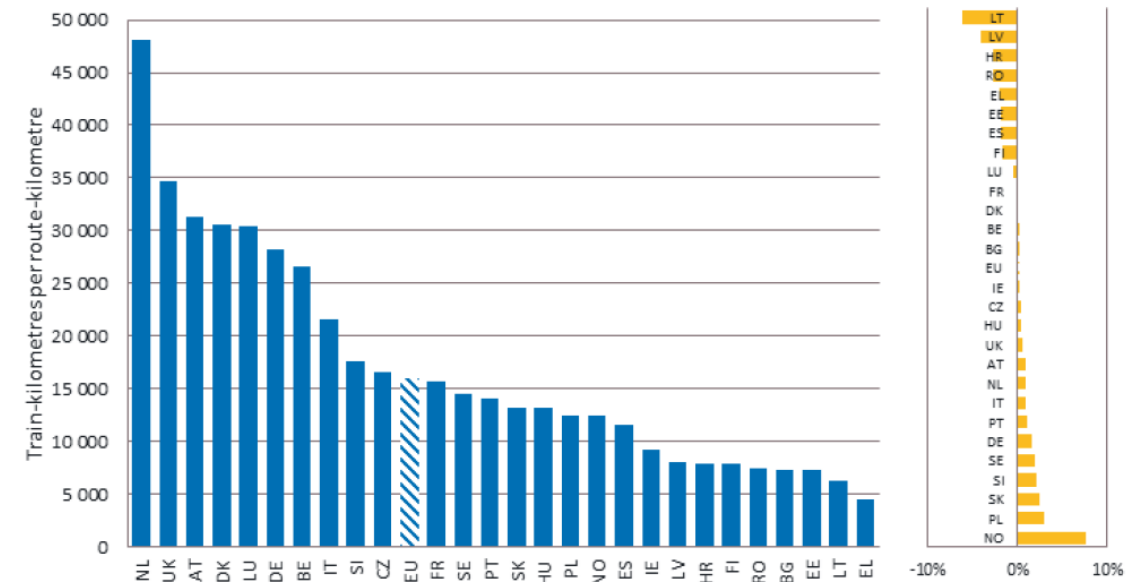
1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 43 voldoet de dienstregeling, alsmede tussentijdse structurele wijzigingen van de dienstregeling minimaal aan de volgende eisen:
 - a. NS bedient de 'grote' stations, vermeld in de bijlage 5, van 06.00 tot 24.00 uur minimaal twee keer per uur in iedere richting;
 - b. NS bedient de 'overige' stations, vermeld in de bijlage 5, op werkdagen van 06.00 tot 20.00 uur, minimaal twee keer per uur in iedere richting en daarna tot 24.00 uur alsmede in het weekend van 06.00 tot 24.00 uur, minimaal één keer per uur in iedere richting;
 - c. het is NS toegestaan jaarlijks op 31 december vanaf 20.00 uur tot 1 januari 10.00 uur geen treinen te laten rijden.



Capaciteitsverdeling I.

- zéér relevant in de Nederlandse context:
 - Netwerk drukte van Europa
 - Toetreders richten zich op rendabele verbindingen, die vaak samenvallen met lijnen die veel bediend worden.
- Vraagt maximale coördinatie van de capaciteitsverdeling en kan leiden tot juridificering (vb. Oostenrijk).
- Huidige capaciteitsverdeling is helder, maar biedt weinig handvatten om tot gewogen besluit te komen bij vergelijkbare diensten.

Figure 9: Network utilisation in 2016 and compound average growth rate, 2011-2016





Capaciteitsverdeling II.

- › Geregeld in de Spoorwegwet ter implementatie van de SERA richtlijn
- › Geregeld in het besluit capaciteitsverdeling, incl, prioriteitstelling bij overbelastverklaring
- › Capaciteitsverdeling is een essentiële taak van de infrastructuur beheerder
 - Non-discriminatoir
 - Transparant
 - Toezicht door ACM



Herziening van de Capaciteitsverdelingsregels

- › Stelsel gevalueerd in 2018
- › Begin 2019 herziening van het stelsel aangekondigd
- › Aanleiding
 - Wijziging bijlage VII (het capaciteitsverdelingsproces) van de SERA 2012/34
 - Een drukker wordend spoor: steeds meer conflicten
- › Belangrijk onderdelen van deze herziening
 - Doorzettingsmacht ProRail
 - De “statische prioriteringsregels” in het besluit
- › Planning: onderdeel van de modernisering van de spoorregelgeving (nieuwe spoorwegwet incl onderliggende regelgeving)
 - Start formele consultatie: eind Q1 2020

Artikel 10



- 1 Indien de infrastructuur overeenkomstig [artikel 7, tweede lid](#), overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van de [artikelen 8 en 9a](#) prioriteit toegekend aan deelmarkten overeenkomstig onderstaande volgorde:
 - a. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
 - b. nationaal openbaar vervoer;
 - c. internationaal openbaar vervoer, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
 - d. nationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
 - e. internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
 - f. streekgewestelijk openbaar vervoer;
 - g. standaard goederenvervoer;
 - h. overig personenvervoer;
 - i. verkeer zonder vervoersfunctie.
- 2 Onverminderd het eerste lid, is de beheerder bevoegd aanvullende, in de netverklaring bekend gemaakte, prioriteitscriteria te hanteren.



Samenloop EET proces in relatie tot de capaciteitsverdeling



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling I

› Redenering proces OT

- › Er zijn 4 varianten: meteen toegang, toegang na EET, geen toegang, toegang onder vw-den
- › Vooralsnog zijn PR, ACM en OVS het over dit proces eens

1. *Meteen toegang (na 18 mdn)*

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt geen EET-aanvraag.
- › OT aanvrager heeft *van rechtswege* direct toegang tot de infrastructuur (hiervoor hoeft geen besluit te worden genomen).

2. *Toegang na EET (18 mdn)*

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt een EET aanvraag. Aanvraag wordt beoordeeld; geen inbreuk op economische evenwicht van de concessie.
- › OT-aanvrager heeft *van rechtswege* na EEToets direct toegang tot de infrastructuur (hiervoor hoeft geen besluit te worden genomen)
- › De EET is een besluit.



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling II

Geen toegang na EET

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt een EET aanvraag. Aanvraag wordt beoordeeld: er is inbreuk op het economische evenwicht van de concessie.
- › OT-aanvrager heeft *van rechtswege* geen toegang tot de infrastructuur (hiervoor hoeft geen besluit te worden genomen).
- › EET is een besluit.
- › Toezicht op de naleving dat de OT-aanvrager niet toch actief is in een gebied ligt bij de concessieverlener / bevoegde overheid voor dat gebied of die lijn.

Toegang na EET onder voorwaarden

- › Er is een OT-aanvrager die een melding doet bij ACM voor OT. Er komt een EET aanvraag. Deze aanvraag wordt beoordeeld: er is inbreuk op het economische evenwicht van een concessie, tenzij een de OT- aanvrager zich houdt aan bepaalde voorwaarden die in de EET zijn opgenomen.
- › OT- aanvrager heeft *van rechtswege toegang onder voorwaarden*.
- › De EET is een besluit.
- › Toezicht op de naleving dat de OT- aanvrager niet toch actief is buiten de gestelde voorwaarden ligt bij de concessieverlener/bevoegde overheid voor dat gebied of die lijn.
- › ProRail zorgt ervoor dat de capaciteit die wordt aangeboden en de toegangsovereenkomst die wordt gesloten past binnen de voorwaarden van de voorwaarden verbonden aan de EET



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling III

- › *Indiening van een OA aanvraag*
- › Het moment van indiening, niet geregeld in de Vo
- › Hoe om te gaan met meerdere aanvragen, niet geregeld in Vo

- › *Bij aanvraag van een EET*
- › Het betrekken van bestaande of toekomstige concessies,
 - rechtsoverweging 13 in Vo, Artikel 9 lid 7, artikel 5 lid 2, artikel 11, lid 4
- › Het betrekken van de beschikbare capaciteit bij de beoordeling
 - MLT-planning ProRail , rechtsoverweging 16
- › Het betrekken van de kwaliteit van de open toegang dienst bij de toets
- › Is toegang beperkt in tijdsduur?
 - Aanknopingspunt artikel 11 lid 4 van de Vo



Samenloop EET proces + capaciteitsverdeling III

- › *Bij toegang tot de markt/ infrastructuur*
- › Het moment van de daadwerkelijke toegang ; 18 mdn
- › Het onder voorwaarden hebben van toegang tot de infrastructuur en het toezicht daarop.
- › *Wisselwerking EET + heffing ex 12 SERA richtlijn*
- › Hoe gaan deze zich tot elkaar verhouden?
- › Een heffing is geen vaststaand bedrag dat een concessieverlener kan innen bij een OT-vervoerder, hooguit een berekeningsmethodiek



DEEL II: DE PSO-verordening irt gunnen treinconcessie



DEEL II DE PSO-verordening irt gunnen treinconcessie

- › Vierde Spp wijzigt ook Verordening 1370/2007 (Vo **2016 / 2338**)
 - Verordeningen werken in principe rechtstreeks door
 - Vierde Spp wijzigingen vooral ten aanzien van de (onderhandse) gunning van treinconcessies
 - “indien nationale wetgeving dit niet verbiedt..... “

Artikel 5 regelt de gunning voor openbare dienstcontracten

- Inbesteding delen HRN-concessie: Wp2000 sluit dit uit voor HRN
- Tijdelijke gunning in uitzonderlijke omstandigheden: mogelijk gemaakt in Wp2000/Bp2000 (kennisgeving EurCie)
- Kleine contracten in waarde of km : Wp2000/Bp2000 maakt mogelijk



PSO vw-den

- › 4 bis. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan de bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor openbaar personenvervoer per spoor onderhands te gunnen:
- › indien zij onderhandse gunning **gerechtvaardigd acht in** het licht van relevante **structurele en geografische kenmerken** van de betrokken markt en het betrokken spoorwegnet, en met name de omvang ervan, de kenmerken van de vraag, de **complexiteit van het net, het technische en geografische isolement** ervan en de onder het contract vallende diensten, en
- › indien een dergelijk contract zou leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten of de kosteneffectiviteit, of beide, in vergelijking met het eerder gegunde openbaredienstcontract.



Criteria 4 Bis

- › relevante **structurele en geografische kenmerken** van de betrokken markt
- › en het betrokken spoorwegnet
- › met name de omvang ervan
- › de **complexiteit van het net**
- › **het technische en geografische isolement** ervan
- › en de onder het contract vallende diensten, en



Onderhandse gunning criteria

- › Toelichting op EU process totstandkoming criteria (OVS)
- › Ingrediënten voor gesprek over criteria:
 - Wie toetst criteria?
 - Op welke manieren kunnen deze criteria worden geduid?
 - Hoe is NL te kwalificeren ?



Onderhands gunnen tot 2023

- › artikel 5 zesde lid PSO. Ingrediënten voor gesprek:
- › Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van tien jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is.
- › (artikel 8) Artikel 5, lid 6, en artikel 7, lid 3, zijn niet langer van toepassing vanaf 25 december 2023. De duur van contracten die overeenkomstig artikel 5, lid 6, worden gegund tussen 3 december 2019 en 24 december 2023 bedraagt niet meer dan tien jaar.



Het openbaredienstcontract

- › Ingrediënten voor het gesprek:
 - De dienst van algemeen economisch belang
 - Wat valt onder personenvervoerdiensten/ openbaar vervoer?
 - Fietsenstallingen, OV-fiets; huidige NS concessie is breed
 - Ro (5) 1370/2007 Vele voor het algemeen economisch belang noodzakelijke personenvervoersdiensten over land kunnen momenteel niet op commerciële basis worden geëxploiteerd. De bevoegde instanties in de lidstaten moeten maatregelen kunnen nemen om dergelijke dienstverlening te verzekeren.
 - Ro (7) 1370/2007 Studies, en de ervaringen (...) waar reeds een aantal jaren concurrentie in de openbaarvervoersector bestaat, tonen aan dat de invoering, (...) van gecontroleerde mededinging tussen exploitanten heeft geleid tot een aantrekkelijkere en innovatievere goedkopere dienstverlening (...).
 - De FMN- zaak tegen de gunning huidige concessie
 - De HRN concessie in het licht van EU-vragen, pilots + recente gesprekken met EU CIE



Het gunnen van het HRN in meerdere concessies

- › Ingrediënten voor het gesprek
 - Corridors
 - Formulering Wp2000
 - Artikel 66: Dit artikel is van toepassing, indien Onze Minister voornemens is een **concessie te verlenen voor het hoofdrailnet**.
 - Relatie met voorwaarden onderhandse gunning



Doorlooptijden

› Ingrediënten voor gesprek

- Doorlooptijden MR, voorportalen, interdep afstemming
- Beleidsvoornemen naar TK (4wkn) , wat als 4 wkn om zijn → lid 4? (66 Wp2000)
- Programma van Eisen naar TK (4wkn) , 66a Wp2000 (ongeclausuleerd)
- Concept concessie naar EK en TK (8 wkn), 64 Wp2000 (ongeclausuleerd)
 - ammendement 4e spp → zodat TK ook pp kan horen (bijv ACM)

Bij onderhands gegunde concessie

- › Art 29a Wp2000 Een concessie zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden, kan worden genomen indien de vervoerder niet binnen vier dagen na de dag waarop het voorgenomen besluit aan hem is bekendgemaakt aan de concessieverlener heeft doen blijken dat hij de concessie niet zonder voorbehoud aanvaardt.
- › PSO aanbestedingsprocedure (of wordt dit volgende week?)



PSO versus aanbestedingrichtlijnen

Food for thought voor volgende week!

› Aanbesteding in de PSO:

„3. Een bevoegde instantie die een beroep doet op een andere derde dan een interne exploitant, gunt openbaredienstcontracten via een openbare aanbestedingsprocedure, behoudens de in de leden 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 5 en 6 bedoelde gevallen. De openbare aanbestedingsprocedure staat open voor alle exploitanten en verloopt eerlijk, met inachtneming van de beginselen van transparantie en niet-discriminatie. Na de indiening van de inschrijvingen en een eventuele eerste selectie kan, met inachtneming van deze beginselen, worden onderhandeld over de meest geschikte manier om te voldoen aan specifieke of complexe behoeften.”;

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Notulen + presentaties van afgelopen workshops
Datum: dinsdag 3 december 2019 11:12:24

Dag 5.1.2.e,

Dank voor je mails. Ik zit hele ochtend BRW en zal je dan proberen te bereiken.

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 Sent: dinsdag 3 december 2019 10:48
 To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e@inno-v.nl>
 Subject: Notulen + presentaties van afgelopen workshops

Ha 5.1.2.e,

Zie onderstaand mijn aantekeningen en presentaties van de workshop van vorige week.
 Ik praat graag met je verder hoe jullie de input van de workshops optimaal willen benutten bij het onderzoek.
 En hoe we de openstaande vragen kunnen betrekken in het onderzoek.

Dit was de disclaimer bij de MTR-presentatie:

De resultaten van de evaluatie van Rebel zijn nog in concept (worden nog van een update voorzien en in Q1 naar Kamer gestuurd). Tevens nog twee opmerkingen bij sheet 7. Er zit in 1 typo in (kpi 15 min HRN in 2019 is 97,8 ipv 87,8) en de cijfers uit 2019 betreffen tussentijdse cijfers die niet openbaar zijn. De onderzoekers kunnen die dus alleen als richtinggevend beschouwen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

27 november 2019

- In januari moeten nog een aantal extra workshops gepland worden. Deze worden binnenkort gepland.
- Aan het einde van de sessie even kijken hoe we de komende workshops invullen.

PRESENTATIE MTR DOOR 5.1.2.e

- 5.1.2.e vraagt hoe het zit aan de financiële kant van de concessie. Dit vormt voor hem namelijk een belangrijke randvoorwaarde voor het juridische verhaal. Is het financiële verhaal voldoende marktconform om de juridische toetssteen te verdragen? De vervoerexploitatiecijfers van de concessie zijn ook relevant, maar ook de bredere interacties.
- 5.1.2.e & 5.1.2.e: Discussie of je kan stellen dat NS heeft bijgedragen aan de LTSA doelen. Er is een vertaling van LTSA-doelen naar KPI's, maar niet alle LTSA-doelen zijn te operationaliseren naar KPI's. Kun je dan stellen dat de concessie bijdraagt aan de LTSA-doelen?
- 5.1.2.e vindt het opvallend dat KPI's veranderd zijn tijdens deze concessie. Wijzigingen tijdens een concessie vergen altijd akkoord van de concessiehouder, omdat deze anders de verandering (succesvol) kan aanvechten
- 5.1.2.e ziet ook risico's bij de meetmethode van de KPI's. Nu komt NS met een voorstel voor de meetmethode, maar het is de vraag of dit juridisch houdbaar is in een toetsingsregime onder het 4e Spoorwegpakket.
- 5.1.2.e en 5.1.2.e vragen zich af hoe IenW bepaalt dat de prestaties van de concessie naar wens zijn: op basis van resultaten of op basis van de reacties van stakeholders? Uiteindelijk iets van beiden.
- De verschillende stakeholders concluderen dat het succes van de Nederlandse spoorsector toch wel de publieke mindset is van de huidige sector. Experts kennen elkaar en stappen geregeld naar elkaar toe over. De publieke focus bleef en blijft aanwezig binnen de Nederlandse spoorsector, ook na de verzelfstandiging van NS.
- Dat roept ook de vraag op of het huidige stelsel zou kunnen aansluiten op een andere vervoerder/gunningsvorm. Ten eerste lijkt NS door haar publieke aandeelhouderschap een meer publieke focus te hebben dan andere vervoerders. Ten andere zijn de huidige concessieafspraken onvoldoende uitgewerkt om te kunnen aanbesteden, omdat relatief flexibele afspraken veel conflicten oproepen.

- De verschillende stakeholders denken dat er een afruil is tussen contractering van afspraken en vertrouwen van partijen in elkaar.
- 5.1.2.e lijkt twijfels te hebben over de houdbaarheid van grensoverschrijdende diensten in de concessie. Dit komt in de volgende workshop verder aan de orde.

INTERNATIONALE BENCHMARK DOOR 5.1.2.e

- 5.1.2.e geeft aan dat de productiviteit van personeel hoog lijkt in de benchmark, maar dat vrije dagen niet goed worden meegenomen in de benchmark. Ook de opleidingsdagen worden niet meegenomen, terwijl die wel heel relevant zijn in de Nederlandse context.
- Partijen zijn het wel met elkaar eens dat de uiteindelijke vraag is wat je hebt aan een benchmark. In de praktijk kun je er heel veel mee vertellen.

• PRESENTATIE TOEKOMSTVISIE DOOR 5.1.2.e

- Het is voor de onderzoekers onduidelijk hoe de verbetervoorstellen van het Toekomstbeeld geordend worden. Het wordt gerelateerd aan de opgave van reizigersgroei, maar verder lijken het vrij bestuurlijke gelegenheden.
- Veel discussie over interactie tussen Toekomstbeeld en het marktordeningsbesluit. Het is duidelijk dat beide trajecten enorme invloed hebben op elkaar. Zeker na publicatie van dit onderzoek is er een prikkel voor vervoerders om in de netwerkvisie keuzes voor te stellen die de marktordening beïnvloeden.
- Andere complicatie is dat het netwerk kaderstellend wordt voor het marktordeningsbesluit. Hoe ga je daar mee om? Voorwaardelijke concessie (c.q. afknippen Limburg) is enkel mogelijk tot op zekere hoogte. Wellicht moet je dan met een overgangsconcessie werken.
- 5.1.2.e denkt dat het Toekomstbeeld 2040 voldoende uitgewerkt is om een aantal scenario's uit te werken. Wel moet er voldoende ruimte blijven zitten in de scenario's om de netwerkontwikkeling te accommoderen. Ook moet er rekening worden gehouden met het feit dat dit onderzoek zijn schaduw vooruit gaat werpen op het Toekomstbeeld. De strategische inzet van partijen wordt namelijk beïnvloed in de eindfase.
- In de workshop over regie moeten we uitgebreid stil staan hoe het dichtere netwerk en de benodigde ontwikkelopgave noopt tot meer sturing van bovenaf. Ontwikkelopgave (investeringen) is niet duidelijk belegd in de concessie of in de wetgeving. Nu is er weinig geregeld over de ontwikkelopgave, waardoor je langdurig conflict hebt over de taak- en budgetverdeling.
- 5.1.2.e: Lijnuitwerking moet ook wellicht in de concessie opgenomen worden. Nu zie je nog te vaak conflicten tussen vervoerder en infrastructuurbeheerder over lijnvoering.

DISCUSSIE OVER PUBLIEKE STURING

- Indruk van 5.1.2.e is dat de sturing enerzijds heel zacht is met afspraken op hoofdlijnen en anderzijds heel hard is met KPI's waar hard op afgerekend wordt. Werkt wel goed.
- 5.1.2.e is erachter gekomen dat actieve sturing ook tijdens de looptijd van de concessie nodig is. De focus op outputcriteria is terecht, slechts bij uitzondering moet er vanuit een ministerie op input gestuurd worden.
- 5.1.2.e worstelt soms met de stelselverantwoordelijkheid. De informatiepositie van IenW is relatief zwak, wat het moeilijk maakt om op het publieke belang te sturen. Is dit systeem houdbaar voor de toekomst?
- 5.1.2.e denkt dat het mogelijk is om capaciteit en informatie op te bouwen die het mogelijk maken om een meer gelijkwaardige partner te worden. Informatie maakt het makkelijker om partijen op de verantwoordelijkheidsverdeling te wijzen. Niet iedereen is ervan overtuigd dat het opbouwen van een informatiepositie op zichzelf al zinvol is ('kat en muis' spel).
- 5.1.2.e zegt dat je onderscheid moet maken tussen informatieverplichting en het sturingsmodel (verantwoordelijkheidsverplichtingen). Informatieverplichtingen kun je veel beter vastleggen in de concessie. Schaalbaar. Iets anders is het sturingsmodel. Kies je voor opbrengstverantwoordelijkheid of voor directe sturing? Daar moet je ook consequent in blijven.
- 5.1.2.e denkt dat je binnen de sturing op de concessie altijd twee tafels wilt hebben waarbij je op de ene tafel afrekent op resultaten en op de andere tafel een dialoog voert over de toekomst.
- 5.1.2.e denkt dat het uiteindelijk ontbreekt aan consequenties in de huidige concessie.
- 5.1.2.e vraagt zich af of informatieverplichtingen de sleutel volledig is. Basiselementen kun je contracteren. Maar daarnaast is het nodig om een samenwerkingscultuur te faciliteren. Vier lagen van 5.1.2.e.
- 5.1.2.e geeft aan dat het concern NS bijna te groot is om effectief aan te sturen. Zou het geen idee zijn om meer yardstick competition toe te passen tussen verschillende dochterondernemingen met eigen concessies? Dan kun je concurrentie internaliseren.
- Nederlandse concessie is grappig genoeg de 'dikste' van de drie concessies die 5.1.2.e heeft vergeleken.
- Conclusies van 5.1.2.e: cultuur van vertrouwen houden, maar tegelijkertijd blijven dreigen zodat NS blijft presteren. Dat is de spanning die uit de gesprekken blijkt. Geen kommer en kwel verhaal.

ACTIEPUNTEN

Workshops plannen in Januari

Presentatie van MTR, internationale benchmark en Toekomstbeeld delen met de verschillende stakeholders

Kijken of financiële aspecten van de concessie beter in de workshops moet komen. Kijken of we 5.1.2.e of

5.1.2.e nog verder bij komende workshops kunnen trekken.

5.1.2.e uitnodigen voor sessie van 18 december

Beoordelingskader delen met de onderzoekers

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 | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: RE: voorbereiding werksessie 4 december
Datum: dinsdag 3 december 2019 15:56:16

Dag 5.1.2.e,

Ik heb nu weer een afspraak tot 15:00 uur, daarna ben ik onderweg en dan kunnen we als jij dan weer beschikbaar bent wellicht nog even telefonisch contact hebben?

Ik heb ondertussen 5.1.2.e gesproken, hij heeft vanmorgen met 5.1.2.e de opzet van de workshop uitgebreid doorgenomen. Onderstaande agendapunten van 5.1.2.e zijn zowel voor ons (inno-V) als voor 5.1.2.e in ieder geval prima uitgangspunt. Later vandaag zullen de presentaties die 5.1.2.e en 5.1.2.e aan het maken zijn nog gedeeld worden met 5.1.2.e en ons.

Wat betreft het onderwerp open toegang is het best logisch (inhoudelijk gezien, maar ook ivm aanwezigheid 5.1.2.e) dat we dat morgen bespreken. Op 11 december kunnen we het onderwerp dan nog (korter) inhoudelijk behandelen. Dit geeft mogelijk ook wat ruimte om op 11 december in te gaan op de financiën/geldstromen NS zoals besproken in de eerste workshop. Maar goed, laten we dit nog even samen bespreken later vandaag.

Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMo

Sent: dinsdag 3 december 2019 10:03

To: 5.1.2.e | inno-V

Cc: 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e | inno-V

Subject: RE: voorbereiding werksessie 4 december

Ha 5.1.2.e,

Ik heb hier geen reactie meer op gezien. Kunnen we hier even over bellen?

Deze vraag impliceert namelijk dat we tenminste één onderwerp moeten wisselen met volgende week. En dat dit vandaag nog helder gecommuniceerd moet worden aan alle deelnemers.

Verder zou ik graag even met je bespreken hoe we vervolg geven aan de workshops.

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: vrijdag 29 november 2019 15:27

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@vandoorne.com> <5.1.2.e@vandoorne.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@inno-v.nl>

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

Onderwerp: voorbereiding werksessie 4 december

Hi 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Ik mail omdat ik behoefte heb aan wat meer duiding van de bijeenkomst van as woensdag en omdat ik overlap zie met 11 december tav Vierde Spp onderdeel open toegang. Omdat 5.1.2.e en ik binnen OVS verantwoordelijk zijn voor het onderdeel open toegang en 5.1.2.e 11 december er niet is stel ik voor dit ook as woensdag verder uit te diepen met elkaar.

Ik zelf dat dat het zinvol was om het volgende aan te kaarten:

Open toegang. Hoe werkt dat?

- Hoe vinden wij in NL (ACM, ProRail en OVS) hoe dit zou moeten werken
- Hoe ziet de EUR Cie dit instrument.

Waar zaten de onderhandelingspunten

- Hoe verhoudt concurrentie om de markt zich met concurrentie op de markt
- Hoe loopt het capaciteitsverdelingsproces tav een nieuw te gunnen concessie én open toegang
- Hoe denken wij OT een plek te gaan geven in het marktordeningsbesluit
 - Waar zien we ruimte voor OT-initiatieven
 - Hoe zien wij dat in relatie tot capaciteitsverdeling en concessievolume

5.1.2.e en ik kunnen hier iets over vertellen en presenteren en evt iets van te voren aanleveren.

De concessie/ het openbare dienstcontract

- De concessie zelf (het openbare dienstcontract) wat valt onder het begrip openbare dienstcontract van de PSO verordening?
- De extra criteria aan onderhandse gunning in de PSO-verordening
- De onderhandse gunning tot 2023 op grond van artikel 5 zesde lid PSO.
- De mogelijkheid gelet op formulering Wp2000 om het HRN te gunnen in meerdere concessies
- De doorlooptijden van politieke trajecten, wet- en regelgeving, aanbestedingsprocedures,
- specifieke bepalingen tav het onderhandse gunning HRN in Wp2000
 - Rol parlement
 - Rol beoogde concessiehouder

Ten aanzien van de doorlooptijden van trajecten tav wet en regelgeving en tav de specifieke bepalingen tav gunning HRN in wp2000 zou ik wat kunnen voorbereiden.

Ik hoor graag waar jullie behoefte zit en of jullie hetzelfde beeld hebben.

5.1.2.e **Spoor en OV- regelgeving**

Dir Openbaar vervoer en Spoor

DG Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Telefoon 070-**5.1.2.e** | 06-**5.1.2.e**

Aanwezig ma, di, do, vrij

Rijnstraat 8 | Den Haag | Flex op D 12.

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

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 - DGB
 Aan: 5.1.2.e - DGM; 5.1.2.e @vandoorne.com⁵¹² @inno-v.nl
 Cc: 5.1.2.e - DGM; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - HBZ; 5.1.2.e - DGMI
 Onderwerp: RE: voorbereiding werksessie 4 december
 Datum: dinsdag 3 december 2019 13:10:46

Hi 5.1.2.e,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek van zojuist het volgende;

Ter voorbereiding op de sessie van morgen zie ik het voor mij dat t.a.v. Open toegang 5.1.2.e en ik gewoon "zenden", zodat jullie informatie kunnen absorberen. Jullie geven nog vragen mee als je die specifiek hebt.

Voor het andere onderdeel de PSO-verordening/ het openbare dienstcontract wordt het denk ik meer een gesprek daar hebben we een meer gelijkwaardig kennisniveau heb ik de indruk. Ik heb erbij gezet waar wij ook vragen aan jullie hebben.

De opbouw van onze presentatie is hierin als volgt. Aan de hand hiervan is er per bullit/ sheet ook ruimte voor gesprek etc. We denken incl. gesprek aan ong. een uur over open toegang 5.1.2.e en ik vertellen dit verhaal vooral uitgaand van een gestold EU kader, 5.1.2.e en 5.1.2.e zijn bij de totstandkoming van uitvoeringsverordening en 5.1.2.e ook bij de SERA tekst op EU niveau betrokken geweest.

• Introductie

- o Wat is open toegang ? --> 5.1.2.e
- o Juridisch kader --> 5.1.2.e
 - SERA
 - Wp2000/ veegwet
 - EET uitvoerings Vo/ toets acm
- o Kansen en bedreigingen --> 5.1.2.e
- o Instrumentarium --> 5.1.2.e
 - Capaciteitsverdeling
 - Concessie volume
 - Heffing

Capaciteitsverdeling

- o Herziening
- o Uiterste scenario's

Cap/ eet --> 5.1.2.e

- Procedure : aanvraag
- Proces : hoe werkt de toegang

Zoals aangegeven het volgende onderdeel zal denk ik wat meer gezamenlijke fact finding zijn, met ingrediënten hiervoor in de presentatie. Met de aan tafel zittende mensen (5.1.2.e (OV, Spoor jurist met kennis van aanbestedingsrecht) , 5.1.2.e (aanbestedingsrecht jurist van onze juridische dienst HBZ).

De concessie/ het openbare dienstcontract

- De concessie zelf (het openbare dienstcontract) wat valt onder het begrip openbare dienstcontract van de PSO verordening?

Graag ook enige reflectie vanuit jullie kant. De extra criteria aan onderhandse gunning in de PSO-verordening

- De onderhandse gunning tot 2023 op grond van artikel 5 zesde lid PSO.
- De mogelijkheid gelet op formulering Wp2000 om het HRN te gunnen in meerdere concessies

Graag voor het gesprek ook enige reflectie vanuit jullie kant

- De doorlooptijden van politieke trajecten, wet- en regelgeving, aanbestedingsprocedures,

Voor laatste graag ook enige reflectie van jullie kant

- specifieke bepalingen tav het onderhandse gunning HRN in Wp2000
 - o Rol parlement
 - o Rol beoogde concessiehouder

5.1.2.e Spoor en OV- regelgeving

Dir Openbaar vervoer en Spoor

DG Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Telefoon 070-5.1.2.e | 06 5.1.2.e
Aanwezig ma, di, do, vrij
Rijnstraat 8 | Den Haag | Flex op D 12.
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
