Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: HRN stakeholderconsultatie: enkele ideeën
Datum: vrijdag 27 maart 2020 14:35:22

Hallo 5.1.2.e,
Ik zou je nog wat ideeën toesturen voor een mogelijke opzet van de gevraagde stakeholderconsultatie. Bij deze.

1. **Presentatie van het rapport aan de stakeholders**: doel is uitleg geven van context en aanpak, wat het rapport wel en niet doet. *Niet geheel duidelijk hoe dit te organiseren, naar iets van webinar zou optie zijn. Probleem kan zijn dat jjje dan niet volledig controle heb over wie meeluistert en kijkt. Alternatief is dan om de vier stakeholders een afzonderlijke presentatie te geven, via Teams.*
2. **Lees- en reactietijd voor stakeholders**: na de presentatie, gaan ze allemaal de zaak in detail lezen en hun reacties opstellen. We moeten vragen dat zij onderscheid maken tussen feitelijkheden die gecorrigeerd en aangevuld moeten worden, versus standpunten, dingen waar ze mee eens zijn en niet.
3. **Collectie en interne bespreking van de reacties door de partners**: Wij nemen kennis van de reacties en bespreken met elkaar de verschillende punten. Wij bereiden een aantal discussie-onderwerpen voor om afzonderlijk met ieder stakeholder te bespreken, om punten en reacties aan te scherpen en eventuele misverstanden uit de wereld te helpen.
4. **Verdiepingssessies met elke stakeholder**: Dit vindt plaats per video-conferentie, met een select groep mensen. De punten hierboven worden besproken.
5. **Intern beraad over resultaten stakeholdergesprekken**: met alle partners van het onderzoek.
6. **Rapport editen**: Wij vullen het rapport aan waar zinvol (eventuele fouten, onduidelijkheden), maar uitgangspunt is dat rapport is wat het is qua lijn en conclusie.
7. **Redactie van reactie**: Gaat om een reactie op de standpunten: *vraag is wel welk vorm dit dan moet nemen. Te verwachten is dat er onverzoenbare standpunten ontstaanm met juridisch getouwtrek als resultaat. Belangrijk om wespennest te voorkomen: keuze marktordening ligt bij de minister, niet bij ons.*

Heb je hier iets aan? Ik denk dat iig Van Doorne als p.m. opgenomen moet worden voor de juridische vragen en formuleringen die zeer waarschijnlijk zouden kunnen ontstaan. Het ligt minder voor de hand om ProRail intensief te betrekken, gelet op hun rol in het stelsel, maar hun input zal ook nodig zijn.
Zullen we hier nog eens over bellen?
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

Algemeen

- Per variant zouden we onder maatschappelijke verwachtingen iets willen zien over het effect op de prestaties van de vervoerder, en het effect op de reiger. Sommige varianten bevatten hierover wel een oordeel, anderen weer niet. Zijn belangrijke noties.
- Het verhaal over capaciteit sluit nog niet helemaal aan op de marktordeningsvarianten. In principe lijken de oplossingsrichtingen van ProRail door te vertalen naar elke marktordeningsvariant. In de uitwerking van de varianten worden echter verschillende netwerkkeuzes verondersteld. Hoe kunnen deze keuzes onderbouwd worden vanuit de ProRail-analyse?
- Let consequent op het al dan niet plaatsen van punten aan het einde van zinnen. Nu is dat de ene sheet wel het geval, de andere weer niet.
- Kan het kaartje van de PHS geüpdatet worden? Zie onder de opmerkingen een voorstel voor een aangepast kaartje.
- Van first-time lezers horen we dat de informatie per sheet heel veel is, en daarmee ook pittig om te verwerken. We zouden voorstellen een leeswijzer en een aantal tussensheets gebruiken om de lezer te duiden wat echt relevant is.

Alkmaar
Lelystad
Almere
Schiphol
Amsterdam
Den Haag
Utrecht
Veenendaal
Arnhem
Rotterdam
Nijmegen
's-Hertogenbosch
Tilburg
Breda
Eindhoven
Hoogfrequent Spoorvervoer rond 2028
Schiphol - Lelystad (OV SAAL)
Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen
Den Haag - Rotterdam - Breda - Eindhoven
Alkmaar - Amsterdam
Amsterdam - Eindhoven
Hoofdspoornet
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Programma Hoogfrequent
Spoorvervoer (PHS)
Stand van zaken juni 2014

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Reactie op rapport 6.1.2
Datum: vrijdag 3 april 2020 16:25:00

Ha 5.1.2.e,

Woensdag staat het overleg met de Minister. Volgens mij is het geen probleem als je uiterlijk op die dag tot een definitieve conceptversie komt.

Hartelijke groet,
5.1.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: donderdag 2 april 2020 17:50
Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Reactie op rapport 6.1.2

Ha 5.1.2.e,

BRW . Tussen 14u en 16u heb ik morgen wel tijd, maar dat is ook de tijd die ik heb om morgen aan de afronding te werken. Morgen na 17u heb ik ook nog even tijd. Ik probeer overigens vanavond ook nog aan de afronding te werken, maar moet ook die workshop voorbereiden, tijd is heel erg krap deze week...

Groet, 5.1.2.e

On 02/04/2020, 17:18, 5.1.2.e - DGMo" 5.1.2.e @minienw.nl> wrote:

> Ha 5.1.2.e,
>
> Zullen we hier morgen even over bellen? Wanneer komt je uit?
>
> Wellicht kan ik een en ander verhelderen over wat we zoeken ten aanzien van de prestaties vervoerder en de reiziger.
>
> Hartelijke groet,
> 5.1.2.e
>
> Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)
> _____
> Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
> Verzonden: 2 apr. 2020 15:14
> Naar: 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 @vandoorne.com>; 5.1.2.e @tudelft.nl>; 5.1.2.e @prorail.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>
> Onderwerp: Re: Reactie op rapport 6.1.2
>
> Beste 5.1.2.e,
>
> Dank voor de commentaren. Ik heb ze doorgenomen. Een aantal gaan over spelfouten e.d. en zijn makkelijk op te nemen. De overige commentaren zijn best talrijk en zullen alsnog erg veel tijd kosten om te verwerken. Het gaat om meer dan een uurtje of twee.

Wat betreft jullie algemeen commentaar over de effecten voor vervoerder en klant, en zoals ik je telefonisch ook al liet doorschemeren: dit is een hele moeilijke. Ik heb zojuist een sessie met 5.1.2.e gehad om te overleggen hoe we dit het beste addresseren. Wij waren samen enthousiast begonnen maar kwamen snel tot de conclusie dat dit nu niet te doen is, en wel om drie redenen: qua coherentie van het rapport, inhoudelijk en qua tijd:

* Het opnemen van ‘effecten’ is in het rapport ook niet voorzien, zoals ook duidelijk op slide 2 vermeld: “Dit rapport is géén effectenstudie van uiteenlopende varianten van invoering van aanbesteding dan welonderhands gunning” dat moeten we dus verderop niet stiekem toch gaan doen. Dat zou niet coherent zijn.
* Het is onmogelijk om per variant een ‘oordeel’ te geven over de effecten (wat dat betreft zijn we bij sommige varianten wellicht juist al te ver gegaan en ik zou die opmerkingen nu juist weg willen halen). De effecten van een variant hangen namelijk ten zeerste af van de manier waarop hij ingevoerd is, de effort die men erin steekt om het tot een succes te maken, de voorbereidingen en startpositie qua informatie, enz. Dit hebben we sinds het begin van de workshops herhaald. Dat staat ook ruimschoots uitgelegd verderop in het rapport en het uitleggen van voorwaarde was ook de opdracht (de praktische voorwaarden en aandachtspunten om tot een successvolle gunning te komen, ongeacht gunningswijze). In die delen van het rapport bevinden zich dan ook de antwoorden zodat het ministerie zelf een keuze kan gaan maken tussen wat wel en niet haalbaar is en gewenst is. De “+” en “-“ benadering die eerder gehanteerd werd (eerdere conceptversie van de 11 varianten) is dan ook weggehaald juist om de huidige structuur te gebruiken, conform jouw voorstel, aansluitend bij de dimensies van de context.
* 5.1.2.e en ik kwamen ook tot de conclusie dat het opnemen van een ‘oordeel’ telkens een integrale heroverweging en reorganisatie van de tekst van elke variant zou vergen om voor een coherent verhaal te komen (en daarbij komt daarna nog de zorg voor de coherentie tussen de teksten van de 11 varianten). Dit zou minimaal een hele dag werk kosten (vermoedelijk meer), nog afgezien van de noodzakelijke afstemming met de partners om tot een overeengekomen standpunt te kunnen komen, want dit is nooit zo onderling besproken. Dit is deze week niet te realiseren (en het gaat nu om 11 varianten, wat veel meer is dan na de trechtering die oorspronkelijk afgesproken was en gehanteerd werd).

Wij stellen het volgende voor:

* Wij verwerken nu de overige commentaren. Gelet op de relatief grote hoeveelheid commentaren en reeds bestaande verplichtingen, kan ik nu nog niet garanderen dat het me morgen in de middag gelukt zal zijn om alles te verwerken. Ik probeer het, maar het is meer werk van voorzien.
* Ik hoop het resultaat van jullie overleg met ProRail ook tijdig te krijgen en morgen te kunnen verwerken (ik overzie op dit moment niet om hoeveel te gaat, nog geen tijd gehad dit door te nemen).
* Bij de latere stakeholderconsultatie kan eventueel besloten worden om de becommentariëring van de 11 varianten aan te vullen, daar waar concrete feiten dat rechtvaardigt, maar ik denk dat we moeten voorkomen hier oordelend te worden qua effecten.

Voor vragen ben ik tussendoor bereikbaar (er staan wel een aantal video-afspraken gepland tussen nu en morgenmiddag).

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

From: 5.1.2.e @minienw.nl>
Date: Wednesday, 1 April 2020 at 09:51
To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Cc: 5.1.2.e @inno-v.nl>, 5.1.2.e @vandoorne.com>, 5.1.2.e @tudelft.nl>, 5.1.2.e @prorail.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 @minienw.nl>
Subject: Reactie op rapport 6.1.2

Beste 5.1.2.e,

Zoals afgesproken stuur ik je bij deze onze suggesties toe voor de eindredactie van het rapport. De meeste suggesties zitten in de eerste 30 sheets. In de bijlage vind je nog een vijftal algemene punten.

We denken dat het uiteindelijk een mooi en prikkelend rapport is geworden.

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 - DGMo
Aan: 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: FW: Aanpassingen in rapport ProRail
Datum: dinsdag 7 april 2020 11:39:00
Bijlagen: 200401 consequenties netwerkindelingen V10-zonder bijlagen.pptx
ATT00001.htm

Ha 5.1.2.e ,
Ik neem aan dat jullie nog even kijken dat de terminologie in jullie rapport aansluit op die van ProRail? Volgens mij is het enkel de aanpassing in de knoppen van 'logistieke ontmenging' naar 'logistieke maatregelen'.
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 3 april 2020 13:46
Aan: 5.1.2.e) - BSK ; 5.1.2.e - DGMo
CC: 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Aanpassingen in rapport ProRail
Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e
Hierbij de definitieve versie
Hartelijke groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e) - DGMo
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Onderzoek HRN Eindrapport v6.2
Datum: dinsdag 7 april 2020 21:19:16
Bijlagen: 2020 04 07 HRN - inno-V (v6.2).pdf

Hallo,
Bij deze heb ik het genoegen jullie het eindrapport van het HRN-onderzoek toe te sturen. Het is een boeiend traject geweest, met veel interessante bijeenkomsten en gedachtenwisselingen! Wij kijken er met veel plezier op terug, ook al heeft de afronding (veel) meer werk en overleg gekost dan oorspronkelijk voorzien. Wij hopen dat dit rapport goed ontvangen zal worden door de stakeholders en dat het een bijdrage zal kunnen leveren aan het behoud en de verdere verbetering van de kwaliteit van de treindiensten in Nederland.
Groet,

5.1.2.e, ook mede namens 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 - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Onderzoek HRN Eindrapport v6.2
Datum: woensdag 8 april 2020 18:00:34
Bijlagen: 2020 04 08 HRN - inno-V (v6.2.1).pdf

Hallo,
Na gesprek met 5.1.2.e vandaag is de kaft en footer aangepast om “Concept” op te nemen bij “Eindrapport”, dit om geen verkeerde indruk te wekken bij de stakeholders die dit rapport eind deze week zullen ontvangen voor consultatie. Zie rapport in bijlage (v6.2.1). Delete aub die van gisteren (v6.2). Voor de rest is niets veranderd aan het rapport, behalve dat de colofon iets preciezer is.
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e | inno-V
Date: Tuesday, 7 April 2020 at 21:18
To: 5.1.2.e , 5.1.2.e - BSK" , 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e , 5.1.2.e
Subject: Onderzoek HRN Eindrapport v6.2
Hallo,
Bij deze heb ik het genoegen jullie het eindrapport van het HRN-onderzoek toe te sturen. Het is een boeiend traject geweest, met veel interessante bijeenkomsten en gedachtenwisselingen! Wij kijken er met veel plezier op terug, ook al heeft de afronding (veel) meer werk en overleg gekost dan oorspronkelijk voorzien. Wij hopen dat dit rapport goed ontvangen zal worden door de stakeholders en dat het een bijdrage zal kunnen leveren aan het behoud en de verdere verbetering van de kwaliteit van de treindiensten in Nederland.
Groet,
5.1.2.e, ook mede namens 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

10:50
54%
5.1.2.e
+3165.1.2.e
5.1.2.e
Haha, ja hoor! Doe rustig!
14:15
Weet je, ik bel je even einde van de dag, dan heb ik 5.1.2.e en 5.1.2.e gesproken over je voorstel. Onze laatste detailopmerkingen bij het onderzoek komen in ieder geval vandaag, het is iets later geworden. Excuses!
14:52
5.1.2.e
Prima
14:57
woensdag 8 april 2020
Ha5.1.2.e veel dank voor het rapport! We hebben inmiddels een go-ahead op een stakeholderronde. Bespreek graag wat wij qua planning voor ogen zien, en hoe dit rijmt met je voorstel. Wanneer komt je uit? Gr, 5.1.2.e
17:12
woensdag 22 april 2020
Bericht invoeren

From: 5.1.2.e | inno-V
Date: Tuesday, 14 April 2020 at 15:14
To: 5.1.2.e , 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e , 5.1.2.e - BSK"

Subject: Re: tekst mail stakeholders
Hallo 5.1.2.e,
We zijn ermee bezig. Ik hoop je later vanavond, anders morgenochtend iets toe te sturen.
Intussen probeerde ik jullie te bereiken (zonder succes) om een preciezere agenda voor morgen op te kunnen sturen. Ik stuur alvast de link door, want de deelnemers moeten nu de link hebben.
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Date: Tuesday, 14 April 2020 at 13:39
To: 5.1.2.e , 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e , 5.1.2.e - BSK"
Subject: RE: tekst mail stakeholders
Dag 5.1.2.e,
Wil je op basis van onderstaande mailwisseling nog een voorstel op de mail zetten op basis waarvan we één en ander inkooptechnisch op gang kunnen brengen?
Lijkt me handig als we het informeel eens zijn over inhoud van de opdracht en prijsstelling.
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 16:53
Aan: 5.1.2.e | inno-V
CC: 5.1.2.e - DGMo ; 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: tekst mail stakeholders
Ha 5.1.2.e, bedankt voor je mail, zie hieronder mijn reactie.
Fijn weekend!
Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 15:47
Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: Re: tekst mail stakeholders
Hallo 5.1.2.e,
Ik heb even met 5.1.2.e overlegd en we hebben naar de agenda's gekeken. Een paar opmerkingen:

- Woensdag 15 april
  - Is OK in de middag. Maakt ons niet uit hoe laat. Kijk wat in jullie agenda ook past.

Zullen we zeggen van 15.00-max 17.00

  - Hoe lang wil je dat ik presenteer?

Rapport vergt wel wat uitleg. Ik denk max een half uur

  - Hoe wil je de vragensessie organiseren? Leiden jullie de discussie?

Ik of 5.1.2.e zal technisch voorzitten, dan kan jij je op de inhoud richten. Ik denk per partij eerst alle vragen inventariseren en dan antwoord van jou met mogelijkheid tot een enkele interruptie

  - Wij kunnen een Teams-vergadering organiseren, geen probleem. Kunnen jullie ook zorgen dat jullie mee kunnen volgen? Het werkt in ieder geval op mobiele telefoons en tablets, maar Fort-Knox-I&W-VPN wellicht niet. Het lijkt me goed om een test uit te voeren. Microsoft Teams is overigens vrij standaard en gratis te gebruiken.

Wij kunnen teams volgen (niet plannen helaas)

- Woensdag 22 april
  - OK, maar wellicht handig om het een beetje in te kaderen? Één reactie, gericht aan I&W, per stakeholder. 22 april en géén dag later. Géén tweede ronde, enz.

Akkoord

  - Gelet op de ervaring met het onderzoek 20 jaar marktwerking laatst met KBG, denk ik dat het nuttig kan zijn om hierin richting de partijen helder te zijn.

- Donderdag 23 april:
  - Die hele dag ben ik al bezet met BRW
  - Als we de commentaren op 22 april krijgen, moeten we eerst tijd hebben om die te lezen en, en desnoods contact opnemen met ProRail en Van Doorne, dan een standpunt over de te stellen wedervragen innemen, etc. Dat kan dus op zijn vroegst vrijdag 24 april plaatsvinden (hopend dat 5.1.2.e en 5.1.2.e dan ook tijd hebben, desnoods).

Ik denk niet dat jullie al een standpunt moeten hebben ingenomen over de reacties. Het gesprek dient als een toelichting van partijen op hun reactie. Een initiele reactie van jullie is mooi maar in principe verwerken jullie de reacties later. Dit moet niet teveel een discussie worden.

- Vrijdag 24 april
  - Gelet op het bovenstaande, lezen we en overleggen we vrijdag de 24e over de reacties.

- Het lijkt me dus te vroeg om die dag al de vier stakeholders te spreken. Wellicht zou één gesprek al einde middag plaats kunnen vinden, maar liever niet.

- Week 27 april – 1 mei
  - Dit is eigenlijk voor de meeste mensen een vrije week, ik vermoed ook bij de stakeholders (?) en voor jullie (?)
  - Op zich zouden wij wel bereid zijn om begin die week (dinsdag 28 april en/of woe 29 april) sessies met de stakeholders te houden, maar ik denk dat zij dat niet zullen willen. En, volgens wat ik begrepen heb, jullie zouden de sessies voorzitten en leiden. Zijn jullie beschikbaar die dagen? Of moet het de week erop?

Ik werk wel die week. Laten we kijken of we de gesprekken kunnen plannen op 24, 28 en 29 april

- Rapport aanpassen
  - Na de vier sessies moeten wij wat tijd hebben om (1) met 5.1.2.e / 5.1.2.e te overleggen, en desnoods hun antwoorden te krijgen (paar dagen reactietijd reserveren), (2) 5.1.2.e en ik moeten hierop samenvatten, (3) jullie moeten dan ook de kans hebben om met ons erover te praten, (4) we moeten daarna het rapport daadwerkelijk aanpassen/aanvullen. De omvang van dat werk is nu nog niet precies in te schatten. Hier kunnen we het beste a priori één volle week voor reserveren, en naar bevinden van zaken (na reacties van de stakeholders) eventueel tot de conclusie komen dat het sneller kan of meer tijd nodig heeft.

Prima. Graag ook nog voor ons de optie om te kunnen reageren op de def conceptversie

  - Aan het einde van je mail staat: "Naast…. Worden ook ….om een feitelijke reactie gevraagd." Ik weet niet wat je hiermee bedoelt.

Dat ik aan de stakeholders laat weten welke andere stakeholders het rapport ook krijgen ☺

- Overigens (detail), let aub op de juiste spelling:
  - "inno-V", met kleine i en grote V, en niet "Inno-v".
  - 5.1.2.e , niet 5.1.2.e

Check!

Weet je voor nu voldoende?

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 @minienw.nl>
Date: Friday, 10 April 2020 at 12:53
To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Cc: 5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: tekst mail stakeholders

Ha 5.1.2.e, wij willen vandaag deze mail versturen naar de stakeholders bij jullie onderzoek. Is deze planning akkoord voor jou?

Groeten, 5.1.2.e

Beste…,

Het bureau Inno-v heeft in samenwerking met de TU Delft, Van Doorne advocaten en ProRail onderzoek verricht naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-concessie per 2025. Graag leggen we bijgaand concept-rapport voor een feitelijke toets aan jullie voor, waarbij we de volgende planning hanteren:

- Woensdag 15 april: 5.1.2.e van Inno-V geeft om (invullen 5.1.2.e) een toelichtende presentatie voor ieder die geïnteresseerd is. Daarna is er gelegenheid om verduidelijkende vragen te stellen t.b.v. het opstellen van jullie reactie. De presentatie vindt plaats door middel van een teleconferentie, waarvoor Inno-V jullie een link zal sturen.
- Woensdag 22 april: de deadline voor jullie reacties op het concept-rapport aan Inno-V en ons.
- Donderdag en vrijdag 23 en 24 april: indien gewenst is er op deze dagen gelegenheid om de reactie bilateraal toe te lichten aan Inno-V en ons. Hiervoor zullen alvast afspraken voor teleconferenties worden gemaakt.

Na verwerking van de reacties wordt het rapport vastgesteld en aan de Tweede Kamer gezonden, samen met het integrale besluit over de marktordening op het spoor.

Naast…. Worden ook ….om een feitelijke reactie gevraagd.

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
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Re: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie
Datum: dinsdag 14 april 2020 18:33:11

Ter info:
5.1.2.e heeft 5.1.2.e toegevoegd voor morgen (competition support, voor FMN)
Dova heeft 5.1.2.e toegevoegd.
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Date: Friday, 10 April 2020 at 17:51
To: 5.1.2.e @ns.nl" , 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - BSK" , 5.1.2.e | inno-V , 5.1.2.e - BSK"
Subject: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,
Het bureau inno-V heeft in samenwerking met de TU Delft, van Doorne advocaten en ProRail onderzoek verricht naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-concessie per 2025. Graag leggen we bijgaand concept-rapport voor een feitelijke toets aan jullie voor. Bijgevoegd is ook een achtergrondanalyse van ProRail. We hanteren de volgende planning:

- Woensdag 15 april: 5.1.2.e van inno-V geeft om van 15.00-17.00 een toelichtende presentatie voor ieder die geïnteresseerd is. Daarna is er gelegenheid om verduidelijkende vragen te stellen t.b.v. het opstellen van jullie reactie. De presentatie vindt plaats door middel van een teleconferentie (MS Teams), waarvoor Inno-V jullie een link zal sturen. IenW zit de bijeenkomst technisch voor.
- Woensdag 22 april is de deadline voor jullie reacties op het concept-rapport aan Inno-V en ons. We ontvangen graag één reactie.
- Op 24, 28 en 29 april is er indien gewenst gelegenheid om jullie reactie bilateraal toe te lichten aan inno-V en IenW. Hiervoor zullen alvast afspraken voor teleconferenties worden gemaakt.

Na verwerking van de reacties wordt het rapport vastgesteld en voor de zomer aan de Tweede Kamer gezonden, samen met het integrale besluit over de marktordening op het spoor.
Naast NS worden ook FMN, ROVER en DOVA om een feitelijke reactie gevraagd.
met vriendelijke groet,
mede namens 5.1.2.e en 5.1.2.e,

5.1.2.e
5.1.2.e OV en Stations, 5.1.2.e OV Chip en Data
+31(0)6-5.1.2.e
5.1.2.e @minienm.nl
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

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
Onderwerp: Re: Presentatie concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie
Datum: dinsdag 14 april 2020 19:36:28

Hallo,
Uiteraard! Geen probleem, bijzonder welkom. Ik had het vandaag ook met 5.1.2.e erover: er zouden vragen kunnen komen over het ProRail-deel en het juridische deel, ik wil mij niet al te zeer op glad ijs begeven. Wat betreft ProRail: is het 5.1.2.e gelukt om 5.1.2.e te spreken? Neemt iemand anders van hen deel aan de presentatie? Hun rapport is meegestuurd, en het zou me niet verbazen als de deelnemers ook iets van die kant verwachten.
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Date: Tuesday, 14 April 2020 at 19:16
To: 5.1.2.e | inno-V
Subject: RE: Presentatie concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Ha 5.1.2.e,
Ik zag dat je gebeld had. Maar begrijp ook dat je inmiddels contact hebt gehad met 5.1.2.e. Excuses, BRW
Kort vraagje, is het voor jou oké als ik 5.1.2.e uitnodig? Ik denk dat haar juridische input kan helpen.
Groet,
5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2.e | inno-V
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 15:30
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e @ns.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @keolis.nl; Manu Lageirse; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ';5.1.2.e ; 5.1.2.e @dova.nu; 5.1.2.e @rover.nl; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Presentatie concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie
Tijd: woensdag 15 april 2020 15:00-17:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Microsoft Teams Meeting
Hallo,
Hieronder vinden jullie de link om via Microsoft Teams (compatibel met Skype-for-Business) aan de presentatie deel te nemen.
Zoals door 5.1.2.e aangekondigd in zijn mail van 10 april :

- 5.1.2.e van inno-V geeft om 15.00 (tot uiterlijk 17.00) een toelichtende presentatie op het rapport.
- Er is bij deze presentatie gelegenheid om verduidelijkende vragen te stellen t.b.v. het opstellen van jullie schriftelijk reactie. Ter herinnering:
    - Deadline voor het ontvangen van jullie schriftelijke reactie is woe 22 april.
    - Op 24, 28 en 29 april volgt er, indien gewenst, gelegenheid om jullie reactie bilateraal toe te lichten aan inno-V en IenW. Hiervoor zullen afspraken voor teleconferenties worden gemaakt.
- De presentatie vindt plaats door middel van een teleconferentie (MS Teams), waarvoor jullie hieronder een link aantreffen.
- IenW zit alle bijeenkomsten technisch voor.

Groet,
5.1.2.e | **inno-V**
Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam
M +31 65.1.2.e | T +31 20 423 13 23
5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | route

Join Microsoft Teams Meeting

Learn more about Teams | Meeting options

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 - BSK
Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGB
Onderwerp: call
Datum: woensdag 15 april 2020 17:00:09

Dank 5.1.2.e en 5.1.2.e voor de voorbereiding en uitvoering van deze call
De partijen hebben vermoedelijk wel wat kruit drooggehouden voor de schriftelijke/bilaterale ronde ☺
Ik stel voor dat die bilaterale gesprekken worden ingepland door inno-V. doen we dat vanaf vrijdag 24 of dinsdag 28?
Zo heb ik de eerste vragenronde genoteerd.
5.1.2.e:

- Centrale sturing
- Publiek belang borgen
- Hrn-vervoerder heeft systeemtaken, hoe worden die gecontracteerd

5.1.2.e:

- Ns station en of ns reizigers
- Ov bureau in NL, 1 term voor 1 ding
- Ov is een samenhangend systeem
- Beleidsknoppen, BRT

5.1.2.e:

- Sheets prorail, deelnetwerken, gedachten daarachter in een embryonale fase, veel meer voorwaardelijk
- Knop vraagsturing ontbreekt
- Knoppen alleen actief bij deelnetwerken met aparte vervoerders, bijv ERTMS
- Goederenvervoer houden zich niet aan deelnetwerken

5.1.2.e:

- Verschillen tussen landelijke gebieden in NL, binding met bussen groter
- Grotere plaats voor TOV2040, uitgangspunten toetsen

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e@inno-v.nl
Cc: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Wat ik heb meegeschreven
Datum: woensdag 15 april 2020 16:26:18

Dova
5.1.2.e:
In 1 uitwerking komt de positie van stations aan de orde, praten we alleen over het HRN, ? NS reizigers of ook over andere zaken kan je daar op ingaan
OV buro NL op 2 platsen terug: rijk en do's samenwerken voor goed OV en anderszijds aan NS als hoofdcoördinator
Op zoek naar het waarom? Wat wordt precies bedoeld?
Vragen over hrn en aanbesteding daarvan, vanuit BV NL en overheden OV is 1 samenhangendsysteem, coördinatie is belangrijk, regionale concessies meer ingevuld dan op HRN, 1 ov systeem : beleidsknoppen, bus rapid transit. Ik snap dat jullie daar niet op in gaan maar wel mogelijkheden benemen voor uieindelijke beslissing.
5.1.2.e/5.1.2.e of 5.1.2.e:
NS
5.1.2.e: embrionale fase, positie van de reiziger is nog helemaal niet betrokken, opvallend. Vraag waarom beperkingen van het rapport, status en onzekerheden die daaromheen hangen, nog een veel langer studie en ontwikkelrichting. 5.1.2.e kan weil de ontwikkelrichting snappen.
3 beleidsknoppen : maar vraagsturing ontbreekt: geen reizigers kant alleen infra. Lijkt bij waarneming dat beleidsknoppen allen effctief als erdeelnetwerken ontstaan als deze bij aparte vervoerders gestald worden,waarom zijn deze niet mogelijk in 1 integraal netwerken, ontwerpvrijheid is makkelerer in 1 netwerk dan in 3 deelnetwerken: 1 concessie is makkelijker aan pasbaar.
Corridor netwerk ERTMS kan ook in 1 HRN
5.1.2.e wordt niet gekeken naar goederenverover rijden dwars door het hele deelnetwerk. Dat zien we nu in de praktijk dat kan in 1 HRN makkelijker weggedeald.
FMN (BRW)
5.1.2.e complimenten voor het rapport goede info in rapporten soms wel wat stellingen bout en weinig onderbouwd.
Bepalend dat NL niet zo groot is maar wel grote verschillen
Regionale treindiensten anders dan intercities als je het alleen vergelijkt met andere treinen, grotere plaats voor al het erk met vervoerders en ministeries, komt een reactie per 22 april.

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 | 065.1.2.e
Aanwezig ma, di, do, vrij
Rijnstraat 8| Den Haag | Flex op D 12.
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Deadline specifieke opmerkingen
Datum: donderdag 16 april 2020 13:51:15

Hallo,
Zoals eerder besproken, het lijkt me het beste om de opmerkingen als één pakket per partij te ontvangen. Het is niet efficient (en niet nodig) om het te splitsen.
Een ander punt is dat we bij de beantwoording van een aantal punten de inbreng van ProRail en de juristen moeten betrekken:

- Wat betreft de juristen: er moet nog blijken hoeveel vragen er komen, gisteren bleek dit niet de hoofdmoot, dat kan veranderen in de detailopmerkingen. Ik begreep van jullie dat 5.1.2.e in principe hier aan mee gaat werken, en dat 5.1.2.e a priori niet betrokken wordt tenzij (…?)
- Wat betreft ProRail: gisteren kwamen aardig wat vragen die met hun inbreng te maken hebben. Ik sprak 5.1.2.e nog na afloop, en hij gaf aan uiteraard bereid te zijn bij de beantwoording en eventuele aanpassingen aan rapport of formuleringen mee te werken. Waar met name ook extra aandacht aan moet worden besteed (zoals eerder met jullie besproken in de laatste commentaarronde) is de becommentariëring van de 11 varianten. Hiervoor is o.i. de inbreng van 5.1.2.e, maar ook van de juristen belangrijk, om er zeker van te zijn dat alle interpretaties kloppen. Een punt van aandacht is dat 5.1.2.e aangaf dat hij op vakantie is van 28 april t/m 5 mei. Hier zullen wij rekening mee moeten houden ivm de afronding...

@5.1.2.e: bel je mij al je 5.1.2.e gesproken hebt, om het verdere verloop af te spreken? Ik heb gisteren met 5.1.2.e al besproken hoe we de agenda's bij elkaar moeten voegen voor de 1/1 consultaties.
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Date: Wednesday, 15 April 2020 at 17:32
To: 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e
Subject: FW: Deadline specifieke opmerkingen

Ter info; NS komt op vrijdag 24/4 om 12.00 met detailopmerkingen. Hoofdopmerkingen wel op 22/4
Groeten, 5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders
Datum: maandag 20 april 2020 13:57:00

Waah. BRW .

Van: 5.1.2.e | inno-V
Verzonden: maandag 20 april 2020 13:50
Aan: 5.1.2.e - DGMo ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e | inno-V
CC: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Hallo 5.1.2.e ,
OK voor 6-7 mei voor mij, wel een paar opmerkingen:

- Op 6 mei 11:30-13:00 BRW , de slot 11:00-12:30 moet helaas vervallen, of vervroeg worden tot 10:00-11:30 (maar dan is er geen pause…)
- De andere slots zijn OK.
- Onderstaande e-mail: twee punten:
  - Let op spelling van mijn naam: 5.1.2.e
  - De gesprekken zullen via Teams (wat mij betreft dus zeker dat het daarlangs zal gaan, ze hebben er ook mee kunnen werken voor de presentatie, dus dat zal geen probleem opleveren).

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e @minienw.nl>
Date: Monday, 20 April 2020 at 12:44
To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>, 5.1.2.e @prorail.nl>
Cc: 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 @minienw.nl>
Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Beste 5.1.2.e , 5.1.2.e ,
Zoals eerder afgesproken sturen we vandaag de uitnodigingsmail aan partijen met het verzoek om een timeslot te kiezen.
Twee vragen aan jullie:

1. Welke van onderstaande tijdstippen zijn voor jullie beschikbaar? Dan houd ik daar rekening mee in de Doodle.
   6 mei: 08.30 - 10.00
   6 mei: 11.00 - 12.30
   6 mei: 13.30 - 15.00
   6 mei: 16.00 - 17.30
   7 mei: 11.00 - 12.30
   7 mei: 13.30 - 15.00
   7 mei: 16.00 - 17.30
2. Kunnen jullie je vinden in onderstaande mail?

Hartelijke groet,
5.1.2.e

Beste allen,
Zoals toegezegd willen wij jullie allen afzonderlijk uitnodigen voor bilaterale gesprekken om de ingezonden opmerkingen op het inno-V rapport te bespreken. Deze gesprekken hebben twee doelen: enerzijds is er de gelegenheid om de ingezonden opmerkingen nader toe te lichten, anderzijds kunnen inno-V en ProRail – en waar relevant IenW – een korte reactie geven op de ingezonden opmerkingen. Bij de gesprekken zijn 5.1.2.e en 5.1.2.e aanwezig, evenals vertegenwoordigers van IenW. Vanwege tijdstechnische belemmeringen vinden de gesprekken plaats op 6 en 7 mei, in plaats van op de eerder gecommuniceerde data. Via Doodle (zie hyperlink) kunnen jullie aangeven welk tijdsslot voor jullie het beste werkt. De gesprekken worden zeer waarschijnlijk gevoerd via Teams, evenals bij de presentatie van het rapport. Jullie ontvangen na het invullen van de Doodle een agendaverzoek en link van inno-V.
Mocht er voor welke reden dan ook geen behoefte zijn aan een bilateraal gesprek, horen we dat natuurlijk ook graag!
Met vriendelijke groet, mede namens de onderzoekers en de collega's,
5.1.2.e
Beleidsmedewerker
.....
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 b 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 17:22
Aan: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB <5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Ha, zie mijn reactie hieronder.
Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 17:03
Aan: 5.1.2.e - BSK <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Hallo,
OK, 11 mei is dus erg hard. Ik denk dat het beter is om niet alle aanpassingen voor de periode ná 7 mei te laten want dat zou echt te krap en riskant worden. Mijn voorstel was ook om dit voor 6/7 mei te doen.
Na overleg met 5.1.2. , zijn wij tot de volgende aanpak gekomen:

- Wij denken dat het nodig is om een bespreking tussen inno-V en ProRail te houden obv de ontvangen reacties, vóór dat inno-V en ProRail aan het editen slaan (als en waar nodig). In die bespreking willen 5.1.2. en ik m.n. de evaluatie-slides van de 11 varianten verfijnen (hierop kwam – terecht – al een aantal commentaren tijdens de presentatie). Dit vergt echt dat 5.1.2. en ik een paar uur met elkaar praten, met de commentaren van de stakeholders in de hand. De enige datum waarop dit nog te regelen is, is vrijdag 24 april in de middag. Prima
- Dat betekent dat wij de reacties van alle 4 de partijen echt vóór die dag moeten hebben ontvangen, als één notite per stakeholder. En voor NS dus uiterlijk die dag om 12u, niet einde dag. Denken jullie dat dit te regelen is? Dan bespreken wij die reacties en beslissen we wat we overnemen en wat er moet gebeuren de week erop.

  Overigens, het idee was ook dat IenW zelf hier een eerste schifting in aanbrengt. Lukt het jullie om dit ook voor de 24e te doen? Ik heb bij NS 24e 12.00 als deadline gegeven, zal dat volgende week herbevestigen. Wij kunnen wel voor de 24e naar de commentaren van FMN, DOVA en Rover kijken maar dus niet naar die van NS
- De week erop is 5.1.2. er niet en kunnen geen gesprekken met hem plaatsvinden. Wel kan iemand bij ProRail aanpassingen aan "hun" slides aanbrengen. Ook bij inno-V kunnen wij aanpassingen doorvoeren. Hoeveel tijd dat gaat kosten, is nu nog niet precies aan te geven. Wij streven naar het inleveren van een concept-eindversie op 5 mei bij IenW, die dan het resultaat kan lezen voor een laatste ronde commentaren. Mooi
- Op 6/7 mei vinden dan alle vier de stakeholdergesprekken plaats, uitgaande van het idee dat 5.1.2. erbij moet zijn. We kunnen de stakeholders op dat moment alleen maar informeren over wat we aangepast hebben (als dat nodig is geweest), maar het is dan te laat om dan nog met hen van gedachten te kunnen wisselen over hun zienswijze e.d., want daarvoor zouden de gesprekken eerder moeten plaatsvinden. 5.2.1 + 5.1.2.i . We geven daarop een reactie met in gedachten de aanpassingen die jullie al dan niet hebben doorgevoerd. We moeten tijdens die gesprekken niet vertellen wat er wel of niet is aangepast, daar gaan de stakeholders niet over. Stakeholders krijgen geen volgende concept-versie o.i.d.
- Op vr 8 mei kunnen eigenlijk alleen nog maar wat spelfouten gecorrigerd worden, géén echte aanpassingen meer want het rapport moet diezelfde dag al af, het is daarna meteen ma 11 mei…Eens.

Eens?
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e @minienw.nl>
Date: Friday, 17 April 2020 at 16:18
To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.i @inno-v.nl>, 5.1.2.e @prorail.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl>
Cc: 5.1.2.e - BSK" 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB" 5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Ha allen,
Gesprekken op 6/7 mei is op zich ok.
We zitten wel een beetje met het aanleveren van stukken voor het proces van de MR, deadline daarvoor is al op 11 mei dus dan hebben we het liefst een def rapport.
Het proces is dan als volgt?:

- Stakeholders leveren commentaar aan
- Inno-v besluit, evt in overleg met ProRail en IenW welke aanpassingen worden doorgevoerd
- Op 6/7 mei bespreken we met de stakeholders hun commentaar, dit leidt mogelijk nog tot lichte aanpassingen
- Is dat haalbaar voor inno-v om voor 6/7 mei aan te geven welke opmerkingen van stakeholders wel en niet zijn verwerkt? Dan kunnen we daar ook effectief de gesprekken over voeren.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.i @inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 15:52
Aan: 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Hallo,
Persoonlijk deel ik de mening van 5.1.2.i (zelfde team bij de 4 gesprekken). En wat betreft het verwerken van de commentaren (opmerking 5.1): ik zou liever voorkomen dat we de verwerking van de reacties en de gesprekken parallel laten lopen, want dat gaat anders leiden tot aardig wat “confusion” tussen versies en wat wel en niet al gewijzigd is, en tot werk-overnieuw-moeten-doen door dezelfde blz. meerdere keren aan te moeten passen. Het lijkt me efficiënter en uiteindelijk sneller om alle overwegingen over elke blz. in één keer in beschouwing nemen en die dan ook in één keer verwerken. M.i. zou na de vier gesprekken een discussie met z’n allen (IenW, inno-V, ProRail) moeten plaatsvinden om te beslissen wat er wel en niet wordt aangepast. Daarna wordt dat dan uitgevoerd. 7-8 mei zou ik prima vinden voor de gesprekken.
Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e @prorail.nl>
Date: Friday, 17 April 2020 at 15:29
To: 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.i @inno-v.nl>
Cc: 5.1.2.e @minienw.nl" 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl" 5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Ik denk dat je inschatting klopt. Maar het is ook wel netjes als hetzelfde team de gesprekken voert. 5.2.1 + 5.1.2.i Is het niet veel eenvoudiger om alle gesprekken te voeren op 6 (FMN en ROVER) en 7 mei (DOVA en NS)? Ik zie niet helemaal waarom dat de planning zo zou beïnvloeden. 5.2.1 + 5.1.2.i En het geeft iets meer voorbereidingstijd. En de verwerkingstijd blijft hetzelfde. Of verandert de inbreng van de partijen door de gesprekken?

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 14:39
Aan: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.i @inno-v.nl>; 5.1.2.e @prorail.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>
Onderwerp: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Beste 5.1.2.e, beste 5.1.2.i,
Intern zijn we aan het kijken geweest wanneer we met de stakeholders kunnen zitten om hun reacties op het inno-V rapport te bespreken. We weten dat we de reacties van de stakeholders ontvangen op woensdag 22 april. NS komt iets later met haar reactie, op vrijdag 24 april.
5.1.2. zou op vakantie zijn tussen 27 april en 5 mei. Zijn aanwezigheid zal in onze inschatting vooral nodig zijn voor de gesprekken met NS en FMN, en minder voor de gesprekken met ROVER en DOVA. Deel je die inschatting 5.1.2.? Het zou overigens wel behulpzaam zijn als 5.1.2. voor zijn vakantie wil reageren op de reacties van partijen richting 5.1.2.e en IenW.
Ons voorstel zou zijn om de gesprekken met stakeholder gericht te plannen op de volgende data.
FMN: vrijdag 24 april (vanaf 11u)
ROVER en DOVA: donderdag 30 april (hele dag)
NS: donderdag 7 mei (hele dag)
Dit betekent wel dat we de gesprekken en de verwerking van de reacties parallel moeten laten verlopen. Anders loopt de einddatum van de opdracht teveel uit.
Is dit wat jullie betreft haalbaar? Zodra we jullie instemming vernemen, sturen wij individuele invites naar de verschillende partijen.
Hartelijke groet,

5.1.2.e
Beleidsmedewerker
.....
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.
Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
Here you can read the full e-mail disclaimer.

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders
Datum: woensdag 22 april 2020 20:14:07
Bijlagen: image002.jpg

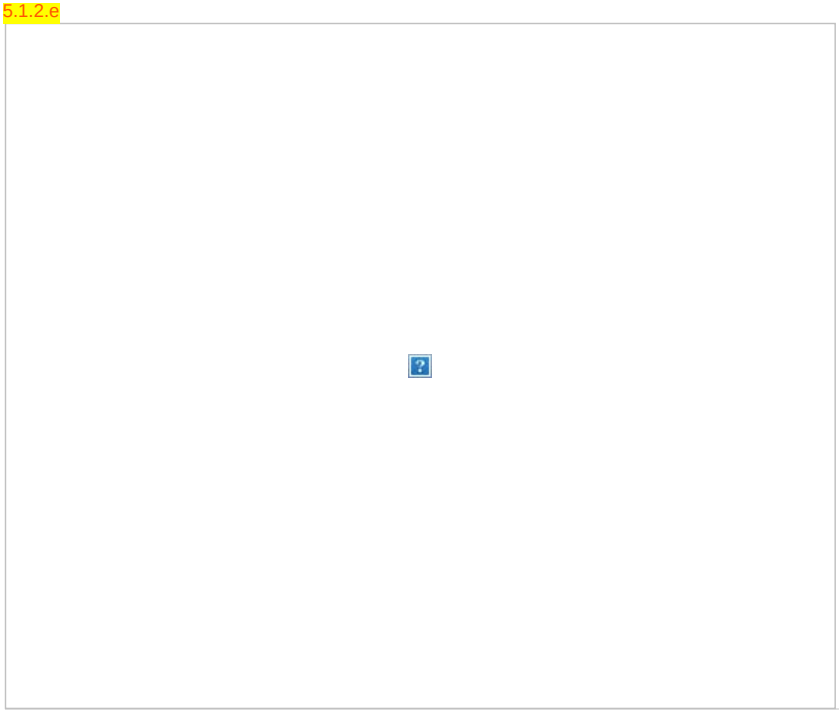
Hallo,

Dit lijkt me prima. Als dit helemaal akkord is (@5.1.2.e geef je een seintje?) dan sturen wij de Teams links voor de gesprekken.

Groet,
5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMo
Sent: Wednesday, April 22, 2020 14:43
To: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - BSK
Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dag allen,
Inmiddels hebben alle partijen de Doodle ingevuld. DOVA is bij nadere uitvraag ook bereid om naar woensdagmiddag te verkassen.
Is het een idee om als volgt de gesprekken met partijen in te plannen?
Woensdag: Rover en DOVA
Donderdag: NS en FMN
Voordeel is dat 5.1.2.e bij de (moeilijkere) gesprekken op donderdag kan zijn.
Hartelijke groet,
5.1.2.e



Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 20 april 2020 12:44
Aan: 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dubbele inhoud met document 85

Dubbele inhoud met document 85

Van: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 17:22
Aan: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dubbele inhoud met document 85

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 17:03
Aan: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dubbele inhoud met document 85

From: 5.1.2.e @minienw.nl>
Date: Friday, 17 April 2020 at 16:18
To: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>, 5.1.2.e @prorail.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl>
Cc: 5.1.2.e - BSK" <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGB"

5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dubbele inhoud met document 85

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 15:52
Aan: 5.1.2.e @prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Hallo,

Dubbele inhoud met document 85

From: 5.1.2.e @prorail.nl>
Date: Friday, 17 April 2020 at 15:29
To: 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Cc: 5.1.2.e @minienw.nl" 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl" 5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dubbele inhoud met document 85

Van: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 17 april 2020 14:39
Aan: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e @prorail.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>
Onderwerp: Data voor verdiepingssessies met stakeholders

Dubbele inhoud met document 85

Dubbele inhoud met document 85

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 | inno-V
Onderwerp: Re: primaire reactie FMN op Prorail rapport mbt HRN (onderliggend aan Inno-V rapport)
Datum: woensdag 29 april 2020 18:26:36
Bijlagen: image001.png
image002.png

Hallo,
Ter info:

- Wij hebben nog niets van FMN ontvangen.
- ProRail is druk aan het werk
- Wij ook

Een wat vragen:

- Wanneer zouden we 5.1.2.e kunnen spreken (over het juridische deel van de vragen en de behandeling daarvan)?
- Hebben jullie 5.1.2.e gesproken? (idem)
- En hebben jullie nieuws te melden over de opdracht?

Groet, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Date: Friday, 24 April 2020 at 17:28
To: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e | inno-V , 5.1.2.e , 5.1.2.e - BSK" , 5.1.2.e
Subject: RE: primaire reactie FMN op Prorail rapport mbt HRN (onderliggend aan Inno-V rapport)
Hoi 5.1.2.e, graag gedaan. En qua planning heb ik aangegeven dat we ons best doen het volgende week zsm te leveren, op zijn vroegst woensdag. Maar ik kan niet uitsluiten dat het iets later wordt onbedoeld, hangt nl af ook even van fiattering FMN-bestuur. Maar als gezegd: we doen er alles aan het zsm bij jullie en Inno-V te hebben
Hgr
5.1.2.e
Met vriendelijke groet,
5.1.2.e
5.1.2.e Externe Betrekkingen

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

Van: 5.1.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 24 april 2020 16:47
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e @inno-v.nl; 5.1.2.e - DGMo ; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: primaire reactie FMN op Prorail rapport mbt HRN (onderliggend aan Inno-V rapport)
Bedankt 5.1.2.e, hiermee kunnen we vast een slag maken.
Ik ga er op basis van ons telefoongesprek vanuit dat we volgende week woensdag jullie complete reactie ontvangen, klopt dit?
Fijn weekend!
Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @arriva.nl>
Verzonden: vrijdag 24 april 2020 16:37

Aan: 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @prorail.nl' 5.1.2.e @prorail.nl>
CC: 5.1.2.e @arriva.nl>
Onderwerp: primaire reactie FMN op Prorail rapport mbt HRN (onderliggend aan Inno-V rapport)

Goedemiddag 5.1.2.e en 5.1.2.e,
Op verzoek van 5.1.2.e toch vandaag een snelle primaire reactie op het Prorail-rapport. FMN heeft waardering voor de Prorail-analyse en kan zich in grote lijnen prima vinden in de analyse. FMN is het echter nadrukkelijk niet eens met de conclusie van ProRail dat een splitsing tussen IC's en Sprinters niet zou kunnen werken; zeker in regionale spoornetwerken kan dat, en ook zo in de praktijk al bewezen in Limburg, uitstekend werken. In het voordeel van de reizigers.
Er is sprake van minimaal drie grote regionale netwerken, die deels aangestuurd worden door de DO's en nog beperkt onderdeel van het HRN zijn:
1. Netwerk Noord
Hier zijn de stoptreinen tussen Zwolle en Groningen en Leeuwarden ontbrekende schakels. Het vervoer is naast Zwolle en Groningen op de regionale centra in het Noorden gericht en bestaat nog parallelliteit met het busnet. Op termijn zijn interessante doorkoppelingen mogelijk tussen deze en de al gecentraliseerde lijnen mogelijk en kan een efficiency slag gemaakt worden met het busnet. Er is nog ruimte voor nieuwe stations, die het spoorvervoer verbeteren.
Er ontstaat dan een volwaardig regionaal netwerk met voldoende omvang om efficiënt qua personeel – en materieel inzet uitgevoerd kan worden en t.z.t. een interessant aan te besteden pakket vormt.
2. Netwerk Oost
Hier is de stoptrein Apeldoorn – Enschede de ontbrekende schakel in een vrijwel aaneen gesloten regionaal netwerk. Parallelliteit met het busnetwerk is hier niet meer aan de orde. Er is ook hier nog ruimte voor verbeteringen zoals een half uur minder reistijd tussen de Achterhoek en de Randstad. Het totale regionale netwerk Oost met aanvullend busvervoer is t.z.t. één interessant pakket voor een aanbesteding.
3. Limburg.
Hier zijn de regionale stoptreinen tussen Roermond en Maastricht en Heerlen en Sittard, die parallel aan de IC treinen rijden al gedecentraliseerd. Er is nog ruimte om internationale wensen "op maat" regionaal op te lossen. Het hele netwerk van trein en bus is één interessante concessie met voldoende omvang.
Dan zijn er nog projecten als in Zeeland, waar verbetering van het IC net leidt tot de vraag hoe stations, die niet door een IC bediend worden toch vervoer moeten houden. Ook hier kan een regionale oplossing op maat een goed vervoersysteem in een landelijk gebied in stand houden.
De combinatie van regionale netwerken, waar IC treinen door heen rijden komt in Europa veelvuldig voor. DB Fernverkehr rijdt door regionale netten waar DB Regio en bijvoorbeeld Abellio de regionale diensten rijden. TrenItalia rijdt door de regionale netten van Ferovie Nord Milano en BLS S-Bahnen rijden op de netten rond Bern, waar SBB IC/IR treinen rijdt. Hier is sprake van voldoende buitenlandse ervaring, waar we van kunnen leren.
Hopende jullie hiermee voor het moment voldoende geïnformeerd te hebben.
Fijn weekend gewenst en 5.1.2.e fijne vakantie gewenst.
Hartelijke groeten, namens FMN,
5.1.2.e

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e
5.1.2.e Externe Betrekkingen

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

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; 5.1.2.e - DGB
Cc: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: Reactie NS op rapport inno-V: selectie te bespreken met / behandelen door I&W
Datum: donderdag 30 april 2020 16:31:04
Bijlagen: 2020 04 24 NS - reacties rapport (met opm).xlsx

Hallo,
Ter voorbereiding op morgen, hierbij een file met onze voorlopige opmerkingen op de waslijst van NS. We hebben in een paar kolommen aangegeven of en wie we nodig hebben voor de verwerking.

- Ik heb in deze file alvast die vragen geselecteerd die juridische overwegingen vergen, graag overleg met 5.1.2.e ? 5.1.2.e ? hierover
- Ook zijn de vragen geselecteerd waar wij algemeen overleg met IenW nodig hebben, dat zijn minder vragen.
- De rest denken wij zelfstandig te kunnen addresseren. Die vragen zijn hier dus verborgen, en daar zijn we mee bezig.

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

Reactie NS Conceptrapport Ordeningsonderzoek inno-V

Hoofdstuk	Pagina	Opmerking - Advies- Suggestie	Voorlopige opmerkingen inno-V	inno-V	ProRail	vDoorne	ieNW
Variant voor marktordening	6	Er wordt opgemerkt dat een onderhandse gunning juridisch op voorhand onzeker is. Dit is een niet-onderbouwde conclusie. Het is immers zeer denkbaar dat het HRN voldoet aan de in de PSO genoemde voorwaarden (dit was voor Nederland een belangrijke reden om in te stemmen met het ak-pakket). Daarbij speelt ook dat een aanbesteding overeens juridische onzekerheden met zich meebrengt. Dit punt komt op diverse slides terug, belangrijk om dit correct weer te geven.		X		X	X
Variant voor marktordening	7	Bij de keuze voor onderhands gunnen staat de (beleids)visie van een lidstaat (en dus niet de Europese Commissie) centraal in artikel 5, lid 4bis van de PSO Verordening. Het is dus ook aan de lidstaat om te bepalen wat onder een 'hoge bevoegdheid' moet worden verstaan. Het gebruik van de formulering ('met redenen omkleide bevoeging') wijst niet op een hoge bevoegdheid, een term die bij het thema juridisch kader terecht niet gebruikt wordt - maar in de samenvatting wordt wel ten onrechte over een hoge bevoegdheid gesproken. Hiermee worden ten onrechte obstakels verondersteld voor onderhandse gunning. Niet goed onderbouwde suggesties dat onderhands gunnen problematisch is, bieden geen correct beeld en moeten daarom voorkomen worden.		X		X	X
Variant voor marktordening	7	Er zitten juridische randvoorwaarden aan de optie OV-Bureau en onderaanbesteding (PSO artikel 4, lid 7). Deze ontbreken in het rapport, zowel bij de analyse van de variant als het juridisch kader. Een concessiehouder mag maar een beperkt deel onderaanbesteden (de concessiehouder moet een aanzienlijk deel van de diensten zelf uitvoeren). Het OV-Bureau zal dus altijd onderdelen moeten zijn van de overheid (het OV-Bureau Groningen-Drenthe is bv. een openbaar lichaam). Een prominente variant uit het rapport (NS-houdt concessie, maar besteedt het vervoer aan) is dus niet mogelijk.		X		X	X
Variant stationsmonopolie	12	Hier gelden ook veel van de gemaakte opmerkingen bij pagina 10. Daarnaast is het vreemd dat de juridische opmerking over haalbaarheid van deze variant gelijk is aan de bij status quo. Het is immers evident dat onderbouwing van het onderhands gunnen hier veel lastiger is dan bij de status quo variant.		X		X	X
Variant Yardstick competition	16	In deze variant wordt voorbijgegaan aan de overige eisen (anders dan eigendom/zeggenschap) die door artikel 5, tweede lid, PSO worden gesteld aan inbesteding. Zo staat er dat het moet gaan om de vervoerbehoeften van stedelijke agglomeraties of plattelandsgebieden, of beide, waar bij de verondersteide deelnemten geen sprake van is. Voor een correct beeld is het belangrijk dit toe te voegen.		X		X	X
Variant OV-bureau Nederland	24	Zoals al eerder gezegd is de variant met NS als concessiehouder niet mogelijk op grond van artikel 4, lid 7 van de PSO-vervordening (is variant a) in het juridisch kader). In de OV-Bureau-variant verdwijnt NS dus (als vervoerpartij in Nederland) of gaat op in de overheid. Naast alle vragen die dit oproept over de eindstatte betekent dit ook een zeer complexe transitiefase (je wilt de vervoerpartij immers niet van de ene op de andere dag laten verdwijnen) met een onoplosbaar en kostbaar (i.v.m. maximaal 5 jaar en vragen met verlengd mandaat). Bij de praktische voorwaarden wordt dit ernstig door uit te gaan van NS als concessiehouder, maar dat is dus alleen mogelijk bij de eerste paar aanbestedingen, daarna wordt het aandeel ondernaeming te groot voor een concessie aan NS.		X		X	X
Variant OV-bureau Nederland	24	Ook de constructie (variant b) van NS als concessiebeheerder (op grond van wat voor juridische relatie met Ventit?) en NS die (sub?)concessies aanbesteedt aan ondernaemers/vervoerders, waar de Minister formeel concessieverlener is, lijkt aanbestedingsrechtelijk discutabel en ook lastig in de praktijk uitvoerbaar.		X		X	X
Prestaties	31	(en p. 32) Hier wordt uitgegaan van de oude benchmark. Ventit beschikt over concept van nieuwere benchmark. Ook hierult blijkt dat de kostenniveaus van ProRail en NS tot de laagste van de vergelijkingsgroep behoren. Ingrijpende wijzigingen hebben zeer waarschijnlijk negatief effect. Het rapport verwijst op diverse plaatsen naar rapporten die nog niet openbaar gemaakt zijn, maar dat binnenkort wel worden, dus dat kan geen bezwaar zijn tegen het gebruik van recentere benchmark.		X			X
Prestaties	33	M.b.t. 'de punten waarop NS wordt gevraagd een aanvullende inspanning te leveren: het gaat het niet altijd om aanvullende inspanningen, maar het borgen van inspanningen die NS al doet.		X			X
Prestaties	33	Er wordt gesproken over de realisatie door NS in de eerste helft van 2019, inmiddels zijn ook cijfers over heel 2019 beschikbaar.		X			X
Het beleid betreffende het spoor	34	MaaS is niet direct overheidsbeleid (s bv. onderdeel van NOVB-beraadsbijdragen en daarmee breder dan overheidsbeleid), zeker niet bij het HRN (NS is hier onafhankelijk van het overheidsbeleid al lang mee bezig). De overheid wil dat dit een vlucht neemt, maar het zal vooral aan marktpartijen worden gelaten. Tekst beheft dus nuancering.		X			X
Conclusies eerder onderzoeken	38	Het stationsonderzoek laat een ander beeld zien over het gelijke speelveld: de stelling over het gelijke speelveld is te streng, verwerkers hebben hierover mogelijke zorgen geuit, maar daar staan verschillende andere verwerkers tegenover die geen problemen zien. Het rapport geeft dit onvoldoende b. Verwerkers geven als samenvatting een mooi rapportcijfer. De ACM heeft bovendien geconcludeerd dat de beheersmaatregelen afdoende zijn. Ook de derde bullit is niet correct: de opdracht aan RHDHV was om vier opties te onderzoeken, RHDHV doet vervolgens achter gelen aanbevelingen over welke opties mogelijk zijn. Bovendien heeft het RHDHV-onderzoek geen relatie met de aan inno-V gestelde onderzoeksvraag. DX raakt niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning.Daarom het verzoek de verwijzing naar het stationsonderzoek in zijn geheel te verwijderen. In de call op 15 april 2020 bleek de vermelding van dit onderzoek ook bij andere stakeholders tot verwarring te leiden.		X			X
Conclusies eerder onderzoeken	38	(en p.40) Rapport Beleidsdoorlichting. Er staat "inrichting van het toekomstig spoor". Formulering kan verwarrend zijn: het kan gelezen worden als marktordening terwijl het gaat over infrastructurele projecten die het spoornetwerk wijzigen. Daarnaast komt de constatering "ongeacht de wijze van gunnen" in het geheel niet voor in het aangehaalde rapport. Dit dient aangepast te worden. De onderzoekers kunnen op grond van andere onderzoeken zelf conclusies trekken, maar dat mag niet gepresenteerd worden als een uitkomst van dat onderzoek.		X			X
Conclusies eerder onderzoeken	42	Het onderzoek naar de stations heeft geen raakvlak met de gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt immers niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning. De suggestie is deze slide te verwijderen. Zie verdere opmerking. Mocht de slide toch behouden blijven, dan verdient wij onderstaande aanpassingen op de slide van belang:		X			X
Conclusies eerder onderzoeken	42	Onder 'belangrijke bevindingen' (rechterkolom) staat: - "Het ligt voor de hand om de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations aan te laten sluiten op de toekomstige ordening op het spoor. - Een afwegings daarbij is op welke wijze de borging en realisatie van publieke belangrijk op stations het beste bij publiek-gestuurde en/of meer rendementsgedreven organisatie(s) belegd zou kunnen worden." Dit blijkt geenszins uit het rapport van RHDHV. Deze bevindingen zijn ook niet af te leiden uit teksten in het rapport en moeten dus verwijderd worden en vervangen worden door de belangrijkste conclusies die de RHDHV-onderzoekers feitelijk getrokken hebben. Zie hierorder:		X			X
Conclusies eerder onderzoeken	42	Onder 'belangrijke bevindingen' zou passend zijn een passage uit de samenvatting van het rapport over te nemen, te weten op p. 2: "De (specifieke) publieke belangen op en rond stations, zoals uit de Lange Termijn Spooragenda kunnen worden afgeleid, worden gerealiseerd, - Er zijn geen grote knelpunten geconstateerd. - Vanuit het perspectief van de reiziger is de reisgeranteerdheid goed en de afgelopen jaren verbeterd. - Verwerkers zijn over het algemeen tevreden, maar hebben wel zorgen over het gelijke speelveld. - Vanuit het perspectief van de belastingbetaler is er aanleiding om te veronderstellen dat de mate waarin de belongen efficiënt worden gerealiseerd vergroot kan worden. - Uit gesprekken blijkt dat respondenten ervaren dat ProRail en NS Stations elkaar in balans houden en dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de stations. - Maar er wordt ook ervaren dat de eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling leidt tot inefficiënties, zo is er veel afstemming nodig en overlap in taken en verantwoordelijkheden."		X			X
Conclusies eerder onderzoeken	42	Verder: er wordt – door er een heel blok op het midden van de pagina aan te wijzen – veel aandacht besteed aan de kantteknenigen bij de huidige stationsordening (terwijl de belangrijkste bevinding is dat het goed gaat op stations in NL, ze hiervoor). Voorstel is dan ook om - inden deze slide niet geschrapt zou worden, zie boven- het rechterblok en het middelste blok om te draaien (met inachtneming van het telsbvoorstel hierboven) en de kantteknenigen bondigen weer te geven (in steekwoorden). Hiermee sluit de koptekst ook beter aan bij de inhoud van de slide (is nu niet het geval). Waarbij een voorstel zou zijn de koptekst als volgt aan te passen: "Onderzoek naar ordening op stations laat zien dat de samenwerking tussen de betrokken partijen goed gaat en de doelen behaald worden, maar dat de efficiency van de samenwerking kan worden verginsd." De zorg over het gelijke speelveld is weliswaar geuit, maar wordt niet ondersteund door de feiten. Dat er efficiencyverbeteringen mogelijk zijn wel en dat wordt ook door partijen zelf onderschreven.		X			X
Juridisch kader	48	De analyse richt zich volledig op de wijzigingen a.g.v. het ak pakket. Hierdoor ontbreekt een belangrijke regel die relevant is voor dit rapport namelijk artikel 4, lid 7 van de PSO Verordening. Daar worden beperkingen opgelegd aan het onderaanbesteden door een concessiehouder wat bij de variant OV-Bureau van groot belang is (zie ook commentaar bij die variant). Dit relevante artikel moet dus niet ontbreken bij het juridisch kader.		X		X	X
Juridisch kader	48	De bevoegde instantie heeft op grond van EU-regels meerdere volwaardige wettelijke mogelijkheden, aanbesteden is dus niet het uitgangspunt of hoofdregel. Dit spreekt nog dan ook niet uit het rapport, waar op grond van de WP2000 onderhands gunnen eerder de hoofdregel is. Dat moet worden rechtgezet. Ook de opmerking dat diensten moeten aanbesteden komt door een politieke keuze die is vastgesteld in de WP2000.		X		X	X
Juridisch kader	48	Prestatievrijstelling is een vreemde en onjuiste term, omdat de prestaties juist niet de grondslag zijn voor het recht om onderhands te gunnen (moeten alleen iets beter zijn dan de vorige concessie). Het is dus beter om gewoon te spreken over een onderhandse gunning.		X		X	X
Juridisch kader	48	Bij de optie onderhands gunnen moet toegevoegd worden dat het een verbetering moet zijn t.o.v. de vorige concessie.		X		X	X
Juridisch kader	48	De overheid heeft nog andere mogelijkheden, zie preambule 18 Richtlijn 2016/2370. Op voorwaarde dat niet-discriminerende toegang wordt gewaarborgd, kunnen de lidstaten specifieke voorwaarden verbinden aan het recht op toegang tot de infrastructuur teneinde de uitvoering van een gintegreerde dienstregeling voor binnenlandse passagiersdiensten per spoor mogelijk te maken. Dit ontbrekende punt speelt op meerdere slides terug en ins dus toegevoegd moeten worden.		X		X	X
Juridisch kader	49	Vermeld is dat een langere looptijd dan 10 jaar van een voor 24 december 2023 onderhandse concessie in geen geval is toegestaan. De uitzondering uit artikel 4 lid 4 PSO-verordening, op grond waarvan de maximale looptijd van een concessie met maximaal 50% kan worden verlengd, is niet buiten toepassing verklaard in de PSO-verordening (en staat expliciet in het nog van toepassing zijnde artikel 5, lid 6). Hier is op zijn minst discussie over mogelijk.		X		X	X
Juridisch kader	49	Voor de volledigheid lijkt het goed om bij de nieuwe situatie ook een opmerking te maken over de kwantiteit (10 jaar + meerlaand +50% op grond van artikel 4, lid 4).		X		X	X
Juridisch kader	49	De uitgebreide en deugdelijke motivering vindt zijn grondslag in de Awb-vermoedelijk, maar de PSO-verordening legt deze toets bij de bevoegde instantie en heeft het alleen over een met redenen omklede beslsiing. Het lijkt ons beter om hier aan te sluiten op de PSO-tekst en geen niet onderbouwde aannems te doen over wat dat precies betekent.		X		X	X
Juridisch kader	52	Goed om te vermelden dat de ACM methodiek kijkt naar de cumulatieve effecten van open toegang diensten.		X		X	X
Overgang personeel	56	Het klopt dat NS op grond van artikel 71 van de HRN-concessie en artikel 46 WP2000 (oud) praktisch alle informatie dient te verstrekken aan BLW in het geval van een concessieaanbieding. Het rapport gaat er echter veel te gemakkelijk van uit dat ilk/it deze informatie bij een aanbesteding aan andere marktpartijen mag verstrekken. Dat is een grote omissie. Het gaat bijvoorbeeld om OV-chipkaartdata (p. 58). Gelet op de bedrijfsvertrouwelijke aard van deze informatie kan deze niet (zomaar) aan andere verwerders/concurrenten van NS worden verstrekt. Het belang van ettende concessiehouders bij vertrouwelijkheid van de informatie over deze concessies wordt ook als zodanig erkend in de PSO-verordening, zie bijvoorbeeld artikel 4 lid 8, dat in het gehoel niet genoemd is in het rapport (citaat): "Openbaardienstcontracten vermiten van de exploitant dat hij de bevoegde instantie de informatie verstrekt die essentieel is voor de gunning van openbaardienstcontracten, met waarborging van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie." Het verzoek is dan ook om het rapport een verwijzing naar dit artikel te laten opnemen. Mede gelet op het feit dat dit in het rapport een foute wordt aangeroden dat NS onderhandse gunning heeft verplichting om informatieverstrekking afdwingbaar te maken. Er kunnen uiteraard voorwaarden worden verbonden aan het verstrekken van de (hierin omschreven informatie aan derden (bijvoorbeeld een NDA).		X		X	X
Overgang materieel en toegang dienstvoors	57	Door de ondercoekers wordt alleen ingegaan op de ex ante goedkeuringsmogelijkheden. Hierdoor ontbreken de normale wettelijke eisen die worden gesteld aan de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen zoals zijn neergelegd in wet- en regelgeving. Ook deze zorgen ervoor dat de toegang tot dergelijke diensten en dienstvoorzieningen wordt gewaarborgd, het ex ante regime is in aanvulling daarop.		X		X	X
Procedurele vereisten bij gunning concessie	61	Artikel 5, lid 3 ter, PSO betreft een kan-bepaling. De suggestie wordt hier gewekt dat dit een verplichting betreft.		X		X	X
Procedurele vereisten bij gunning concessie	61	Artikel 5 bis, PSO is in de Nederlandse wetgeving evenwens uitgewerkt in de artikel 43a-d. Het lijkt zinvol om ook de nationale bepalingen op te nemen om een volledig beeld te geven.		X		X	X
Procedurele vereisten bij gunning concessie	61	Ook concessies o.b.v artikel 5, lid 4bis moeten bekend gemaakt worden. Termijn ontbreekt echter in PSO.		X		X	X
open toegang	63	Daarnaast is de rechterzijde van deze slide niet duidelijk. In couverte dat het niet duidelijk is welk punt gemaakt wordt met deze opsomming, ook gelet op de "kop". Het lijkt zinvol op te merken dat "open toegang" op binnenlands vervoer een nieuw fenomeen is dat in de komende jaren zich zal moeten gaan ontwikkelen, dit zal leiden tot diverse vragen.		X		X	X
Coordinatie Limburg	79	Er staat vermeld dat er sprake is van hogere efficiency zonder te vermelden dat dit komt door productieeuves (zoals wel in het rapport staat): geen vaste conductieur op de trein en minder capaciteit in de spits (met een lagere rijdukmaters tot gevolg). Eigenlijk gaat het hier om effectiviteitsmaatregelen en niet om efficiencymaatregelen. Verzoek is de conclusie in lijn te brengen met de onderliggende onderzoeken.		X			X
Casus open toegang	80	Conclusies er staat "ceteris" voorbleen. Duidelijker is "bepaalde" anders lijkt het ten onrechte dat bepaalde voorbeleen zich zeker voordoen.		X			X
Casus open toegang	81	Bij conclusies wordt gesproken over "meer de standaard" . Lijkt verstandig om hier aan toe te voegen: "Maar of dit daadwerkelijk zo is en of dit gelidt voor alle soorten van grensverschrijdende kruisdiensten zal nog moeten blijken".		X			X

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - HBJZ
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: 2020 04 24 NS - reacties rapport (met opm) (002).xlsx
Datum: vrijdag 1 mei 2020 15:29:49
Bijlagen: 2020 04 24 NS - reacties rapport (met opm) (002).xlsx

---

HI 5.1.2.e,
Ik heb hier in geel in de excel aangegeven wie waar het voortouw in zou kunnen nemen tav de juridische onderdelen (ienw tav een aantal juridische vragen, mn open toegang en algemeen uitgangspunt van Wp2000, aanbesteden tenzij principe). Ik heb hierbij overigens niet gekeken van wie welke sheet afkomstig is. puur op basis van opmerkingen van NS.
Groet 5.1.2.e

VERTROUWELIJK

Reactie NS Conceptrapport Onderzoeksbureau Imro-V

Hoofdstuk	Pagina	Opmerking / Advies Suggestie	Inhoudelijke opmerkingen Imro-V	Ov commentaar Imro-V	Imro-V	ProRail	v'Oosterie	Gemi
Algemene opmerkingen		Het rapport is een goede samenvatting van de knelpunten en de sectorale knelpunten die worden in een vervolgonderzoek moet worden/stelling. De keuzes om logische, voor aanbevelingen van een netwerk dat volledig op de kop gaat is onderwijlt en dus gaat ze wilt fix. maatregelen (namen verkeren met materieel). Het is niet bepaald denkbaarstelling die, zelfs als aanbevelingen gewenst wordt gezien, het dus ook gaan spelen bij de (discussie over de) corrosie van 2035. Belangrijk om in te blijk vorkent nanmelden hier een meldpunt tweed aal te verkrijen.		X	X		
Algemene opmerkingen	-	De gevolgen voor reizigers komen slechts kort en zijdelings aan bod. Het wizard reizigers zich inzenden in het rapport. Dat moet dan het rapport een "aanbiedplatform" en instituteerde chier advies, in plaats van het aanbieden bij de vraag in de markt.			X			
Algemene opmerkingen	-	Het rapport presenteert logistieke maatregelen als de oplossing voor capaciteitsproblemen. De route per capaciteit & vergelijken (infra, techniek, logistiek) moet echter niet ontzaand worden vormvrijgd met de marktverdelingsdiscussie. Door deze twee aspecten los van elkaar te bezien komen kosten en baten van maatregelen niet goed in beeld. Maatregelen dienen in een integraal worden beschouwd. Dit rapport vormvrijheid het beeld nog.			X	X		
Algemene opmerkingen	-	Wereldwijd heeft bedrijf Hewelaar technische systemen (HTS)/ BU/ ESTPVC/ VU zijn ook (juist) te realiseren BU/. vervoerder. Daarmee kan je met 1 infilk de afweging maken tussen logistieke synergie en 'maatwerk per corridor' zonder dat verschillende bedrijfsbelangen een rol spelen. Heel belangrijk voor de toekomst van het Nederlandse bedrijf. Het is daarom van belang dat de nieuwe ESTVU/ early businessdeen zij opgenomen. Het bijlst dus in de praktijk dat dit mogelijk is.				X		
Algemene opmerkingen	-	In vervol in het rapport geschetst dat de ordening/corridors moeten topslagen aan een goed product (1 uur vrij/g), dit draagt niet TEN/ TENT-T. We zijn voorstander van het rapport maar zien ook gebiedt. de reizger komt ernaar voor, en er wordt alleen gebiedt gelmten (o.b.v. - de analyse van ProRail) naar het ontwerp van capaciteitsgroter. Het zou duidelijker moeten worden in het rapport dat de varianten niet dezelfeverhelijk vergeleken zijn op bv. de doelen van TBCV 2040.		X				
Algemene opmerkingen	-	De analyses in het bewijs doet van het rapport zijn voor het algemeen gezwig en correct (even afgezien van onze opmerkingen o.a. bv. ProRail rapport), maar de vertaling hiervan in de aanbevelingen is niet altijd logisch. Zo wordt bijvoorbeeld de Zuidtak van Amsterdam als belangrijke aaypuntbieden vrucht evaluatiebijdragen. De punten voor Lunteren kader Zie. Hoge beteiljdsel en het ontbeperen van de nuancegen die wel in de ProRail analyse staan. Het is daarom van belang dat de nieuwe ESTVU/ early businessdeen zij opgenomen.		X				
Algemene opmerkingen	-	Een van de onderdelen van de robuustheid is de beschikbaarheid van voldoende capaciteit op de varianten. Hierdoor ontstaat een diffuus beeld dat het nieuwvoendeel/inzomnte beelden kan bieden. De opmerking BU/g . Dr. Het zou logischer geweest zijn om alle te nieteren van de status quo variant en dan alleen te kijken naar effecten die een rechtstreeks gevolg zijn van een andere ordening.		X				
Algemene opmerkingen	-	Conclusie: NS is duidelijk dat het goed is dat Prorail, ProRail, ILT, NVWA, het Kustbureau en de Waterwegen, werken verschillende benaamd. Bijvoorbeeld de gelijkwaardige samenwerking met ProRail, dynamische en flexibele begeleg van het publieke belang, integrale afwegingen etc. Voor het commentaar per variant is het het zo belang om te kijken of de succesfactoren wel zijn bereikt. Bijvoorbeeld de succesfactor 'Het realiseren van een robuuste dienstregeling' ('met realiseren verminderde hinderlang") wordt niet op een hoge beeldpool, een korte dip bij het thema (uitdicht kader bereikt niet gehaald) wordt - maar in de samenvatting wordt wel ten onrechte voor een hoge beeldpool gesproken. Hiermee worden ten onrechte obstakels verondersteld voor onderhandse gunning. Het goed onderbouwde suggesties dat onderhands gunnen mogelijkheden biedt om de gewenste kwaliteitsverbeteringen te realiseren.		X				
Variant voor marktordening	7	Bij de 'contractuele moment wordt (impliciet) voorondersteld dat er binnen de integrale HRN-processe daarmeten zitten die er bijdrage problemen/ons uitgehaald en zuiveren worden. Hier fijnt het onderscheid tussen de 'onderhandse gunning' en 'concessie' niet goed uit de verf. Het is niet duidelijk hoe het HRN-je gehen onderhands gegund kan worden? Of wordt het 'verkend de bij de HRN-processe er kader wat het kost een dienstverzelf gecontend om NS (voor de rig. van de reizger) te zoeken? Of is een belangrijke reden bij deze variant, de mieten de in nieg openap of dit wel een duidelijke variant is, zoals in het rapport verondersteld wordt.		X				
Variant voor marktordening	7	Bij de 'concessie' wordt (impliciet) voorondersteld dat er binnen de ordeningsbeleding (PCU artikel 6, lid 3) Deze verkeren in het rapport, noemt bij de analyse van de variant dat het juiteloft trudes. Een concessiemodel mag maar een beperkt deel onderaanbesteden (de concessiehouder moet een aanzienlijk deel van de diensten zelf uitvoeren). Het ITV Bureau zal de afkijk onderdeel maken (zie ook de brochure) Dat ITV Bureau Groningen-Drenthe is bv. een openbaar lichaam). Een gemiddelde bedrijf heeft daarmee niet de mogelijkheden om een concessie te kunnen verkrijgen. Het is dus niet mogelijk.		X		X	X	
Variant voor marktordening	7	In vervol gesteld dat de variant 'vanmeten op dienstensector' minder coordinatieproblemen zou opleveren dan de variant 'vrij'. Dit is een onterechte conclusie. Ook onder dienstensectoren, moet vergeleken met de huidige ordening staat dit hier alvoog niet te misbrieven. Dienstensectoren zouden juist meer coordinatie dan de huidige ordening: • Tunnelen tegelen op stations • Overstappen / aansluitingen regelen (incl transferveiligheid: = welke vervoerder gelt daar voor welke reizigers) • Knelpunten is niet meer uitsluitend bij rail maar dat bijv je concessies waar materieelsporen worden meegegeven, en dat begrijf in de 100en miljoenen als je er daarf wilt uitkomen) • Het is niet duidelijk hoe het HRN-proces zich verhoudt tot de concessies. Daarnaast ontstaat in geval van aanbesteden een risico op wildgroei van dienstenregelen en belastenheffingen (de decentraal OV), bijna niet te voorkomen met meerdere concessies.		X				
Variant voor marktordening	7	Idem 'vanmeestelijke gunning', Eerste alinea: hier staat dat deze variant 'minder coordinatieproblemen zou opleveren dan de variant 'vrij'. Dit is een onterechte conclusie. Ook onder dienstensectoren, moet vergeleken met de huidige ordening staat dit hier alvoog niet te misbrieven. Dienstensectoren zouden juist meer coordinatie dan de huidige ordening: • Tunnelen tegelen op stations • Overstappen / aansluitingen regelen (incl transferveiligheid: = welke vervoerder gelt daar voor welke reizigers) • Knelpunten is niet meer uitsluitend bij rail maar dat bij je concessies waar materieelsporen worden meegegeven, en dat begrijf in de 100en miljoenen als je er daarf wilt uitkomen) • Het is niet duidelijk hoe het HRN-proces zich verhoudt tot de concessies. Daarnaast ontstaat in geval van aanbesteden een risico op wildgroei van dienstenregelen en belastenheffingen (de decentraal OV), bijna niet te voorkomen met meerdere concessies.		X				
Variant voor marktordening	7	In vervol gesteld dat de variant 'vanmeten op dienstensector'

Variant Gebiedsmanagede	12	Hier gelden ook veel van de gemaakte opmerkingen bij paptje 12. Daarnaast is het vreemd dat de juridische aansturing voor faalkansafhaid van dijken verkort gelijk is aan die bij status quo. Het is immers precies dat onderhouwing van het onderhoudt gunnen hier veel budget is dan bij de status quo.					X		X	X
Variant Gebiedsgericht onderhouding	14	Sturing en coördinatie - de door gunnenende stelling dat het behoorlijk mooie is, wordt niet onderschreven door de deelnemers aan de werksessie. De overheersende stelling hierbij is houden met het risico van open kwetsbaren, bij dragt immers het gebiedsgericht.					X			
Variant Verdeling competition	11	Bij de opmerkingenpaptje zint de juridische competentie wordt verwezen naar Zwitserland en Japan. In deze gevallen gaat het echten om toedrag of zelfs verkoopt gelegenheids berdijken, waardoor sector gelijkertijdsbeeld over infra en vervoer. Hier verhouden deze zich tot elkaar en dit als een ongelijkspeel?					X			
Variant Verdeling competition	13	Set op: juridisch competition gaat vooral via de landenfederatieve bij/dijk. Dat is een ander soort competitie dan die in de markt. Daar gaat het om het verwerven van marktaandeel door middel van (samenhangend) netwerk. In NL wordt juist gekozen voor gedane schadlag tussen Pkafdal en de markt. Dat zou hier gewenst moeten worden.					X			
Variant Verdeling competition	16	Goede herkenning opgemerkt en zijn de gemaakte voordelen wat (en zelfs) materialiteit te realiseren in andere varianten stark status quo. Hier worden dus ontwerchte kansen opgewerkt en inzicht gekregen in de mogelijkheden van de verschillende varianten. Ook de opmerkingen bij paptje 16, wordt gewezen (onderschrijving Utrecht) dat juist gevarieerd in binnen een consessie (met deelnemer Hoa dit een stuk lastiger zijn gewenst). Dit bakste punt geldt ook voor andere varianten met					X			
Variant Verdeling competition	15	Hier is zeer de vraag of de diverse deelnemers Academy vragenlijstvoor zijn (dit er werkelijk vergelijkingsmateriaal beschaat. Zeker omdat op voorhand niet duidelijk is hoe de deelnemer oruit					X			
Variant Verdeling competition	16	Het is niet duidelijk wat de opmerkingen bij paptje 16 precies betekenen. Wat wordt bedoeld met: in deze variant wordt voldoegedaan aan de eisdigt vaker/verdelen den eigenlijkers/zeggenschapp die door artikel 3, tweede NS, PSO worden gunstid worden gesteld aan inbetaling. Zo staat er dat het					X		X	X
Variant Verdeling competition	17	Drie criteriemix deelnemerkeren: er wordt niet onderbouwd waarom er voor drie deelnemerken wordt gekozen. Waarom is dit de beste oplossing voor de ecsigen en de BV Nederland. Zie paptje 5 wordt					X			
Variant Verdeling competition	18	Het beleend deze vraagcondite indeling in drie deelnetten voor de RR-sturing? Een andere					X			
Variant Verdeling competition	17	Het beleend deze vraagcondite indeling in drie deelnetten voor de RR-sturing? Een andere					X			
Variant Verdeling competition	18	Ook de werksessie kon verbeteren dat de juridische competentie wordt gezien als kans. Als er voorsteken zijn bieser rond kunstkonstrugen bij de plusdom zijn dat er ruimte wordt gecreëerd, er wordt niet gesproken over de kosten. Ook de opmerkingen bij paptje 18 zijn niet helder. Wat wordt bedoeld met: de samenwerking met de bestaande aannemers? Dat is toch de bedoeling van de variant? Ook de opmerking bij paptje 18 is niet helder. Wat wordt bedoeld met: de samenwerking met de bestaande aannemers? Dat is toch de bedoeling van de variant? Ook de opmerking bij paptje 18 is niet helder.					X	X		
Variant Verdeling competition	18	Het weigvallen van een van de drie netwerken zal inherent invloed hebben op de consistentie van de zwaartepunten netwerken. Onduidelijk is hoe hier in deze variant mee om wordt gegaan.					X			
Variant Verdeling competition	18	In 's gaan stelling op voorhand van de deelnetten noodzakelijk volgens de ondernemers. Het is de vraag of de ruimtelijke indeling wel zo moet worden gemaakt. Het is ook mogelijk om de indeling te gebaseren op ruimtelijke indicatoren, wat wordt de markant van de verschillende regio's ook. De noemgeving is leidig, zo niet onmogelijk. Dit punt komt op diverse slides terug.					X			
Variant Verdeling competition	18	Een andere slides, op: 20.2 is wordt gesproken over innovaties als GPS/4G/5G/LTE-net als deel opgeschrapten. Er is echter nog niet duidelijk wat deze precies kunnen bijdragen aan capaciteitsgroei. Ook is het niet duidelijk of deze innovaties wel op tijd beschikbaar zijn. Daarnaast is het de vraag of de punt voor meer wegen van de prio (mogelijk, is onderstand is dan het meest					X			
Variant Verdeling competition	18	Een andere slides, op: 20.2 is wordt gesproken over innovaties als GPS/4G/5G/LTE-net als deel deelnetwerken) weing gebruiken in verhouding tot investeringen in uitbreiding. Dit is de v-vaag. Ten eerste is het niet duidelijk of deze innovaties wel op tijd beschikbaar zijn. Daarnaast is het de vraag of de heuse leidig, niet zelfs onmogelijk. Dit punt komt op diverse slides terug. Ook is het niet duidelijk wat de					X	X		
Variant Verdeling competition	18	Een andere slides, op: 20.2 is wordt gesproken over innovaties als GPS/4G/5G/LTE-net als deel (mogelijk) te handelen miljoenen. Het beeld is dus een complex.					X	X		
Variant Verdeling competition	18	Stelt dat er ongelijkgenoemd omstand. 20 is niet correct om dient aangepast te worden. Ieder (type) is ook, daarbij elders zichtbt veren wipes kennisnet heeft ook basisstabiliteit (en noefelddoppeling), milieu-risen, ligging van BBO faciliteiten, inrichting stations, knagpen en tunnels, samenvaging/frame voor bijzonderlig, goederenvervoer en in verkeer. Dit komt op					X			
Variant Verdeling competition	18	pag. 22) Het lektrisje dat er een toename van complexiteit en afstemming zal ontstaan. Dit is een					X			
Variant Verdeling competition	20	Deze dia nog niet gedeeltelijkeinstelde opmerkelijkerden houden zich nivet aan de beschurijfe					X			
Conclusies worden onderzoeken	22	Dit is een heel goed gedefinieerde stelling waarin veel gezegd kan worden over het gebied. In dus niet erg goed. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de een tijnen dat de verwachtingen samenhang met de interviews bij deze trendbreuken veel gelden in den met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025.					X			
Variant Verdeling competition	20	Tijdelijk uitvoerbaarheid: waarom wordt hier niet ingegaan op de tijdlijn die koort bij het regelen van eventuele deconstructies, maar alleen op de koort van de HRN-sinnerie?					X			
Variant Verdeling competition	20	Gelden de belangrijkste roelden voor deconstructie ook niet voor de vraagvormen aanbesteding en gebiedsgerichte aanbesteding? Ook hier is het van belang dat de juiste kennis wordt aspiliet bemmen is een gewenst. Lijkt tevoens ook een probleem bij de deelnetwerken.					X			
Variant Cyclomeo	21	Hier wordt bij de omschrijving een CV-koorts Nederland gerelateerd. Dit is onterecht niet specifiek van de ondernemingsvorm "CV-Boorts NL" - kinder wordt er niet uitgewerkt dat de aanstring van dit bureau ook veel extra werk en afstemming met zich meebrengt.					X			
Variant Cyclomeo	21	Cv's en Systeem-helderen voor belangrijk deel dezelfde inzets, maar 50% van tekst is nu, ook in nieuwe lijst.					X			
Variant Cyclomeo	22	Deze dia nog niet gedeeltelijkeinstelde opmerkelijkerden houden zich nivet aan de (tenuurlijk) logische gronen (van bussenmeisten). De trans dat er nieuwe multimodale consessies gaan ontstaan is dus niet erg goed. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de van tijnen dat de vervoersvraag/ samenhang met de interviews veel gelden is dan met de bussen, dat zal ook voor veel andere maatrelmenslen gelden, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025.					X			
Variant Cyclomeo	22	Dat de regionale gebieden moeten beschikken over een goed open vaagveg (een fiets dient een					X			
Variant Cyclomeo	22	Er moet telkens ook goed gekeken worden wat voor gevolgen bestluiogen hebben op bijende consessies. In de praktijk wordt dit al snel duidelijk simpleis dat verstoring het gevolg is.					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Heel gezwonde voorelden beoluen ook bij de status quo vertrek, maar worden dan niet genoemd. Het is dus niet duidelijk wat de meerwaarde is. Het is hier tegoed verker onduidelijk wat de referentie is van (opgenoelde voor de stelling dat extra algemene spreeds ego…					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Hoor wat betreft de opmerkingen aangaande deelnetwerken: de de spreekvinger bij de andere varianten en de toets					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Goede al eerder gezegd is de vormen niet NL als consessiehouder noen negelde op gronen van artikel 6, lid 7 van de PSO-vervoerbeslag. In variant 24 is het juridisch indeli. In de OV-Bureau variant verdwijnt NS dus juis vervanjuridisch Nederlandt of goed op in de overheid. Nauut alle vragen die dit oproept (over de onderbouwde beslissen) dit ook een van complexe bonsellenbus (je wilt de aanbestedingen goed spreden over de tijd en tijdelijke ondierfunctie consessies hebben een toepijd van maximaal 5 jaar). Dit betekent dat de consessies in de praktijk vaak veel kleiner zijn dan in de andere varianten. Dit					X		X	X
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Als de afstemming met het vervoerd op de vraag hoe dat CV Bureau wordt gregigt, wordt dan niet per definitie een marktoud bij de overheid neergelegd? (Markt = afstemming van vraag op vertrieb). Hier wordt dan nog gewaarschuigd dat deze efficiencies effectiviy optimaal is?					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	De noemden tijnen in dit scenario te ministrering te worden ingeschat. De drie "HRN-vervoerders" zullen zich snelfwerkelijk van elkaar gaafdegen na het moment vraag vraag van hun consessie en zelf					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Het gezamelijk vervoerd bij de overheid is een nieuwe vorm van samenwerking. Het is niet duidelijk hoeveel werk dit scenario vormt op het bestaande ondervoek van ProRail. Wat is de reden dat de deskriver van ProRail het terugkomt in dit scenario? Deze punten komen op meerdere slides					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Ook de enkele stelling dat de afstemmingsproblemen hiermee voorkomen worden, is niet reden gebaad. Het enkele feit dat er een CV-bureau zou komen betekent niet dat de ondeliggende consessies zonder meer op alle aspecten kunnen samenwerken. Het is immers nog steeds					X			
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Dat de consessiehouder NS niet als consessiehouderkan (op grond van wet) voor juridische redne niet rentt?) en NS die (wil?)consessies aanbestaedt aan ondernemerne/vervoerders, wordt door de Minister formeel consessieverleend, (gh) aanbesteding/contractbp (bouwbedrijven ook bedrijf in de					X		X	X
Variant OV-fonkrus Nederland	24	Bij een duidelijk niet-u-te-de stemmingvrag vrijwel niet meer te wijzigen, omdat dit direct consequenties heeft voor de bestaande consessies. Dit leidt tot					X			
Variante Aanbesteding van Aanbestedvelen	25	Vraat van de gemeentelijk voorbeelden zal geen wertelijkt voorbeelden van volledig open access hebben/maar, waar eerst de markt aan al is en vervolgens de gaten met concessies worden gedicht. Het zijn maar enkele algemene verbeterd kaartmarkeringen.					X			
Variant Full open access	30	De stelling dat NS voordelen gemist kan niet zo goed uitgedokkaad worden. NS draagt kosten voor investeren en getoonen die niet zo maar af te bouwen zijn waar 5 / 6j een consessie mogelijk gelijk					X			
Variant Full open access	31	Het is niet duidelijk hoe verschillend de verschillende varianten zijn. Het is niet duidelijk wat de					X			
Variant Full open access	32	Het is niet duidelijk hoe verschillend de verschillende varianten zijn. Het is niet duidelijk wat de commerciele basis ontstaan en dus aanbesteed dienen te worden (waarbij zeker in het begin het commerciele aanbod niet stabiel zal zijn). De overgang van de huidige ordening naar dit systeem is dus allermeste complex met als groot risico dat er op zowel korte als langere termijn gaten vallen in het aanbod. Tussentrap gaven zich ook nog nadig in waarom (van 5 de ondergrens) 10 / 20					X			
Prioriteiten	31	Dit is een heel goed gedefinieerde stelling waarin veel gezegd kan worden over het gebied. In dus niet erg goed. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de van tijnen dat de verwachtingen samenhang met de interviews bij deze trendbreuken veel gelden in den met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025. Ook is het niet duidelijk wat de					X			X
Prioriteiten	32	Het weigvallen van een van de drie netwerken zal inherent invloed hebben op de consistentie van de zwaartepunten netwerken. Onduidelijk is hoe hier in deze variant mee om wordt gegaan.					X			
Prioriteiten	33	Het is niet duidelijk wat de verschillende varianten zijn. Het is niet duidelijk wat de commerciele basis ontstaan en dus aanbesteed dienen te worden (waarbij zeker in het begin het commerciele aanbod niet stabiel zal zijn). De overgang van de huidige ordening naar dit systeem is dus allermeste complex met als groot risico dat er op zowel korte als langere termijn gaten vallen in het aanbod. Tussentrap gaven zich ook nog nadig in waarom (van 5 de ondergrens) 10 / 20					X			X
Prioriteiten	33	Dit is een heel goed gedefinieerde stelling waarin veel gezegd kan worden over het gebied. In dus niet erg goed. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de van tijnen dat de verwachtingen samenhang met de interviews bij deze trendbreuken veel gelden in den met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025. Ook is het niet duidelijk wat de					X			
Het beleid verandert het spoor	34	Wisel, is niet direct overheidsbeleid (is bv. onderdeel van NOVI binnenplaigeren en daarmee breder					X			X
PHS	36	Hoeveel ruimte (aantal hectare) is er nodig voor de verschillende PHS-varianten? Het is duidelijk dat er veel uitdagingen zijn die er niet meteindelijk op worden uit je meer compleetheid en afhandelingfhanden in het systeem stopt. De ondervinkaarts gewen dit duidelijk aan bij het toenen verder					X			
PHS	36	Hoeveel ruimte (aantal hectare) is er nodig voor de verschillende PHS-varianten? Het is duidelijk dat er veel uitdagingen zijn die er niet meteindelijk op worden uit je meer compleetheid en afhandelingfhanden in het systeem stopt. De ondervinkaarts gewen dit duidelijk aan bij het toenen verder					X			
Variant Cyclomeo	21	Hier wordt bij de omschrijving een CV-koorts Nederland gerelateerd. Dit is onterecht niet specifiek van de ondernemingsvorm "CV-Boorts NL" - kinder wordt er niet uitgewerkt dat de aanstring van dit bureau ook veel extra werk en afstemming met zich meebrengt.					X			
Conclusies worden onderzoeken	38	Een niet onbelangrijke conclusering uit het rapport "Keizer van een goed spoor" is dat grote verandertrajecten tuzelfaar zijn en niet lijktvaten. Ook de conclusering dat curtaces verandern ingewikkeld is zou hier niet mogen ontbreken (staat wel als conclusie op pagina 41).					X			
Conclusies worden onderzoeken	39	Het onderzoeksbureau wil een order bevel/een een voor het gebied spanhoud- de stelling over het gebied spankoudig is te oberig, ververdens hebben hiervoor mogelijke zorgen geuit, maar daar staan ook veel positieve geluiden over tegenover. Het onderzoek naar de van tijnen dat de verwachtingen samenhang met de interviews bij deze trendbreuken veel gelden in den met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025. Ook is het niet duidelijk wat de					X			X
Conclusies worden onderzoeken	40	Het onderzoeksbureau wil een order bevel/een een voor het gebied spanhoud- de stelling over het gebied spankoudig is te oberig, ververdens hebben hiervoor mogelijke zorgen geuit, maar daar staan ook veel positieve geluiden over tegenover. Het onderzoek naar de van tijnen dat de verwachtingen samenhang met de interviews bij deze trendbreuken veel gelden in den met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025. Ook is het niet duidelijk wat de					X			
Conclusies worden onderzoeken	41	Het onderzoeksbureau wil een order bevel/een een voor het gebied spanhoud- de stelling over het gebied spankoudig is te oberig, ververdens hebben hiervoor mogelijke zorgen geuit, maar daar staan ook veel positieve geluiden over tegenover. Het onderzoek naar de van tijnen dat de verwachtingen samenhang met de interviews bij deze trendbreuken veel gelden in den met de bussen, zoals ook werd bevestigd door de ondervragers in de zalt op 13 juni 2025. Ook is het niet duidelijk wat de					X			
Conclusies worden onderzoeken	42	Onder "belangrijke beschikbaar" (rechterkolom) staat: - "het bij voor de fonetiek de ingredienten- en voorbeeldmiddel/bedrijfsontwikkeling op stations aan te bien-zluiten op de beleenslags ordening op het spoor. - "De (gezifferde) publiek-belangen op en rond stations, zoals dat de Lange Termijn Spoorvisgende nomen worden afgeleid, worden gemotiveerd. - "Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met: I. Vanaf het perspectief van de vragen & de indigenieren-ondertheid gaat en de afgelopen jaren gevragen. II. Hiervanden zijn voor het algemeen bevonden, maar hebben wel zorgen over het grijpbar spankoudig I. Vanaf het perspectief van de beleenslagfebiter is er spreiding om te vrondervinden dat de mate van de ondernemingsvorm van de verschillende varianten verschillen. I.B gegeven dat bijkt dat respondenten en een de ProRail en NS Stations elkaar in bieden houden en dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de - Waar er wordt ook ervanen dat de ingredients-, stapbieder- en voorbeeldmiddel/bedrijfsontwikkeling biedt het treffendste, zo is er veel uitzienning nodig en overleg in tijnen en voorbeeldmiddel/beden."					X			X
Conclusies worden onderzoeken	42	Onder "belangrijke (een-)stilligen" - zou passend zijn een passage uit de samenvatting van het rapport waarin wordt gesproken over: - "De (gezifferde) publiek-belangen op en rond stations, zoals dat de Lange Termijn Spoorvisgende nomen worden afgeleid, worden gemotiveerd. - "Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met: I. Vanaf het perspectief van de vragen & de indigenieren-ondertheid gaat en de afgelopen jaren gevragen. I. Hiervanden zijn voor het algemeen bevonden, maar hebben wel zorgen over het grijpbar spankoudig I. Vanaf het perspectief van de beleenslagfebiter is er spreiding om te vrondervinden dat de mate van de ondernemingsvorm van de verschillende varianten verschillen. I.B gegeven dat bijkt dat respondenten en een de ProRail en NS Stations elkaar in bieden houden en dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de - Waar er wordt ook ervanen dat de ingredients-, stapbieder- en voorbeeldmiddel/bedrijfsontwikkeling biedt het treffendste, zo is er veel uitzienning nodig en overleg in tijnen en voorbeeldmiddel/beden."					X			X

VERTROUWELIJK

Conclusie verder onderzoeken	A2	Verder- or wordt – daar er een fund blok op het midden van de grypte aan te wijden – veel aandacht besteed aan de kunstwerelgen bij de huidige stationsordening (terwijl de belangrijk de bevinding is dat de stationsomgeving als geheel moet worden bekeken). Het is daarom niet duidelijk of het voorstel kan worden, als bouw- het onderbelde se het middelste blok van de draaiest (met machtswing van het tekstvoorstel herbouwt) en de kunstbeurzingen bondgier waar te geven (in

Van: 5.1.2.e - DGB
Aan: 5.1.2.e | inno-V; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBJZ
Onderwerp: Analyse juridische punten FMN rapport HRN.xlsx
Datum: vrijdag 1 mei 2020 15:12:01
Bijlagen: Analyse juridische punten FMN rapport HRN.xlsx

Hi 5.1.2.e,
Hierbij alvast een analyse van de FMN punten, heb ze even snel (niet al te netjes) in Excel gezet. En aangegeven of ik er wat mee doe en wat. En waarvan ik denk dat er op 5.1.2.e zijn bordje ligt.
Groet 5.1.2.e

Ik heb de passages waar FMN vragen over heeft opgeschreven in dit doc. De concrete vragen staan hier nog niet in: die zijn terug te vinden in de gestuurde fmn reactie

Uit de aanbiedingsbrief	**Reactie IenW**	**Reactie Van Doorne**	**Aanpassing rapport**
Wij hebben geconstateerd, dat op 1 scenario na, de huidige decentrale lijnen in deze vorm gehandhaafd worden. FMN is van mening dat een scenario waarin de huidige decentrale lijnen teruggaan naar NS, niet voorstelbaar, niet acceptabel en onuitvoerbaar is. Daarnaast is dat scenario juridisch gezien niet houdbaar omdat het in strijd is met Europese regels.		Reactie Van Doorne	geen aanpassing rapport
Daarnaast ziet FMN op meerdere punten de suggestie, alsof NS een coördinerende rol op zich zou moeten nemen waar het gaat om de beheerstaken. Die suggestie is voor FMN onacceptabel. NS is de grootste speler in de markt en concurreert rechtstreeks met andere vervoerders en andere OV-modaliteiten. Een speler kan niet ook gelijktijdig scheidsrechter zijn. De suggestie dat dit anders is, geeft onvoldoende reflectie van de ervaringen die over de afgelopen jaren (node) zijn opgedaan met het opereren van NS in de markt, resp. met de conclusies die in nagenoeg alle rapporten, besluiten en adviezen van ACM zijn uitgesproken. Tot slot zou een dergelijke rol voor NS niet stroken met de eisen die het Europees recht stelt aan een gelijk en eerlijk speelveld. Bedoelde beheerstaken worden op dit moment al door ProRail uitgevoerd; zij doet dat naar behoren, zowel qua uitvoering als qua bijbehorende afstemming tussen vervoerders en de dagelijkse verkeersleiding. Die rol zou niet aangetast moeten worden maar zeker niet belegd moeten worden bij de NS.		Reactie Van Doorne	`geen aanpassing rapport
uit de juridische bijlage bij de FMN brief			
Pg. 48 Een concessieverlener kan een opentoegang-vervoerder een heffing opleggen. De heffing is bedoeld om de concessieverlener te compenseren voor openbaredienst-verplichtingen, vervat in openbaredienstcontracten.	Hier wordt bedoeld de heffing ex artikel 12 SERA richtlijn, opgenomen in artikel 19c van de Wp2000, formulering in rapport wordt verduidelijkt		ja; actie ienw
Pg. 48 Het recht op toegang geeft nog geen recht op capaciteit. Capaciteit moet worden aangevraagd bij ProRail. Als infrastructuur overbelast is, mag ProRail voorrang geven aan vervoer dat wordt verricht op grond van een openbaredienst-contract.	de SERA richtlijn geeft de mogelijkheid om openbare dienstcontracten voorrang te verlenen bij overbelastverklaring van de infrastructuur bij capaciteitsverdeling. In het kader van de inpassing van OT in NL wordt dit verder vormgegeven. En meegenomen in de herziening van de capaciteitsverdelingsregels		ja; actie ienw
Pg. 49 Als de minister een beroep wil doen op artikel 5 lid 6 PSO-verordening dient de nieuwe HRN-concessie uiterlijk 24 december 2023 te zijn verleend.		Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
Pg. 49 Na december 2023 is onderhandse gunning alleen mogelijk onder specifieke voorwaarden met betrekking tot de aard en de structuur van de spoorwegmarkt of het spoorwegnet, indien een dergelijk contract zou leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten of de kostenefficiëntie, of beide.		Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
Pg. 50 Onderhandse gunning aan een interne exploitant voor het HRN lijkt alleenmogelijk als het HRN zou worden opgeknipt in regionale (deel)netten, waarbij de bevoegdheid concessies te verlenen voor elk net bij een afzonderlijke 'plaatselijke overheid' ligt.		Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
Pg. 52 NB: Er kunnen meerdere openbaredienstcontracten voor een route zijn gesloten. In dat geval moet in de objectieve economische analyse worden gekeken naar de gevolgen van opentoegang-vervoer voor alle concessiehouders. • Voorbeeld: Almelo – Hengelo wordt bijvoorbeeld bediend door NS op grond van de HRNconcessie en door Keolis op grond van de concessie Zwolle – Enschede.	deze analyse is onderdeel van uitwerking van open toegang in de Nederlandse context		geen actie
Pg. 54 Bij overbelastverklaring mag, bij verdeling van de capaciteit, voorrang worden gegeven aan vervoer dat op grond van een openbaredienst-contract wordt verricht boven opentoegang-vervoer.	mag slaat op het Europeesrechtelijk kader. Maar is in de Nederlandse context nog niet zo vormgegeven. Zie antwoord hierboven		Actie IenW verduidelijking in het rapport
Pg 55 Bij aanbesteding van een HRN-concessie moet goed inzicht worden gegeven in het materieel dat de opvolgende concessiehouder verplicht zal moeten overnemen van NS [zie pagina 57]		Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e

Pg 56 De rechten en verplichtingen die overgaan omvatten in ieder geval: cao-bepalingen en rechten en verplichtingen die voortvloeien uit bedrijfsregelingen.	Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
Pg. 56 Het personeel dat voor overgang in aanmerking komt hoeft niet per se in dienst te zijn van de N.V. Nederlandse Spoorwegen; ook elders binnen het concern werkzaam personeel (bijvoorbeeld het personeel van NS Reizigers B.V.) kan overgaan.	Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
p. 56Ook als geen sprake is van overgang van onderneming kan de Minister voorschrijven dat de nieuwe vervoerder het HRN-personeel de rechten aanbiedt die het genoten zou hebben, indien wel sprake zou zijn van een overgang van onderneming (conform PSO-verordening).	Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
Pg 56. De zittende concessiehouder is vaak niet, of pas na lang aandringen en (dreiging met) het opleggen van boetes, bereid die extra informatie te verstrekken.	Reactie Van Doorne	actie 5.1.2.e
Pg. 59 Strategisch gedrag zal zich vooral voordoen op die aspecten van de dienstverlening die commercieel oninteressant zijn, maar voor de overheid wel cruciale publieke waarden kunnen vertegenwoordigen.		actie 5.1.2.e maar volgens mij niet louter een juridische vraag: wellicht breder te beantwoorden?
Pg 62 Gelet op de complexiteit van de HRN-concessie lijkt een implementatieperiode van 2,5 jaar voor die concessie het absolute minimum (exclusief voorbereiding en procedure). Het verdient aanbeveling een langere implementatieperiode aan te houden.		actie 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - BSK
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: HRN onderzoek Tabel opmerkingen NS
Datum: vrijdag 1 mei 2020 14:27:24
Bijlagen: 2020 04 24 NS - reacties rapport (met opm).xlsx

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e,
Zoals zojuist beloofd, bij deze een nieuwe versie van de tabel.
Ik neem dat je de hele waslijst doorneemt, maar ik heb in de kolom van Doorne een kruisje gezet als ik denk dat de vraag juridische aandacht nodig heeft. Soms heel kort, some fundamenteel.
Hetzelfde geldt overigens voor de kolom IenW (5.1.2.e?)
Als er vragen zijn, bel me vooral. Ik zal jullie ook storen als ik met vragen zit!
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
Cc: 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Opzet aanpak stakeholderconsultatie en editing rapport
Datum: vrijdag 1 mei 2020 11:54:32
Bijlagen: I&W-23b Conceptofferte stakeholderconsultatie (inno-V).pdf

---

Hallo 5.1.2.e,
Bij deze. Bevat de offerte zo alles wat voor jullie administratie vereist is?
Ik heb de lijst activiteiten erin opgenomen, rekening houdend met waar we intussen staan (bekende data).
Groet,5.1.2.e

5.1.2.e | **inno-V**
Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam
M +31 65.1.2.e | T +31 20 423 13 23
5.1.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | route

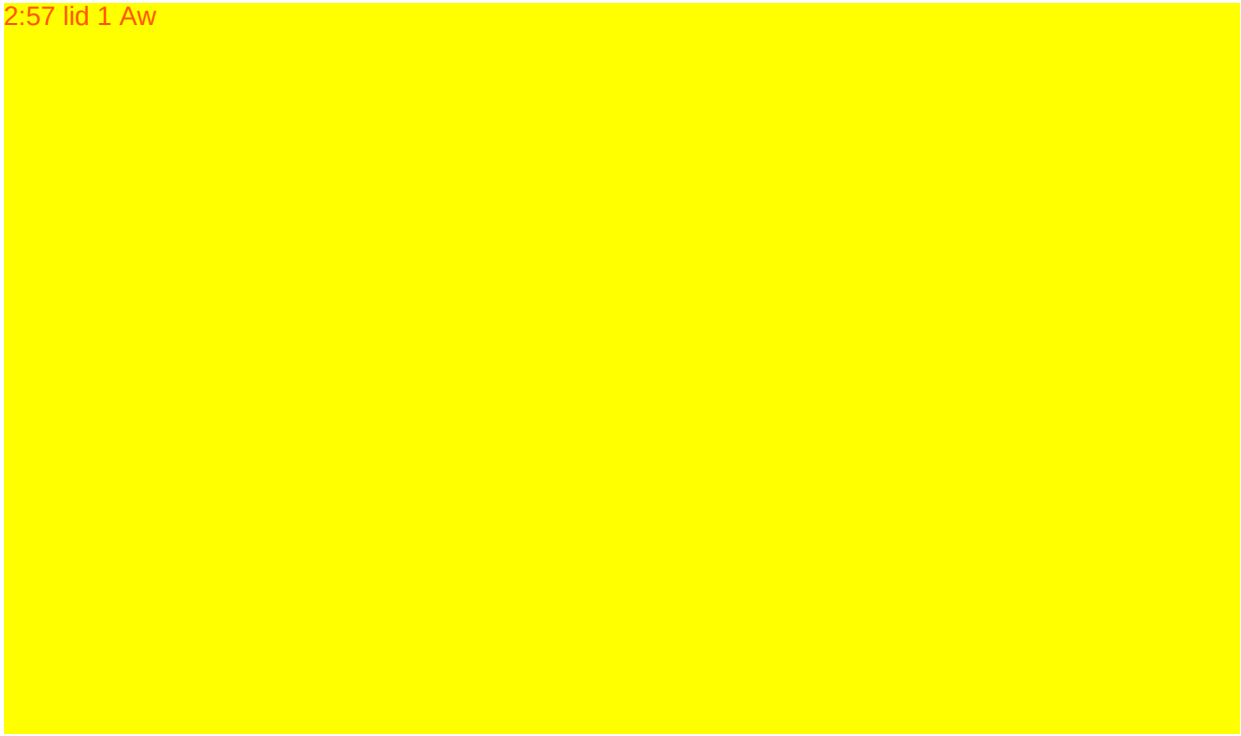
From: 5.1.2.e
Date: Thursday, 30 April 2020 at 16:40
To: 5.1.2.e | inno-V
Cc: 5.1.2.e - BSK" , 5.1.2.e , 5.1.2.e
Subject: RE: Opzet aanpak stakeholderconsultatie en editing rapport

Ha5.1.2.e,
Van onze inkoopman begrijp ik dat er gelijk een formele offerte bij de opdrachtaanvraag bijgevoegd kan worden. Dat scheelt een stap, want dan hoeft centrale inkoop alleen nog de opdrachtbrief te sturen.
Zou het jou lukken om vandaag of morgen even onderstaande opzet in een offerte op te nemen? Gaat er vooral om dat de normale toeters en bellen in de offerte staan (KvK nummer, etc.)
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 20:04
Aan: 5.1.2.e - DGMo
CC: 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e | inno-V
Onderwerp: Opzet aanpak stakeholderconsultatie en editing rapport

2:57 lid 1 Aw

2:57 lid 1 Aw



Van: 5.1.2.e | inno-V
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording IenW
Datum: maandag 18 mei 2020 12:45:29
Bijlagen: Reacties op v6.2.1 - slide 33.pdf

Dag 5.1.2.e,
De door jou voorgestelde wijzigingen zijn (zoals 5.1.2.e al meldde) opgenomen in de database en waar mogelijk verwerkt. Voor slide 33 moet daarnaast de intro van de body-tekst nog aangepast worden (zie gearceerd in geel in bijgaande pdf). Zou je kunnen aangeven wat hier moet komen te staan (wij hebben geen inzicht in de stavaza MTR)?
Suggestie (in plaats van eerste alinea onder 'Algemene bevindingen MTR' en de eerste zin boven de bullets):
De uitvoering van de HRN-concessie door NS in de periode 2015-2019 is onderzocht. De bevindingen in de evaluatie zijn als volgt.
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 13 mei 2020 12:07
Aan: 5.1.2.e | inno-V
CC: 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e | inno-V ; 5.1.2.e - BSK ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - BSK
Onderwerp: RE: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording IenW
Ha 5.1.2.e,
Zie bijgaand onze antwoorden. Gelijk afgehandeld!
Laat weten als iets niet duidelijk is.
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e@inno-v.nl>
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 17:23
Aan: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - BSK 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>; 5.1.2.e | inno-V 5.1.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: HRN-onderzoek - Punten ter beantwoording IenW
Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,
Bijgaand in pdf en Excel de punten van vooral NS waar jullie input op gewenst is – omdat jullie de inhoud voor de slides hebben geleverd, vooral. Zouden jullie hiernaar kunnen kijken en een antwoord in de 'Antwoord partner' kolom kunnen zetten?
Dank en groet,

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.

Reacties Conceptrapport v6.2.1

#	Bron	Hoofdstuk	Blz	Opmerking - Advies - Suggestie	inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2.e	5.1.2.	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
95	NS	Prestaties	31	*(en p. 32) Hier wordt uitgegaan van de oude benchmark. IenW beschikt over concept van nieuwere benchmark. Ook hieruit blijkt dat de kostenniveaus van ProRail en NS tot de laagste van de vergelijkingsgroep behoren. Ingrijpende wijzigingen hebben zeer waarschijnlijk negatief effect. Het rapport verwijst op diverse plaatsen naar rapporten die nog niet openbaar gemaakt zijn, maar dat binnenkort wel worden, dus dat kan geen bezwaar zijn tegen het gebruik van recentere benchmark.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
97	NS	Prestaties	33	*M.b.t. de punten waarop NS wordt gevraagd een aanvullende inspanning te leveren: het gaat het niet altijd om aanvullende inspanningen, maar het borgen van inspanningen die NS al doet.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
98	NS	Prestaties	33	*Er wordt gesproken over de realisatie door NS in de eerste helft van 2019; inmiddels zijn ook cijfers over heel 2019 beschikbaar.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
99	NS	Prestaties	34	*MaaS is niet direct overheidsbeleid (is bv. onderdeel van NOVB-beraadslagingen en daarmee breder dan overheidsbeleid), zeker niet bij het HRN (NS is hier onafhankelijk van het overheidsbeleid al lang mee bezig). De overheid wil dat dit een vlucht neemt, maar het zal vooral aan marktpartijen worden gelaten. Tekst behoeft dus nuancering.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
103	NS	Prestaties	38	*Een niet onbelangrijke constatering uit het rapport "Kiezen voor een goed spoor" is dat grote veranderingen kostbaar zijn en veel tijd kosten. Ook de constatering dat van koers veranderen ingewikkeld is zou hie niet mogen ontbreken (staat wel als conclusie op pagina 41).*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
104	NS	Prestaties	38	*Het stationsonderzoek laat een ander beeld zien over het gelijke speelveld: de stelling over het gelijke speelveld is te stevig; vervoerders hebben hierover mogelijke zorgen geuit, maar daar staan verschillende feiten tegenover die wijzen op de zorgvuldigheid waarmee een en ander nu gereguleerd is. Vervoerders geven de samenwerking een mooi rapportcijfer. De ACM heeft bovendien geconcludeerd dat de beheersmaatregelen afdoende zijn. Ook de derde bullit is niet correct: de opdracht aan RHDHV was om vier opties te onderzoeken; RHDHV doet vervolgens echter géén aanbevelingen over welke opties mogelijk zijn. Bovendien heeft het RHDH-onderzoek geen relatie met de aan inno-V gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning.Daarom het verzoek de verwijzing naar het stationsonderzoek in zijn geheel te verwijderen. In de call op 15 april 2020 bleek de vermelding van dit onderzoek ook bij andere stakeholders tot verwarring te leiden.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
105	NS	Prestaties	38	*(en p.40) Rapport Beleidsdoorlichting. Er staat "inrichting van het toekomstig spoor". Formulering kan verwarrend zijn: het kan gelezen worden als marktordening terwijl het gaat over infrastructurele projecten die het spoornetwerk wijzigen. Daarnaast komt de constatering "ongeacht de wijze van gunnen" in het geheel niet voor in het aangehaalde rapport. Dit dient aangepast te worden. De onderzoekers kunnen op grond van andere onderzoeken zelf conclusies trekken, maar dat mag niet gepresenteerd worden als een uitkomst van dat onderzoek.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
108	NS	Prestaties	42	*Het onderzoek naar de stations heeft geen raakvlak met de gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt immers niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning. De suggestie is deze slide te verwijderen. Zie eerdere opmerking. Mocht de slide toch behouden blijven, dan vinden wij onderstaande aanpassingen op de slide van belang:*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		

#	Bron	Hoofdstuk	Blz	Opmerking - Advies - Suggestie	inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2.e	5.1.2.e	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
109	NS	Prestaties	42	*Onder 'belangrijke bevindingen' (rechterkolom) staat: - "Het ligt voor de hand om de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations aan te laten sluiten op de toekomstige ordening op het spoor. - Een afweging daarbij is op welke wijze de borging en realisatie van publieke belangrijk op stations het beste bij publiek-gestuurde en/of meer rendementsgedreven organisatie(s) belegd zou kunnen worden." Dit blijkt geenszins uit het rapport van RHDHV. Deze bevindingen zijn ook niet af te leiden uit teksten in het rapport en moeten dus verwijderd worden en vervangen worden door de belangrijkste conclusies die de RHDHV-onderzoekers feitelijk getrokken hebben. Zie hieronder:*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
110	NS	Prestaties	42	*Onder 'belangrijke bevindingen' zou passend zijn een passage uit de samenvatting van het rapport over te nemen, te weten op p. 2: - "De (specifieke) publieke belangen op en rond stations, zoals uit de Lange Termijn Spooragenda kunnen worden afgeleid, worden gerealiseerd, - Er zijn geen grote knelpunten geconstateerd. - Vanuit het perspectief van de reiziger is de reizigerstevredenheid goed en de afgelopen jaren gestegen. - Vervoerders zijn over het algemeen tevreden, maar hebben wel zorgen over het gelijke speelveld. - Vanuit het perspectief van de belastingbetaler is er aanleiding om te veronderstellen dat de mate waarin de belangen efficiënt worden gerealiseerd vergroot kan worden. - Uit gesprekken blijkt dat respondenten ervaren dat ProRail en NS Stations elkaar in balans houden en dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de stations. - Maar er wordt ook ervaren dat de eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling leidt tot inefficiënties, zo is er veel afstemming nodig en overlap in taken en verantwoordelijkheden."*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
111	NS	Prestaties	42	*Verder: er wordt – door er een heel blok op het midden van de pagina aan te wijden – veel aandacht besteed aan de kanttekeningen bij de huidige stationsordening (terwijl de belangrijkste bevinding is dat het goed gaat op stations in NL, zie hiervoor). Voorstel is dan ook om - indien deze slide niet geschrapt zou worden, zie boven- het rechterblok en het middelste blok om te draaien (met inachtneming van het tekstvoorstel hierboven) en de kanttekeningen bondiger weer te geven (in steekwoorden). Hiermee sluit de koptekst ook beter aan bij de inhoud van de slide (is nu niet het geval). Waarbij een voorstel zou zijn de koptekst als volgt aan te passen: 'Onderzoek naar ordening op stations laat zien dat de samenwerking tussen de betrokken partijen goed gaat en de doelen behaald worden, maar dat de efficiency van de samenwerking kan worden vergroot.' De zorg over het gelijke speelveld is weliswaar geuit, maar wordt niet ondersteund door de feiten. Dat er efficiencyverbeteringen mogelijk zijn wel en dat wordt ook door partijen zelf onderschreven.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
230	FMN	Prestaties	56	*"Ook als geen sprake is van overgang van onderneming kan de Minister voorschrijven dat de nieuwe vervoerder het HRN-personeel de rechten aanbiedt die het genoten zou hebben, indien wel sprake zou zijn van een overgang van onderneming (conform PSO-verordening)." Dit kan leiden tot een ongelijk speelveld.*			0						

#	Bron	Hoofdstuk	Blz	Opmerking - Advies - Suggestie	inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2	5.1.2.e	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
164	NS	Prestaties	79	*Het evaluatierapport stelt met nadruk dat de uitkomsten alleen geldig zijn voor Limburg en dus niet van toepassing verklaard kunnen worden op eventuele andere decentralisaties (dat blijkt ook uit het rapport over de vier mogelijk te decentraliseren lijnen). In dit kader is de kop "algemene bevindingen" verwarrend. Dit moet volstrekt helder opgeschreven worden.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		
165	NS	Prestaties	79	*Er staat vermeld dat er sprake is van hogere efficiency zonder te vermelden dat dit komt door productkeuzes (zoals wel in het rapport staat): geen vaste conducteur op de trein en minder capaciteit in de spits (met een lagere zitplaatskans tot gevolg). Eigenlijk gaat het hier om effectiviteitsmaatregelen en niet om efficiencymaatregelen. Verzoek is de oonclusie in lijn te brengen met de conclusies uit het rapport.*	1		0				5.2.1 + 5.1.2.i		

inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2.e	5.1.2.e	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
1		0				a 5.2.1. + 5.1.2.i		We stellen voor deze pagina's niet aan te passen. Voor de overige onderzoeken geldt dat deze samen met dit rapport naar buiten komen. Dat is niet het geval voor deze actualisatie van de benchmark.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Dit staat zo in de Kamerbrief naar aanleiding van de midterm review (28 februari). Kan wat ons betreft gehandhaafd worden.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Verschillende aanpassingen zijn nodig: - Staatssecretaris in plaats van Minister - 'voorlopig' mag uit de tekst - 'eerste helft van 2019' mag worden omgezet naar '2019'. Conclusies zijn verder exact hetzelfde.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Het is voor mij niet helemaal duidelijk waar NS op aanslaat. Duidelijk is dat de overheid een faciliterende en kaderstellende rol heeft bij Maas, maar dat marktpartijen de dienstverlening leveren. Dat zou je wellicht nog kunnen toevoegen.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Wellicht kun je na 'de keuze vor een ordening moet tijdig en weloverwogen worden genomen' ook toevoegen 'dat het belang van bestendigheid, duurzaamheid en consistentie van gemaakte keuzes groot is'. Wat ons betreft is het niet de bedoeling om te suggereren dat je nooit van marktordening kan veranderen, wat de suggesties van NS suggereren.

inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2.e	5.1.2.e	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Wat ons betreft schrappen we dit onderzoek uit de studie als de conclusies die hier staan veel vragen oproepen waar veel werk in zit. De toegevoegde waarde is beperkt.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Prima om hun voorstellen te volgen. - 'infrastructurele inrichting van het spoor' - schrap 'ongeacht de wijze van gunning
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Prima om deze sheet te schrappen.

inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2.e	5.1.2.e	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Prima om deze sheet te schrappen.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Prima om deze sheet te schrappen.

inno-V	ProRail	I&W	Juristen	5.1.2.e	5.1.2.e	inno-V 1e opmerking	inno-V 2e verwerking	Antwoord partner
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Prima om deze sheet te schrappen.
		0						Dit vormt ons inziens geen verstoring van het gelijke speelveld. Voor iedereen is vooraf duidelijk dat alle rechten overgenomen moeten worden. Evenals bijvoorbeeld bij een overgang van materieel-bepaling.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Beetje pietluttig om moeilijk te doen over 'algemene bevindingen'. Duidelijk dat het gaat over limburg.
1		0				5.2.1. + 5.1.2.i		Nee, niet aanpassen. Is conform passages in onderzoek. Is ook best een discussie mogelijk wat efficiency en wat effectiviteit is.