

Notulen

Datum vergadering 25 januari 2000
te Brussel

Betreft vergadering HSL-Zuid – NMBS

Aanwezig NMBS: dhr. Pardon, dhr. Desnyder, dhr. Soenen, mw. Cuypers;
HSL-Zuid: dhr. Kok, dhr. van Os, mw. Schlangen

Inleiding

De heer Pardon heet de HSL welkom. Hij geeft aan de gesprekken als confidentieel te zien. Kok zegt dank voor de constructieve houding van NMBS. Hij wijst erop dat de gesprekken met NMBS vermeld staan in de Invitation to Registered Parties, maar stemt ermee in om de inhoud van de gesprekken niet zonder toestemming van NMBS bekend te maken.

Pardon stemt in met de voorgestelde agenda en nodigt Kok uit een toelichting te geven op de besluitvorming en op de tender.

Toelichting op de besluitvorming

Kok meldt dat het Kabinet in november het Tenderplan heeft vastgesteld. In december heeft de Tweede Kamer dit plan geaccordeerd voor de eerste fase. Het Tenderplan kent een aantal go/no go momenten, waarbij steeds opnieuw besloten wordt of de tender doorgaat. De volgende fase van de tender zou op 1 mei van start kunnen gaan. Een belangrijke vraag daarbij is of er gerekend kan worden op de medewerking van de NMBS.

Pardon wijst op het standpunt van de NMBS dat hij het liefst samenwerkt met NS, maar ook bereid is om mee te werken aan een eventuele tender. Vervolgens overhandigt Kok twee exemplaren van het Tenderplan.

Tender gerelateerde onderwerpen - ITRP

Kok geeft een toelichting op de Invitation To Registered Parties (ITRP) die de NMBS in december heeft ontvangen. De huidige Market Dialogue fase heeft twee doelen: ten eerste het toetsen van de ontwerp criteria bij geregistreerde partijen, en ten tweede het vaststellen of er in voldoende mate sprake is van een level playing field.

Op 16 februari wordt door de HSL een informatiebijeenkomst georganiseerd voor alle geregistreerde partijen. De formele uitnodiging hiervoor wordt deze week verstuurd. De informatiebijeenkomst heeft twee doelen: gelijke informatie voor iedereen en het creëren van een mogelijkheid voor geregistreerde partijen om andere, langs de lijn opererende partijen te ontmoeten (bijvoorbeeld GVB, Schiphol, KLM).

Datum

27 januari 2000

Ons kenmerk

U200000270

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Jacqueline Schlangen

Doorkiesnummer

030 - 2728479

E-mail

Jacqueline.Schlangen

@hslzuid.com

Projectorganisatie

Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:

Postbus 43

3500 AA Utrecht

Bezoekadres:

Catharijnesingel 33

3511 GC Utrecht

Tel 030 - 272 84 00

Fax 030 - 272 84 44

Roel Testroote
03-02-00 11:34

\\SRV4001\RTTestroote\RTTestroo
Mijn documenten\Deelproject
Vervoer\Marktdialoog\NMBS\Notu
len 25-01-2000.doc



Geregistreerde partijen of potentiële consortia kunnen zichzelf in deze fase al toetsen aan onze criteria voor consortiavorming en eventueel onze criteria ter discussie stellen. In mei zal dan de pre-kwalificatie kunnen starten met verzending van de kwalificatie documenten.

Na de kwalificatiefase is er een tweede go/no go moment. Dan wordt gekeken of er voldoende aanbieders zijn voor daadwerkelijke marktspanning. Vervolgens zal in beginsel in de zomer de biedingsfase starten. Het zou echter kunnen zijn dat het rollend materieel een probleem oplevert in het kader van een level playing field. Als dat zo blijkt te zijn dan zal de HSL dat eerst moeten regelen.

Wij verwachten eind november aanbiedingen te kunnen hebben, op basis waarvan de Invitation to Negotiate kan worden opgesteld.

In het derde kwartaal van 2001 kan dan het definitieve contract ondertekend worden.

Kok licht toe dat er na elke fase een go/no go is. In het Tenderplan zijn deze beschreven. In het geval de aanbesteding niet wordt doorgezet kan de Staat een ontwikkelingsmaatschappij oprichten waar de vervoersrechten tijdelijk in worden ondergebracht. Het management van deze maatschappij wordt dan uitbesteed. Op een later tijdstip kan alsnog een openbare aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid gestart worden.

Kok nodigt vervolgens de NMBS uit om haar vragen en opmerkingen naar voren te brengen over de kwalificatie-eisen uit de ITRP en over de voorwaarden voor samenwerking NMBS met een derde partij.

Reciprociteit

Pardon wenst allereerst het principe van reciprociteit te bespreken.

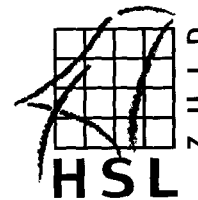
Kok antwoordt dat reciprociteit een volledig politiek issue is en geen tender-technisch issue. Van Os meldt dat de minister de reciprociteit in de Transportraad besproken heeft. In het EU-infrastructuur-pakket dat op 9 december is goedgekeurd, is nu in de considerans opgenomen dat reciprociteit een uitgangspunt kan zijn, mits dit niet strijd is met het Europees Verdrag.

Soenen meldt dat de Belgische wetgeving voldoet aan de Europese voorschriften, doch dat de Nederlandse wetgeving veel verder gaat. Kan Nederland dan eisen dat alleen partijen uit landen die net zo ver gaan als Nederland mee mogen doen in de tender?

Kok maakt een onderscheid tussen level playing field, waarbij het om gelijke kansen voor alle bidders gaat, en de reciprociteit, die daar los van staat. De reciprociteit moet nog worden uitgewerkt. Afgezien van de vraag of landen voldoen aan de huidige minimeisen van de EU inzake liberalisatie, heeft het parlement de Minister ontraden om langjarige rechten aan te besteden als er geen sprake is van reciprociteit. Het volledig meebieden van NMBS en SNCF zal niet voldoen aan die vraag / wens van de Tweede Kamer.

Kok geeft drie oplossingsrichtingen voor de reciprociteit:

1. nationale overheden liberaliseren hun markt;
2. aanbieders in tender zorgen dat hun consortia voldoen aan een set voorwaarden (een bedrijf uit een beschermde markt zou bijvoorbeeld slechts een minderheidsdeelname in een consortium kunnen nemen);



3. NMBS zou een samenwerkingsverband met de nieuwe vervoerder kunnen aangaan, zonder in de tender mee te bieden. In dat geval zit de NMBS aan de zelfde kant van de tafel als de Nederlandse Staat. De NMBS stelt dan mede de criteria op voor de toekomstige partner en beoordeelt deze ook.

De criteria en ook de samenwerking met NMBS en SNCF zijn onderwerp van overleg met de marktpartijen tijdens de Market Dialogue.

Voor de volledigheid meldt Kok dat ook NS een voorstel heeft gekregen om voor 50% deel te nemen in het nieuwe bedrijf, mits zij afziet van deelname aan de tender.

Pardon vraagt of het klopt dat NS bij een 50% deelname niet in de exploitatie kan deelnemen.

Van Os antwoordt dat dit niet het geval is. Het is wel zo dat het businessplan van de tenderwinnaar is, wat door winnaar + NS zal moeten worden uitgevoerd. Maar NS zou een operationele betrokkenheid krijgen, niet alleen een financiële. Kok meldt dat het niet zo is dat de keuze volledig aan NS is. Als NS de 50% optie zou wensen, dan is het een van de opties die betrokken wordt bij de afweging rond de verdere invulling en voortgang van de tender.

Desnyder merkt op dat aan de eis in het ITRP van kennis van de Nederlandse markt moeilijk is te voldoen door buitenlandse bedrijven.

Kok stelt dat er, naast enkele geregistreerde partijen, ook andere partijen zijn die de gevraagde kennis kunnen inbrengen in een consortium.

Level playing field

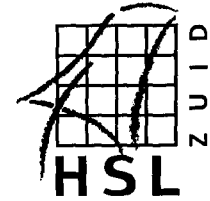
Pardon vraagt naar de noodzakelijkheid van het verstrekken van commerciële informatie. De NMBS kan geen commerciële gegevens van Thalys International afgeven.

Van Os stelt dat dat ook niet noodzakelijk is. Het gaat om de gegevens over het vervoer op Nederlands grondgebied. Deze gegevens moet de HSL van NS krijgen, en uit eigen veldonderzoek halen. Wel moet de HSL informatie over kostenverrekeningen kunnen geven aan andere consortia.

Volgens Desnyder is dat laatste geen probleem, alles wat er geregeld is staat in het Protocol d'accord uit 1993. Pardon voegt hieraan toe dat het afgeven van cijfers over reizigersvolumes geen probleem is, die over kosten wat moeilijker ligt maar dat informatie over opbrengsten niet overhandigd zal worden. Overigens is Thalys Nederland niet de enige eigenaar van de informatie over het Nederlandse deel.

Desnyder vindt dat voor aanbieders de potentiële markt belangrijker is dan de huidige markt. Wel begrijpt hij dat de HSL ernaar streeft om het vertrouwen van alle bidders op een voldoende peil te brengen.

van Os stelt voor om de NMBS een concreet verzoek om informatie te doen in parallel met de ontwikkeling van het protocol c.q. samenwerkingsovereenkomst. De benodigde informatie is namelijk ook afhankelijk van de overige afspraken die gemaakt worden. NMBS stemt hiermee in.



Soenen heeft een opmerking over het rollend materieel. In de ITRP is deze problematiek toch wat onderschat, er is wel degelijk een werkplaats nodig voor de behandeling van corrosie. Hij is bereid om de projectorganisatie te wijzen op dergelijke punten in het ITRP.

Betrokkenheid Belgische Staat

Pardon wil duidelijk stellen dat de NMBS een vrij autonome rol speelt ten opzichte van de Belgische Staat, doch dat er uiteindelijk wel een politieke consensus zal moeten zijn.

Kok stelt voor het aan de NMBS over te laten om te bepalen wanneer de HSL c.q. Nederlandse Staat contact op dient te nemen met de Belgische Staat.

Pardon gaat hiermee akkoord.

Reactie op eisen in ITRP

Desnyder heeft een aantal opmerkingen over de ITRP. Aan de eis dat er een "proven track record in passenger transport other than rail" moet zijn, kan alleen via een partner voldaan worden.

Van Os legt uit dat deze eis ook bedoeld is om integratie te bevorderen.

Desnyder vraagt of het ook mogelijk is om niet-geregistreerde partijen in een consortium op te nemen. Van Os bevestigt dat. Voor de financiële eisen stelt Desnyder voor om de licentie-eisen toe te passen. Volgende vraag: een partij mag maar in één consortium een rol spelen. Hoe wordt met die eis omgegaan als een onderneming zoals de SNCF uit vele bedrijven bestaat?

Kok antwoordt dat we naar de holding kijken. Een holding, inclusief dochterbedrijven, mag maar in één consortium deelnemen.

Overigens merkt hij op, dat hij de reactie van de NMBS op de criteria in het ITRP graag als niet-vertrouwelijk aangemerkt zou willen zien.

Desnyder is daarmee akkoord en verklaart de opmerkingen ook nog op schrift te zullen stellen en toesturen.

Soenen stelt de vraag wat de HSL verwacht van de NMBS, qua rol.

Van Os geeft aan dat er een getrapte benadering mogelijk is. Allereerst gaat het om de vraag of de NMBS bereid is samen te werken met een nieuwe partij op de HSL, op vergelijkbare wijze als nu met de NS. Vervolgens kan bekeken worden in hoeverre een vervoerskundig en bedrijfseconomisch betere overeenkomst kan worden bereikt dan nu het geval is. NMBS kan zich richten op haar kansen in de tender, maar kan de focus ook leggen op de kwaliteit van de gezamenlijke onderneming die tussen Brussel en Amsterdam actief zal zijn.

Desnyder merkt op dat de NMBS ook ideeën heeft over hoe het commercieel gerund zou moeten worden, en uit dien hoofde ook mee wil praten over de eisen waaraan het consortium aan de andere kant moet voldoen.

Kok en Van Os willen deze ideeën graag horen. Wij beschikken over twee instrumenten om tot een goed contract te komen: de criteria die we aan consortia stellen en de specificaties waaraan de bieding moet voldoen, bijvoorbeeld op het gebied van de dienstregeling en innovatie.



Kok voegt toe dat ook het overgangsregime nog een belangrijk punt is, de markt moet wel tenminste behouden blijven.

Desnyder meldt dat de NMBS en de NS samenwerken om de markt te behouden en/of te laten groeien. Hij wil graag met de projectorganisatie overleggen hoe dit zijn vervolg moet krijgen als de tender doorgaat.

Rol Bert Kuijpers

Kok vraagt of het nuttig is een derde partij te betrekken bij de overeenkomst met de NMBS. De naam van Bert Kuipers (PriceWaterhouseCoopers Belgium) is hierbij gevallen. Pardon antwoordt dat hij dit een goed idee vindt, maar Bert Kuijpers graag voor rekening van de NMBS inhuurt ten behoeve van eigen ondersteuning. Kok geeft aan dat de HSL mogelijk een collega van Kuijpers in zal huren, zodat zij gezamenlijk concepten kunnen schrijven, namens ons beiden. De NMBS weet op 7 februari of het Directie Comité akkoord gaat met de inzet van Bert Kuijpers.

Tot slot geeft Kok nog het antwoord op een eerder gestelde vraag, namelijk of het eventuele consortium NMBS/NS/SNCF een mogelijkheid is. Het lijkt hem dat er in dat geval sprake zal zijn van een onaanvaardbaar verlies aan marktspanning.

Op 3 februari om 15.00 uur zal het volgende gesprek tussen HSL en NMBS plaats vinden, wederom te Brussel ten kantore van Pardon. Op 16 februari zal een ontmoeting in Amsterdam-Schiphol worden gepland, en marge van de informatiebijeenkomst.