

Kort (vertrouwelijk) verslag van HSL-Zuid- overleg met NMBS op 11 juli 2001

Aanwezig: Leo Pardon, Daniël Desnyder, Frits Marckmann, Raymond Umans

Structuur NMBS

NMBS krijgt een nieuwe Raad van Bestuur (zou in Nederland RvC zijn) van 10 personen Daaronder een Directiecomité van 10 personen. Van de huidige directeuren van de 22 Busines Units vallen er dus in elk geval een aantal uit de boot.

HSL-Zuid procedure

12 oktober moet Concessieovereenkomst zijn getekend. Voor die tijd moet er dus overeenstemming zijn met de buitenlandse partners over het internationale verkeer.

Samenwerkingsvorm

Het is de eerste 5 à tien jaar nog niet te verwachten dat de geesten in België en Frankrijk rijp zullen zijn voor:

1. een maatschappij die integraal resultaatverantwoordelijk is voor een gehele route c.q. netwerk.
2. een spoorwegmaatschappij die niet alleen marketing- en ondersteunende activiteiten doet (zoals Thalys International), maar ook het rijdend personeel en de gehele exploitatie doet.

Dit houdt in dat het vooralsnog een samenwerking blijft van spoorwegmaatschappijen die resultaatverantwoordelijk zijn op hun eigen territorium. Dit betekent dat in die samenwerking een aantal vitale belangen moet zijn gewaarborgd. Dit zijn in elk geval:

1. aanschaf en inzet van materieel
2. dienstregeling (aantal treinen)
3. yieldmanagement

Gezien de territoriale resultaatverantwoordelijkheid en de samenhang tussen alle spoorwegproducten is het noodzakelijk dat in de samenwerkingsmaatschappij Thalys International de moedermaatschappijen (SNCF, NMBS en NS/KLM) moeten zijn vertegenwoordigd en niet bv GVO. → NS maakt het niet uit als de SPL is. SPL heeft voortgang van de Staat.

Verkeer Amsterdam - Parijs

Het is voor de SNCF nog niet duidelijk of er een andere trein Amsterdam-Parijs gaat rijden dan de Thalys. Men vreest concurrentie. Die vrees kunnen wij snel wegnemen, maar dan willen wij wel een aantal zekerheden, die wij altijd al wilden. Bijvoorbeeld transparantie in de materieelinzet en het yieldmanagementsysteem. En natuurlijk medezeggenschap daarover en de andere samenwerkingsprincipes.

Verkeer Amsterdam - Brussel

De NMBS zegt geen zeggenschap van de SNCF te willen over het verkeer Amsterdam Brussel. Vandaar de GVO. Er is wel een grote voorkeur voor de 300 km/u variant. Deze heeft ongetwijfeld te maken met:

1. imago
2. materieel: na afloop van de concessie zit NMBS met 50% van het materieel dat voor de verbinding Amsterdam-Brussel nodig is. Als dit Thalys-materieel is, past dat in de rest van hun park. Als dit hetzelfde materieel is als de binnenlandse HST in Nederland, past dit niet. Hiervoor is m.i. wel een oplossing te vinden.

NS heeft een voorkeur voor 220 km omdat dit huns inziens de beste business case geeft. NS zal een voorzet doen aan de NMBS voor een vergelijking van beide voorstellen; zowel financieel als kwalitatief.

Volgende afspraak NMBS/NS

25 juli 15.00 uur

Volgende afspraak SNCF/NMBS/NS

27 juli

meer dienste naar Parijs met 300 kph. Consequenties voor reizen, veiligheid, stochastisch en volume kosten.