

## **Verslag bijeenkomst NMBS en HSL-Zuid op 13 augustus 2001**

### **Aanwezig**

Pardon, Cuypers, De Bont, Vromant, Van Os, Gideonse, Meiboom

### **Reden bijeenkomst**

Overleg over de volgen procedure en positie van Staat, NS/KLM en NMBS.

### **Verslag**

Opmerkingen over het verslag van de bijeenkomst tussen de 4 partijen 27 juli 2001 zijn aan het begin kort gemaakt en apart toegestuurd aan Vansteenkiste.

### **Procedure**

Allereerst werd vastgesteld dat de NMBS de ITDN en de brief aan de Tweede Kamer had ontvangen en dus voldoende was geïnformeerd. Desondanks was er wat onduidelijkheid over of er nu een fase in de aanbesteding wordt overgeslagen of niet.

Uitgelegd is dat er geen fase wordt overgeslagen, maar dat alleen de tussenstap van twee bidders naar één bidder niet hoeft te worden gedaan en daarom is er meteen een ITDN naar NS/KLM gestuurd in plaats van een ITN.

12 oktober wordt de concessie-overeenkomst getekend op directieniveau, daarna zijn er twee maanden uitgetrokken voor evt. uitwerking en goedkeuring door RvB en Minister. Indien nodig kan die periode ook gebruikt worden voor arbitrage tussen beide partijen indien nodig. Zowel NS/KLM als NMBS zijn gehouden aan het Draft Contract (annex A2 uit de ITT) Na 12 december hebben NMBS en NS/KLM 6 maanden de tijd om te komen tot een definitieve Samenwerkingsovereenkomst (12 juni 2002).

### **220/300**

In de ITDN is de deur opengezet naar 220 materieel, terwijl dat voor de NMBS niet acceptabel is.

Dat klopt, niet vastgelegd is met welk materieel gereden moet worden, maar wel vastgelegd zijn de rijtijden. Door de NMBS is gezegd dat deze rijtijden niet met 220 materieel haalbaar zijn, aan NS/KLM de taak het tegendeel te bewijzen. De Staat heeft eveneens een voorkeur voor 300 materieel (kwaliteit, economisch en de rijtijden), maar gaat dat niet opleggen. Zij wil dat de afweging wordt gemaakt op basis van een transparante en bedrijfseconomische vergelijking van het 220/300 model en het geïntegreerde 300 model. Bovendien kan de optie 220 versus 300 behulpzaam zijn bij de onderhandelingen met de materieelbouwers.

Zou het 300 model gekozen worden en daarom het bod van NS/KLM een heel klein beetje gewijzigd moeten worden, dan is dat voor de Staat geen probleem als kan worden aangetoond dat daardoor een beter product ontstaat voor de reiziger.

### **Binnenlands vervoer in de GVO**

Als je artikel 6.1 van het Draft Contract leest, dan zou je daaruit kunnen lezen dat het vervoer Antwerpen – Brussel niet meedeelt in de GVO en Amsterdam – Rotterdam wel (het gaat hier om de opbrengsten van domestic reizigers in internationale treinen).

Dat kan niet zo zijn. Het principe voor de GVO is of allebei wel of allebei niet. Om dit probleem op te lossen is er een procedure-afspraken gemaakt. De Staat (HSL-Zuid) neemt contact op, nadat zij de onderzoeksvraag overlegd heeft met mevr. Cuypers, met PriceWaterhouseCoopers om hen terug te laten halen hoe de berekeningen toendertijd zijn uitgevoerd ten behoeve van de opstelling van het Draft Contract. Dit zal zo snel mogelijk gebeuren.

## **SNCF**

NMBS verwacht er met SNCF niet uit te komen voor 12 oktober, wel met NS/KLM alhoewel dat ook nog het nodige vergt. Maar dan staat op 12 oktober het stuk naar het zuiden nog open. Dat is op zich niet erg, het is van belang dat eerst NS/KLM en NMBS er samen uit komen en dat dan pas echt met SNCF onderhandeld zal worden. SNCF wil wel toetreden tot de GVO maar het kan ook via Thalys International. Het lange termijn perspectief is echter 1 GVO met SNCF.

Er dient dus tussen NS/KLM en NMBS voldoende ruimte te worden opengelaten om de onderhandelingen met SNCF goed te kunnen voeren. HSL-Zuid is te allen tijde bereid om haar ideeën omtrent de onderhandelingen met SNCF met NMBS te delen.

## **Onderhandelingsprotocol**

Het concept onderhandelingsprotocol dat NMBS HSL-Zuid toegestuurd had is een prima kader voor de onderhandelingen tussen beide partijen. Wel moet er heel duidelijk in staan dat niet alles opnieuw onderhandeld hoeft te worden, omdat het Draft Contract geldt tenzij NS/KLM en NMBS consensus bereiken over wijzigingen die dan kunnen worden voorgelegd aan de Staat.

## **Wachtkamer**

Uitgelegd is wat de kansen zijn voor de wachtkamer en hoe daar door de HSL-Zuid mee om is en wordt gegaan. Geïnformeerd werd nog naar de juridische risico's, maar de HSL-Zuid ziet daar eigenlijk geen risico's.

## **Aanwezigheid HSL-Zuid**

Aangegeven is dat HSL-Zuid alleen op verzoek van de partijen bij de gesprekken wil zijn, dus als dat de gesprekken zou kunnen vergemakkelijken. NMBS ziet dat niet zo, maar begrijpt wel dat er een informatiebehoefte bij de HSL-Zuid is waaraan door NS/KLM en NMBS voldaan kan worden door van elke bijeenkomst verslagen op te stellen en die toe te sturen.

Mocht NS/KLM als gevolg van de onderhandelingen met NMBS willen afwijken van haar bieding, dan moet zij dat richting HSL-Zuid op een transparante manier kunnen onderbouwen. De wederzijdse geheimhoudingsplicht in het onderhandelingsprotocol dient daar rekening mee te houden.

Kunnen mogelijke wijzigingen van het Draft Contract die partijen willen voorleggen aan de Staat eventueel gaandeweg al door de Staat getoetst worden? Ja, informeel altijd. Formele goedkeuring zal de Staat pas geven als het gehele Draft Contract wordt voorgelegd. De Staat heeft dan 3 maanden de tijd om te reageren.

De verwachting is dat bij bepaalde onderwerpen, zoals bijvoorbeeld de 220/300 discussie, de hulp van de Staat zal worden ingeroepen.

## **Eurotunnel**

Een principieel nee van de NMBS tegen verschillende tarieven tussen A'dam (Brussel) - Londen en Brussel - Londen.

HSL-Zuid wil eerst onderzoeken wat de mogelijkheden met Eurotunnel zijn; de markt komt nu niet tot stand. Tegen dat onderzoek zegt NMBS geen nee.

Wordt vervolgd.

**Volgende afspraak**

22 augustus staat een overleg gepland met NS/KLM, NMBS, HSL-Zuid en SNCF. SNCF zal worden afgebeld. Aanwezigheid HSL-Zuid wordt nog gezien.