

**Pieterse, Ingrid**

**Van:** Meiboom, Danielle  
**Verzonden:** dinsdag 11 september 2001 14:04  
**Aan:** Os, Bas van  
**Onderwerp:** FW: NMBS

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** Meiboom, Danielle  
**Verzonden:** 11 september 2001 14:04  
**Aan:** 'bas@transpose.nl'; Paridon, Nico van; Schuhmacher, Gerben; 'gerben.schuhmacher@cend.minvenw.nl'  
**Onderwerp:** NMBS

Zie verslag, brief NS en brief NMBS.  
Gaarne commentaar z.s.m.

groet Daan



Verslag van  
bijeenkomst 10 sep...



Brief NS nav gesprek  
NMBS 10 s...



Brief Pardon nav 10  
sept 01.do...

## **Verslag van bijeenkomst NMBS en HSL-Zuid d.d. 10 september 2001-09-10 te Roosendaal**

### **Aanwezig:**

Leo Pardon, Daniel Desnyder, Liliane Cuypers, Francis Vromant, Erik De Bont  
Bas van Os, Gerben Schumacher, Nico van Paridon, Daniëlle Meiboom

### **Aanleiding bijeenkomst:**

Brief van Pardon d.d. 5 september 2001 en reactie daarop van Van Os d.d. 6 september 2001.

### **Agenda:**

Voorstel van Pardon:

1. Procedure
2. Opbrengstenverdeling
3. Rollend materieel

Kanttekening van Van Os dat punt 2 aparte behandeling verdient met PWC erbij.

### **Procedure:**

Pardon begon met te zeggen dat NMBS niet verder wil praten c.q. onderhandelen met NS voordat de concessie-overeenkomst is getekend.

Van Os: wordt daarmee bedoeld dat NMBS voldaan heeft aan haar inspanningsverplichting om met NS/KLM zo ver mogelijk te komen, dat vervolgens eerst de concessie-overeenkomst en het Draft Contract getekend moeten worden en dat er dan 6 maanden de tijd is om tot een Samenwerkingsovereenkomst te komen?

Ja, met daarbij in acht te nemen de 10 werkdagen die NMBS krijgt om de concessie-overeenkomst goed te keuren.

De reden hiervoor is dat in de ogen van NMBS niet meer meer met NS besproken kan worden zonder de zekerheid van een getekende concessie-overeenkomst.

Van Os legde uit dat er nog geen concessie-overeenkomst klaar was omdat deze in gezamenlijkheid met het consortium wordt opgesteld, maar dat hij wel bereid is deze, op basis van vertrouwelijkheid, te delen met NMBS. Buiten kijf staat dat de 10 dagen-afspraken te allen tijde geldt voor de definitieve concessie-overeenkomst.

Schuhmacher voegde daaraan toe dat de draft die vandaag tot stand komt nog niet af is, maar wel vrij verstrekkend is omdat er door beide partijen aan gewerkt is.

Er bestaat de angst bij NMBS dat er in de concessie-overeenkomst tussen Staat en NS dingen geregeld worden die terugslaan op de NMBS.

Van Os verzekert dat dat niet zal gebeuren, er is ook geen verzoek vanuit de Staat richting NS gegaan om bindende afspraken te maken met NMBS voorafgaand aan of ten behoeve van de concessie-overeenkomst. Tussen NS en NMBS mogen afspraken gemaakt worden maar dat moet niet en mag niet strijdig zijn met het Draft Contract.

Vromant merkt op dat o.b.v. de oplegbrief artikel 3.6 geen sprake kan zijn van een inspanningsverplichting voor NMBS want er geen sprake van een BAFO. Er is echter wel sprake van een BAFO, er zijn twee fases samengevoegd, er is niet een fase vervallen. Het uiteindelijke concessie-contract zal de BAFO bevatten.

Pardon resumerend: wel een inspanningsverplichting, geen resultaatsverplichting m.b.t. gesprekken met NS.

Van Os: dat klopt maar eerder is wel de suggestie gewekt dat er overeenstemming zou zijn op een aantal punten en die punten zouden dan wel vastgelegd worden. Dat zou nog steeds fijn zijn, de tijd is immers schaars. Ik zal een brief sturen naar NS hierover. De brief die naar u is uitgegaan zal als voorzet dienen, NMBS zal op de terugweg in de trein deze tekst bekijken en commentaar en/of aanvullingen doorgeven.

Dus nogmaals Pardon:

Geen bindende besprekingen met NS, wel een inspanningsverplichting om de richting van de samenwerking op papier te zetten, maar dat zal beperkt zijn en grote vraagtekens zullen nog open blijven, waardoor de angst bestaat dat de concessie-overeenkomst daarmee teveel belast zal kunnen worden, daarom hecht ik aan de oorspronkelijke volgorde.

Van Os legt daarna nog even uit wat 12 oktober en 12 december inhouden.

Pardon geeft aan dat NMBS graag de concessie-overeenkomst in draft wil ontvangen. Daarover kan dan geen correspondentie worden gevoerd, wel kan er telefonisch over gesproken worden.

### **Opbrengstverdeling**

Pardon begon met te zeggen dat PWC zich vergist door alle binnenlands vervoer buiten te sluiten. Het binnenlands vervoer algemeen valt buiten beschouwing maar binnenlandse reizigers in de internationale trein worden hier wel bij betrokken.

Pardon is niet akkoord met het betrekken van PWC bij een vervolg gesprek hierover; wij zelf (Staat en NMBS) moeten hieruit komen, wel met alle mogelijk informatie, PWC kan er zijn licht over laten schijnen, maar geen bijeenkomst met PWC.

Het gaat om een verschil van inzicht hoe de paragraaf uit te leggen. Er is toen bij opstelling van het concept contract een inhoudelijke analyse gemaakt, naar die inhoudelijke analyse moeten we dus terug.

Pardon: het gaat om internationaal vervoer maar niet om binnenlands vervoer.

Van Os: dit is een ZWAAR punt; we hebben toen overeenstemming bereikt op basis van een gewogen gemiddelde van verschillende cijfers (oppervlakkige overeenstemming o.b.v. verschillende achtergronden).

Cuypers licht het punt toe o.b.v. gevoerde correspondentie en emails met Jacqueline Schlangen.

Van Os licht de interpretatie van de Staat toe, er zou in de toekomst met de vervoerders gesproken worden over de bereidheid om binnenlands vervoer toe te laten en hoe daar mee om te gaan.

De Bond geeft aan dat getekende documenten belangrijker zijn dan brieven, faxen etc. daarover.

TIME-OUT (Pardon en Van Os apart; daarna Belgische delegatie even apart)

Het blijkt dus niet helemaal duidelijk te zijn hoe artikel 6.1 te interpreteren (zie ook art. 3.7 van het concept contract); uitgangspunt is in ieder geval dat de omzet van binnenlandse reizigers in internationale treinen van beide partijen gelijk behandeld zal worden (allebei wel of allebei niet).

Van Os herhaalde dat de discussie toen gevoerd is aan de hand van het comfort van de internationale reiziger, die mocht geen hinder ondervinden van binnenlandse reizigers die evt. zijn plaats bezet zouden houden. Dat klopt.

Pardon vroeg of het een probleem zou zijn voor de Nederlandse Staat om dit punt open te laten voor de onderhandelingen tussen NS en NMBS.

Van Os vond het te vroeg om daar een nee of ja op te zeggen, hij wil eerst gezamenlijk de analyse maken hoe dat uit zal werken. Hij heeft geen behoefte aan een vestzak/broekzak verhaal waarbij NS de kosten van toegeven in de onderhandelingen met NMBS via de Staat terughaalt.

Desnyder verzekert dat NMBS op zich geen belangstelling heeft voor binnenlandse reizigers, het gaat om opvulling van residuele plaatsen, meer niet. Er zal zeker geen overcapaciteit worden gekocht om extra binnenlandse reizigers in de internationale trein te krijgen.

Het risico is dus op zich niet heel groot voor de Staat, zeker gezien de 4 binnenlandse treinen die NS zal rijden. Ja, zei Van Os, maar dat betekent we daar met de ingroei rekening mee moeten houden. Het is dus niet zonder consequenties. Concluderend:

- a) interpretatie van de overeenkomst kan verschillen; het gaat uiteindelijk om een oplossing voor de kwaliteit en de binnenlandse reiziger;
- b) wij denken dat de binnenlandse reiziger ieder voor zich is (zoals nu ook in de Benelux), jullie willen delen;
- c) we plannen een aparte bijeenkomst om terug te kijken naar toen met alle dossiers etc. erbij, komen we er dan niet uit
- d) dan kijken hoe het vestzak/broekzak-verhaal te voorkomen.

De Bond: als je het openlaat dan moeten NS en NMBS er binnen de GVO uitkomen en daar moet dan unaniem worden besloten.

Pardon: de aantallen binnenlandse reizigers zijn onbekend en zijn ook niet zomaar wel bekend, daarom zullen er procesafspraken worden gemaakt.

Van Os: eventueel kan een puntje worden overgelaten aan de vervoerders, maar de onzekerheid moet wel afgeperkt zijn.

Hoe tegenover het antwoord van PWC? Neutraal.

#### **Rollend materieel:**

Pardon begon met de vraag dat de NMBS, als ze 220 materieel zou kopen, een groot restwaarde risico loopt na 15 jaar en of de Staat geen garantie zou willen geven dat het spul zal worden overgenomen door de Staat of NS tegen boekhoudingswaarde.

Van Os antwoordde dat dat al een van de oplossingen is (eigenaarschap bij NS is een andere) maar dat is pas de laatste stap in een besluitvormingsproces dat eerst moet gaan over de kwaliteit (haalt 220 de kwaliteit die met 300 was voorzien), dan over de bedrijfseconomische merites (integratie met SNCF etc.) en dan pas over eventuele restwaarde problematiek.

Pardon: dat is wel zo maar de discussie met NS is nu op een punt dat wij een garantie willen en anders niet verder praten.

Van Os herhaalde echter dat hij nu niet de oplossing gaat geven voor een eventueel probleem aan NMBS terwijl de Staat in het donker staat op dit onderwerp, terwijl NS en NMBS gesprekken hebben gevoerd over het materieel en dus meer weten.

Vervolgens stelde Pardon nog dat NS de kosten van het materieel niet direct bekend kon maken, hoe gaat NS dat waarmaken in de toekomst?

Van Os: behandelen in de genoemde volgorde, 1. Kwaliteit, 2. Economie, 3. Evt. ondersteuning Staat.

Pardon: geen probleem mee.

#### **Overige punten:**

##### **SNCF**

Is er vooruitgang m.b.t. RFF/SNCF?

Nee, dat is geen grote zorg, er is natuurlijk al een aantal paden beschikbaar. Wel maakt Van Os zich zorgen over de laatste van de 16 paden.

Het is daarom ook jammer dat er met Cécile Queille geen zaken zijn gedaan over integratie van A'dam - Brussel - Parijs, dan is het namelijk ook makkelijker om paden te regelen. Nu zijn er geen gesprekken met SNCF en de Staat is er bovendien niet bij, dus is het moeilijk voor de Staat om iets te doen.

Pardon blijft echter op het standpunt dat hij eerst met NS verder wil en dan pas naar de SNCF, anders is het niet hanteerbaar.

##### **Materieel:**

Van Os maakt zich zorgen over het materieel, de besteldata komen rap naderbij. Desnyder verzekert dat daar niks is veranderd.

NB. NMBS maakt zich hier duidelijk geen zorgen!

SNCF wil dubbeldeks 300, dus evt. daarop meeliften.

##### **Tot slot:**

Van Os zal een briefje uitdoen naar zowel NS als NMBS om gelijke verwachtingen te creëren aan beide kanten. De brief van Van Os aan NMBS zal daarvoor als voorzet dienen.

Concept brief aan NS  
Na lezing door NMBS

Op 10 september jl. hebben de NMBS en de Staat gesproken over de voortgang van het tenderproces en de afspraken die de NMBS, de Staat en NS/KLM met elkaar hebben gemaakt of nog hebben te maken. In deze brief laten wij de belangrijkste gesprekspunten de revue passeren.

1. Voorwaarde voor tekening van de concessie-overeenkomst tussen NS/KLM en de Staat is dat NMBS en NS/KLM ook overeenstemming hebben over tenminste het Draft Contract (Annex A2, ITT). Er is dus sprake van een verplichting voor zowel NMBS als NS/KLM om uit te gaan van het Draft Contract, dit contract voor gunning te ondertekenen (blz 39, ITT) en het binnen zes maanden na gunning uit te werken tot een ondertekende Samenwerkingsovereenkomst (artikel 2.1, Concept Contract).
2. De NMBS heeft zich reeds tijdens de tender bereid verklaard met bieders te onderhandelen. Verder heeft de NMBS de bereidheid getoond met NS/KLM vast te leggen over welke punten reeds vóór 12 oktober 2001 overeenstemming bestaat. Dit lijkt mij een goede werkwijze. Het is daarbij de wens van NMBS en NS/KLM om de Staat niet direct te betrekken bij deze gesprekken, maar uitsluitend achteraf te informeren. Wel geef ik beide partijen in overweging om de technisch-inhoudelijke gesprekken niet uit te stellen tot na tekening van het Concept Contract. In verband met de doorlooptijd van de materieelbestellingen is een voortvarende werkwijze geboden, hetgeen in het belang van beide partijen is.

Voor wat betreft uw wens om te komen tot een bindende overeenkomst met NMBS ben ik van mening dat de ITT geen verplichting inhoudt voor NMBS en SNCF tot het sluiten van een overeenkomst, voorafgaande aan het indienen van een 'enhanced bid' (BAFO) of het voltooien van de Direct Negotiations, de fase waarin wij nu zitten.

3. Ten aanzien van het rollend materieel is gesproken over de keuze tussen 220 km/h en 300 km/h materieel en is gesproken over de restwaarde problematiek. Om tot een werkbaar aanpak te komen zullen de volgende twee stappen doorlopen moeten worden:
  - Duidelijk moet zijn dat ook met 220 km/h materieel voldaan kan worden aan de kwaliteit voor de reiziger in termen van comfort en reistijd;
  - Vervolgens moet duidelijk worden dat het materieel in termen van artikel 4.4 van het Draft Contract bedrijfs-economisch inderdaad de beste keuze is (uitwisselbaarheid binnen de pool, geïntegreerde operatie Amsterdam-Brussel-Parijs, restwaarde etc).Pas als deze twee stappen door beide vervoerders zijn doorlopen, zal de Staat gezamenlijk met hen willen kijken naar de restwaardeproblematiek. Mocht in dat kader besloten worden dat het wenselijk is hierover afspraken te maken, dan zal de Staat een voorkeur hebben om met NS/ KLM afspraken te maken over het 220 km/h materieel in het kader van een direct agreement.

Ik hoop u met deze brief een goed beeld gegeven te hebben van de gesprekken die met de NMBS gevoerd heb. Uiteraard ben ik bereid eventuele vragen van uw kant te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

Bas van Os  
Projectleider Vervoer HSL-Zuid

## Topbriefje van Staat aan NMBS

Geachte heer Pardon,  
Beste Leo,

Naar aanleiding van onze briefwisseling d.d. 5 en 6 september 2001 en de bijeenkomst op 10 september jl. te Roosendaal, zet ik hierbij onze afspraken op een rijtje.

Afgesproken is dat de Staat, na consultatie van de NMBS, een brief aan het consortium NS/KLM schrijft met daarin de belangrijkste gesprekspunten van het gesprek tussen NMBS en de Staat toegelicht. Deze brief zal eerst aan NMBS worden voorgelegd en na verwerking van hun commentaar zo spoedig mogelijk worden verzonden. U vindt deze brief als bijlage bij deze brief en wordt verzocht uw commentaar zo spoedig mogelijk doch uiterlijk vrijdag 14 september aan de Projectorganisatie HSL-Zuid door te geven.

Over de interpretatie van artikel 6.1 van het Concept Contract zal een nieuwe afspraak belegd worden. Partijen bereiden deze bijeenkomst voor op basis van de schriftelijke overeenkomsten, de verslagen van de onderhandelingen en de intentie van de toen gevoerde besprekingen.

U heeft aangegeven dat bij deze analyse de visie van PWC betrokken kan worden, maar dat PWC niet als partij betrokken dient te worden bij de komende besprekingen.

Mocht er tijdens deze bijeenkomst geen overeenstemming bereikt kunnen worden over de interpretatie van het betreffende artikel, dan zal, voordat van een definitieve oplossing sprake kan zijn, een analyse gemaakt dienen te worden van de effecten van een gewijzigde interpretatie op de positie van de Staat in de onderhandelingen met NS/KLM..

Overeenstemming is er in ieder geval over:

- Voorrang voor de internationale reiziger. Deze mag geen hinder ondervinden van het meereizen van de binnenlandse reiziger;
- Het gaat om het aanbieden van restcapaciteit aan de binnenlandse reiziger;
- Er bestond ten tijde van het opstellen van de Draft Contract en er bestaat ook nu nog geen goed beeld van de aantallen binnenlandse reizigers, die hiermee gemoeid zijn.

In onze bespreking van 10 september is nogmaals benadrukt dat de NMBS na 12 oktober (of uiterlijk 12 december) 10 werkdagen de tijd krijgt om de dan voorliggende concessie overeenkomst te beoordelen. In deze concessie-overeenkomst zal de Staat geen afspraken maken die NMBS betreffen en/of strijdig zijn met de afspraken die de Staat en de NMBS tot nu toe met elkaar gemaakt hebben.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Bas van Os  
Projectleider Vervoer HSL-Zuid



## Samenvatting van de vergadering van 10 september 2001

Naar aanleiding van onze briefwisseling d.d. 5 en 6 september 2001 en de bijeenkomst op 10 september jl. te Roosendaal, zet ik hierbij onze afspraken op een rijtje.

Afgesproken is dat de Staat, na consultatie van de NMBS, een brief aan het consortium NS/KLM schrijft met daarin de belangrijkste gesprekspunten van het gesprek tussen de NMBS en de Staat toegelicht. Deze brief zal eerst aan de NMBS worden voorgelegd en na verwerking van uw commentaar zo spoedig mogelijk worden verzonden.

Over de interpretatie van artikel 6.1 van het Conceptcontract zal een nieuwe afspraak worden belegd. B. Van Os stelt zich te zullen voorbereiden aan de hand van de schriftelijke overeenkomsten, de verslagen van de onderhandelingen en de intentie van de toen gevoerde besprekingen. Volgens E. De Bonte moet men in eerste instantie teruggrijpen naar de teksten van de overeenkomsten, die naar zijn inzicht, duidelijk zijn en geen ruimte laten voor interpretatie. L. Pardon deelt mee dat de NMBS haar standpunt al heeft bepaald (voor de inhoud ervan : zie brief NMBS van 21.09.01).

U heeft aangegeven dat de aanwezigheid van PWC bij die bijeenkomst niet nodig is. De visie van PWC dat bij de berekeningen toentertijd slechts de internationale vervoersstromen zijn meegenomen was in uw ogen wel correct. Echter het Concept Contract geeft aan dat nadere afspraken gemaakt moeten worden over de wijze waarop binnenlandse reizigers in internationale treinen worden vervoerd. Daarin wordt door u begrepen een afspraak over de opbrengstendeling of een vergoeding voor de GVO voor het ter beschikking stellen van de restcapaciteit. U tekende hierbij aan dat het *volgens NS/KLM* zou gaan om een relatief klein financieel effect, wegens het groot aantal binnenlandse treinen.

Overeenstemming is er in ieder geval over :

- voorrang voor de internationale reiziger. Deze mag geen hinder ondervinden van het meereizen van de binnenlandse reiziger;
- het aanbieden van restcapaciteit aan de binnenlandse reiziger;
- er bestond ten tijde van het opstellen van het Draft Contract en er bestaat ook nu nog geen goed beeld van de aantallen binnenlandse reizigers, die ermee gemoeid zijn.

In onze bespreking van 10 september is nogmaals benadrukt dat de NMBS na 12 oktober (of uiterlijk 12 december) 10 werkdagen de tijd krijgt om de dan voorliggende, en tussen NS/KLM en de Staat volledig uitonderhandelde, concessieovereenkomst; d.i. de tekst die aan hun bestuursorganen zal worden voorgelegd, te beoordelen, en eventueel wijzigingen te bedingen indien vereist voor coherentie en consistentie met het Conceptcontract. In deze concessieovereenkomst zal de Staat geen afspraken maken die NMBS betreffen en/of strijdig zijn met het Conceptcontract en andere formele overeenkomsten die de Staat en de NMBS met elkaar hebben afgesloten.