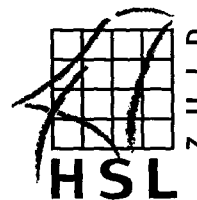


Fax



Aan Bert Roelofs

Kopie -

Faxnummer 023-5651894

Onderwerp Tenderboard Vervoer, 9 februari 2000

Aantal pagina's 13  
(incl. voorblad)

Datum  
1 februari 2000

Ons kenmerk  
-

Uw kenmerk  
-

Contactpersoon  
Roel Testroote

Doorkiesnummer  
030-2728831

E-mail  
roel.testroote  
@hslzuid.com

Geachte heer Roelofs,

Zoals telefonisch reeds afgesproken vindt de volgende Tenderboard Vervoer plaats op woensdag 9 februari, om 20.00 uur bij de HSL in Utrecht (kamer Wim Korf). De onderwerpen voor deze bijeenkomst zijn:

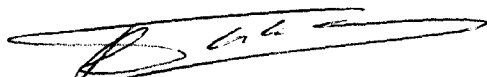
1. stand van zaken gesprekken NS;
2. stand van zaken gesprekken NMBS;
3. voorbereiding eerste gesprek SNCF;
4. kick-off meeting 16 februari.

Ter voorbereiding op deze vergadering stuur ik u de volgende stukken:

1. Overzicht van de afgelopen maand;
2. (Intern) gespreksverslag met de NMBS;
3. Notulen gesprek met NS;
4. Voorbereiding gesprek met NS (dd. 02-02-2000);
5. Indeling werkgroepen HSL-NS.

Begin volgende week ontvangt u nog een up-date van deze stukken.

Met vriendelijke groet,



Roel Testroote

Bijlagen:

1. Overzicht van de afgelopen maand;
2. (Intern) gespreksverslag met de NMBS;
3. Notulen gesprek met NS;
4. Voorbereiding gesprek met NS (dd. 02-02-2000);
5. Indeling werkgroepen HSL-NS.

Projectorganisatie  
Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:  
Postbus 43  
3500 AA Utrecht

Bezoekadres:  
Catharijnesingel 33  
3511 GC Utrecht

Tel 030 - 2728 400  
Fax 030 - 2728 577

## ***Bijlage 1: Overzicht van de afgelopen maand***

### **Meeting Tenderboard van 18 januari 2000**

- Bert Roelofs zet nogmaals op scherp wat nu eigenlijk de business is en hoe die verkocht wordt. Het gaat om drie dingen:
  1. Het vervoer Amsterdam-Parijs. Onderhandeld wordt welk deel hiervan voor HSL-NL is en welke delen voor de SNCF en de NMBS (vergelijk met de huidige Thalysprotocollen).
  2. Het vervoer Amsterdam-Brussel. Opnieuw wordt over de verdeling ervan onderhandeld wordt, nu tussen HSL-NL en de NMBS (vergelijk met de huidige Benelux-regeling)
  3. Het vervoer Amsterdam-Rotterdam(-Breda).
- Voorgelegd wordt de recente gespreksronde van NS met VenW-top. Tender Board stelt vast dat indien meerdere routes zouden ontstaan dit de geloofwaardigheid van de bestaande procedure op het spel zet, terwijl deze juist cruciaal is gezien de complexe onderhandelingen met NMBS en SNCF.
- Advies is om alleen door te gaan als de zijroute wordt afgesloten.

### **Meeting Tenderboard van 24 januari 2000**

- Met genoegen wordt vastgesteld dat de VenW-top een heldere brief heeft doen uitgaan over het feit dat geen andere route bestaat dan die via de afgesproken procedure.
- Terugmelding van het eerste gesprek met NS (zie bijlage 3) is positief in operationele zin. De procedure is verhelderd en er worden op korte termijn enkele werkgroepen (zie bijlage 5) opgestart om de onderdelen uit te werken.
- Zorg wordt uitgesproken over het feit dat NS nog niet overtuigd is dat er geen tweede route bestaat. Dit kan een uitstraling hebben op het aanstaande gesprek met NMBS en de zogenaamde carrousel.
- Advies ten aanzien van de gesprekken met NMBS is op te passen voor teveel informatieoverdracht en te vaak spreken zolang NMBS kan denken twee kanten tegen elkaar uit te kunnen uitspelen.
- Advies ten aanzien van de carrousel is deze wel door te laten gaan maar de nadruk meer op informatieoverdracht te leggen dan op consortiumvorming.

### **Update 31 januari 2000 (Tenderboard kwam te vervallen)**

- Gesprek met NMBS verliep positief (zie bijlage 2). NMBS sprak bereidheid uit om desnoods met ander dan NS samen te werken en de mogelijkheden van een verdergaande samenwerking verder te onderzoeken. Gekozen wordt voor de constructie met ondersteuning van een derde persoon (Bert Kuipers, PwC Brussel).
- Intern VenW heeft Minister absolute duidelijkheid gegeven dat er slechts één route bestaat via Korf/Kok. Buiten hen om zullen geen gesprekken met NS over de HSL gevoerd worden. Afgelopen maandag 31/1 is dit door Pans/Diris/Korf duidelijk gemaakt aan Den Besten/Huisinga/Lantain.
- Carrousel gaat door met grotere nadruk op inhoud.

#### **Agenda:**

- Moerman (nieuwe directeur kenniscentrum PPS, Ministerie Financiën) vertelt van Nederlandse PPS-programma, met als voorbeeld de IP van HSL-Zuid;
- Jeroen gaat in op de spannende onderdelen van de tender, SNCF/NMBS, materieel, de criteria etc.;
- LEK Consulting vertelt aan de hand van de data en de lopende research dat het project veelbelovend is en geven een beeld van de aard van de ondersteuning die partijen kunnen verwachten;
- SG VenW, Ralph Pans, geeft commitment aan van VenW aan de procedure;
- middag: ruimte voor individuele gesprekken, o.a. met Railned, HSL, Schiphol, etc.

## ***Bijlage 2: Gespreksverslag NMBS***

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

Pardon heet de delegatie van de HSL welkom en benadrukt dat de inhoud van de gesprekken die in dit kader tussen ons gevoerd worden als confidentieel behandeld zullen worden.

Kok zegt dit toe en bedankt de NMBS voor de plezierige en serieuze wijze én de serieuze houding waarmee de HSL door de NMBS ontvangen wordt.

Pardon benadrukt dat de NMBS dan ook geïnteresseerd is.

### **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. Op 1 mei is het eerste go/no go moment dat aan de Tweede Kamer dient te worden voorgelegd.

Kok overhandigt twee exemplaren van het Tenderplan. Het Tenderplan is vertrouwelijk. Het is geen elegant document richting de NMBS, het is erg openhartig geschreven met betrekking tot de wensen van de Tweede Kamer inzake reciprociteit. Hij benadrukt dat de HSL er in principe nog geen belemmering in ziet voor de NMBS om deel te nemen aan de tender. De HSL zal de Tweede Kamer ervan moeten overtuigen dat we een voldoende regeling hebben getroffen om reciprociteit te waarborgen. Wij willen graag met de NMBS bespreken hoe dat vorm gegeven kan worden. De NMBS speelt een sleutelrol. Als wij met de NMBS niet tot overeenstemming kunnen komen, wordt het moeilijk om het internationaal vervoer aan te besteden. In dit gesprek wil de HSL daarom de issues inventariseren waar we samen uit moeten komen.

### **Tender gerelateerde onderwerpen - ITRP**

De NMBS heeft in december de Invitation To Registered Parties (ITRP) ontvangen. De Market Dialogue fase heeft twee doelen: ten eerste het toetsen van de kwalificatiecriteria bij geregistreerde partijen, en ten tweede het vaststellen of er sprake is van een level playing field. De NBMS komen we op beide punten tegen.

Op 16 februari wordt door de HSL een kick-off bijeenkomst georganiseerd voor alle geregistreerde partijen. De formele uitnodiging hiervoor wordt deze week verstuurd. De kick-off bijeenkomst 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). De huidige fase is overigens een voorbereidingsfase, dit is nog niet de formele kwalificatiefase.

Pardon hoort toch wel geluiden van spoorpartners, er kan zich veel in het donker afspelen.

Kok beaamt dat het hier om een heel politiek proces gaat. Bepaalde partijen kunnen achter de schermen aan het werk zijn, maar dit kan en zal niet leiden tot een verstoring van het tenderproces. De Tweede Kamer moet uiteindelijk ook akkoord gaan.

Soenen vraagt of het correct is dat de HSL de consortiumvorming niet aanstuurt, doch ook niet belet in dit stadium.

Kok antwoordt dat wij consortiumvorming in dit stadium stimuleren, doch dat de formele aanmelding voor kwalificatie pas in mei start.

Van Os voegt hieraan toe dat consortia zichzelf al kunnen toetsen aan onze criteria en op basis daarvan ook onze criteria in deze fase ter discussie kunnen stellen.

Pardon stelt dat het consortium dat voor de NMBS voor de hand ligt een samengaan van NMBS met NS en SNCF is. Hoe denkt de HSL daar over?

Kok wil deze vraag even parkeren, hij wil eerst de procedure verder uitleggen.

Na de kwalificatie zal in beginsel de biedingsfase starten. Het zou echter zo 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. Van Os tekent het verloop van de procedure op het whiteboard (zie bijlage 1). Na de kwalificatiefase is er een twee go/no go moment. Dan wordt gekeken of er voldoende aanbieders zijn zodat een daadwerkelijke marktspanning gegarandeerd is. De biedingsfase start in de zomer. Wij verwachten eind november aanbiedingen te kunnen hebben, op basis waarvan contractonderhandelingen kunnen worden geopend. In het derde kwartaal van 2001 zal het definitieve contract ondertekend worden.

Soenen vraagt waarom wij niet met de tender doorgaan als er onvoldoende bieders zijn. Je kan toch ook direct met één partij onderhandelingen openen?

Kok licht toe dat bij ieder go/no go moment een terugval optie geldt. In het Tenderplan zijn deze beschreven. Stel dat er op 1 april blijkt dat er geen level playing field is of dat er te weinig consortia zijn, bijvoorbeeld als de NMBS principieel zou weigeren om met een ander dan NS samen te werken.

Pardon reageert geruststellend: de NMBS zal dat niet doen.

Kok legt de terugval optie uit in het geval dat er geen level playing field is: de Staat zal een ontwikkelingsmaatschappij oprichten waar de vervoersrechten in worden ondergebracht. Het management van deze maatschappij wordt wellicht uitbesteed. Tegen de tijd dat er wel sprake is van een level playing field, zal het vervoer alsnog worden aanbesteed.

Als er te weinig concurrentie blijkt te zijn (te weinig consortia) dan zal er geen concurrentie op prijs kunnen plaatsvinden. De contractering zal dan op andere wijze dienen te geschieden. In dat geval zal het zeer waarschijnlijk niet over een contract voor 15 jaar gaan.

Kok zou graag over twee punten willen praten: een reactie van de NMBS op de kwalificatie eisen uit de ITRP en de voorwaarden voor samenwerking NMBS met een derde.

### **Reciprociteit**

Pardon wenst ook over de haken en ogen aan het reciprociteitsvereiste te spreken.

Kok antwoordt dat de reciprociteit een volledig politiek issue is, en geen tender-technisch issue. Overigens heeft de politiek het steeds over "de Fransen", de Belgen worden hierbij nooit genoemd. 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 het uitgangspunt is, 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 bieders gaat, en de reciprociteit, die daar los van staat. De reciprociteit moet door ons nog worden uitgewerkt. Er zijn verschillende mogelijkheden: we kunnen de Electriciteitsrichtlijn volgen, of het in de nationale wetgeving opnemen, zoals in Duitsland is gebeurd, of we kunnen

een privaatrechtelijke route volgen. In dat laatste geval dienen we overeenstemming te bereiken over de voorwaarden waaronder partijen kunnen deelnemen, bijvoorbeeld via het stellen van eisen op consortium niveau. Het volledig meebieden van NMBS en SNCF zal niet voldoen aan de vraag / wens van de Tweede Kamer.

Desnyder vraagt of het dan de bedoeling is dat de NMBS een consortium vormt dat minder goed functioneert dan de ideale keus met het oog op het contract, doch wel aan de reciprociteitseis voldoet? Dat vindt hij vreemd.

Van Os erkent dit probleem, het is ook voor de HSL een probleem. Reciprociteit is een politiek issue, niet tender technisch. Wij moeten het nog verder uitwerken. Het zou bijvoorbeeld zo kunnen zijn dat als de NMBS zich aanmeldt met een partner uit de luchtvaart, die dus al in een geliberaliseerde markt opereert, het reciprociteitsvraagstuk is opgelost.

Pardon constateert dat reciprociteit dus zou kunnen worden opgelost door een teken van de wetgever, of door het samengaan met partners die al in een geliberaliseerde markt optreden.

Kok voegt toe dat de politiek het vooral simpel bekijkt: als de SNCF kan meebieden in Nederland, moet de NS in Frankrijk kunnen meebieden. Van Os voegt daaraan toe dat er ook een effectieve mogelijkheid moet bestaan om daadwerkelijk te kunnen rijden in een ander land. Het is noodzakelijk om aan de Tweede Kamer het verschil tussen Frankrijk en België duidelijk te maken.

Kok geeft nog een derde route aan waardoor het reciprociteitsvereiste opgelost kan worden. De NMBS zou een samenwerkingsverband met de nieuwe vervoerder aan kunnen gaan zonder in de tender mee te bieden. De NMBS zou zelfs met de nieuwe vervoerder één bedrijf kunnen stichten. De Nederlandse Staat zou met de NMBS een joint-venture op kunnen richten, waarbij de Staat de aandelen verkoopt aan het bedrijf dat de tender wint.

Pardon wil dat de NMBS ten volle mee kan doen aan de tender, hij wil geen onzekerheid over de partner.

Volgens Van Os zit de NMBS in het geval van een joint-venture 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.

Kok recapituleert. Er zijn drie oplossingsrichtingen voor de reciprociteit:

1. alle markten open;
2. set voorwaarden aan aanbieders in tender (minderheidsdeelname in consortium);
3. andere vorm van samenwerking met nieuwe vervoerder, conform het hiervoor besprokene.

Pardon en Soenen vinden deze laatste optie interessant.

Kok deelt mee, dat deze drie opties ook bij de andere geregistreerde partijen getoetst moeten worden. Overigens heeft NS ook een voorstel gekregen om voor 50% deel te nemen in het nieuwe bedrijf, mits zij afziet van deelname aan de tender. Dit voorstel is door NS verworpen, doch de optie is wat ons betreft nog open.

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

Kok stelt dat er voldoende partijen zijn, ook buiten de geregistreerde partijen, die hieraan kunnen voldoen. Hij vraagt of het duidelijk is dat het format voor de tender nog niet vastligt. Ons doel is uiteindelijk een goed contract te verkrijgen.

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 business-plan van de tender-winnaar 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.

Pardon meent dat het moeilijk is om nu hierop door te gaan, daar het erg theoretisch is zonder cijfers

Kok is het hiermee eens. The devil is in the detail, alles moet nog uitgewerkt worden.

### **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 ons om de gegevens over het vervoer op Nederlands grondgebied. Deze gegevens moeten wij van NS krijgen, en uit ons eigen veldonderzoek halen. Wel moeten wij informatie over kostenverrekeningen kunnen geven.

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 reizigersvolume geen probleem is, 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 consortia zelf gegevens moeten verzamelen en inschatten over de potentiële markt. De huidige markt is wel bekend bij de NMBS.

Kok en van Os stellen dat het voor de HSL een feitelijke afweging zal zijn. Als er te weinig informatie bekend is aan andere partijen om een level playing field te kunnen garanderen, dan zal er te weinig marktspanning zijn. Het is dan de vraag of de tender doorgaat.

De HSL zal de NMBS een concreet verzoek om informatie doen. Dit zal parallel lopen met de ontwikkeling van het protocol c.q. samenwerkingsovereenkomst. De benodigde informatie is namelijk ook afhankelijk van de overige afspraken die we maken.

Overigens beschikt de HSL reeds over de gegevens van NS, doch wij hebben nog niet het recht verkregen om deze vrij te geven. Dat is nog onderwerp van gesprek met NS.

Soenen heeft een opmerking over het rollend materieel. In de IRTP is deze problematiek toch wat onderschat, er is wel degelijk een werkplaats nodig voor de behandeling van corrosie.

### **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 vraagt wanneer het verstandig is om de Belgische autoriteiten hierin te betrekken, en wie dat dan moet initiëren.

Pardon is van mening dat we hiermee nog even moeten wachten. Eind februari is er een vergadering van de Raad van Bestuur, waaraan een regeringscommissaris (de DG van het ministerie van mobiliteit) deelneemt. Dan zal de RvB formeel op de hoogte worden gesteld van onze gesprekken (de RvB is informeel al op de hoogte).

Kok zegt 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.

### **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 danwel dochterbedrijf mag maar in een 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 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 een 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 eisen heeft waaraan het consortium aan de andere kant aan moet voldoen.

Kok en Van Os willen deze eisen 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. Het overgangsregime is overigens ook nog een belangrijk punt, 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.

### **Rol Bert Kuijpers**

Kok stelt twee vragen: vindt de NMBS het interessant om ondersteuning te hebben bij dit proces, zo ja, is inzet van Bert Kuijpers (PriceWaterhouseCoopers Belgium) dan een idee.

Desnyder vindt van wel, maar wil Bert Kuijpers graag als ondersteuning van NMBS inhuren, niet gezamenlijk.

Van Os vraagt of het een probleem zou zijn als wij een collega van Kuijpers inhuren zodat zij gezamenlijk concepten kunnen schrijven namens ons beide.

Desnyder heeft daar geen probleem mee.

Pardon merkt op dat we nu wel snel met dit proces verder moeten gaan.

Kok is het hier van harte mee eens.

Desnyder meldt dat de NMBS op 7 februari weet of het directie committee accoord gaat met de inzet van Bert Kuijpers.

Tot slot geeft Kok nog het antwoord op de eerder geparkeerde vraag over het eventuele consortium NMBS/NS/SNCF. In dat geval zal er sprake zijn van onvoldoende marktspanning en zal bij de go/no go beslissing het zeer waarschijnlijk een no go worden.

#### **Vervolgafspraken**

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



### ***Bijlage 3: Gespreksverslag NS (dd. 19-01-2000)***

Datum: 19-01-2000  
Plaats: Utrecht  
Aanwezig: NS: Lantain, Geurts, Marckmann en Spaargaren  
HSL: Korf, Kok, van Os en Testroote

#### **Inleiding**

Wim Korf geeft aan dat niet hij maar Jeroen Kok, als verantwoordelijke voor het vervoercontract, de gespreksleider zal zijn voor dit gesprek en de toekomstige gesprekken tussen de HSL en NS. De NS is volgens hem een belangrijke speler in de aanbesteding van het vervoer over de HSL. Het is de bedoeling om de issues die genoemd zijn in het 'Invitation to Registered Parties' de komende weken te bespreken, hierover dienen vandaag afspraken gemaakt te worden.

De notulen van deze vergadering worden door de HSL opgesteld. Vervolgens worden deze gestuurd naar NS, waarna de notulen met eventueel commentaar van NS worden opgeborgen in het archief.

#### **Stand van zaken**

Lantain en Marckmann geven aan dat de huidige situatie een beetje schizofreen aandoet. Aan de ene kant praat NS nu met de HSL over de aanbesteding en aan de andere kant is men bezig met het vormen van een consortium dat middels een onderhandse gunning de vervoersconcessie wil verwerven. Er lijkt sprake van twee parallelle routes. In het geval van een openbare aanbesteding zou het goed kunnen zijn dat er andere partners voor een consortium gezocht worden dan in het geval van de route via een onderhandse gunning.

Volgens Korf hoeft er niet schizofreen gedacht te worden. De vorming van consortia maakt ook onderdeel uit van het aanbestedingsproces, dus ook het consortium waar NS nu mee bezig is. In april zal het kabinet een besluit nemen over de volgende stap in de aanbesteding. Kok voegt hieraan toe dat in beide gevallen de beoordeling van het consortium in één hand ligt: de HSL. Beide trajecten worden aan deze tafel behandeld.

#### **Planning voor de komende maanden**

In de komende maanden wil de projectorganisatie graag de volgende onderwerpen behandelen:

- de mogelijke rollen van NS in de aanbesteding;
- de genoemde issues in sectie 3 van het 'Invitation to Registered Parties';
- het doen van veldonderzoek;
- overgangsregeling voor de huidige internationale treindiensten.

De NS stemt in met deze lijst van onderwerpen, maar wil ook nog graag gelegenheid krijgen voor hun opmerkingen en vragen betreffende het 'Invitation to Registered Parties'. Korf zegt toe dat het volgende overleg (wat bestaat uit dezelfde samenstelling als dit overleg) in het teken zal staan van vragen en opmerkingen betreffende het ITRP.

Van Os geeft een toelichting op de procedure. Binnen de procedure zijn er verschillende momenten waarop de minister geadviseerd wordt of en hoe de volgende fase van de aanbesteding in te gaan. De twee routes waar NS eerder over sprak krijgen in de procedure als volgt een plek:

1. In de voortzetting van de tender. De rol van NS hierin kan verschillende vormen aannemen:
  - NS vormt een consortium en biedt mee in de tender;
  - NS ziet af van bieden in de tender in ruil voor het recht om een joint venture aan te gaan met de winnaar van de tender, ongeacht wie de tender wint (de zogenaamde 50/50-optie of een variant daarvan).
2. In het uitwerken van een terugvaloptie indien de tender niet wordt doorgezet. De basisvariant is dan een ontwikkelmaatschappij, waarbij het consortium waar NS nu mee bezig gezien kan worden als een aanbieder aan de Staat om deze ontwikkelmaatschappij vorm te geven.

Lantain geeft aan dat hij nu drie verschillende opties ziet:

1. gunning van HSL-vervoer zonder openbare aanbesteding;
2. gunning van HSL-vervoer met openbare aanbesteding;
3. een andere rol van NS in een openbare aanbesteding (50/50-variant)

Korf en Kok zijn het met deze opsomming eens maar benadrukken dat de volgorde procesmatig andersom afgelopen wordt. Op dit moment loopt de eerste fase (tot en met maart). Hierin kan NS afwegen of zij in de tender wil meebieden of een andere rol kiest. Pas als er een NO GO volgt ten opzichte van de tender komt onderhandse gunning in beeld.

Ook vinden er in deze fase gesprekken plaats met alle geregistreerde partijen. De kick-off van deze gesprekken zal in de tweede of derde week van februari plaatsvinden. Tijdens deze kick-off zal er ook een soort carrousel georganiseerd worden, waar partijen de gelegenheid hebben om met andere geregistreerde partijen te spreken, maar ook met andere relevante partijen zoals Connexxion, Schiphol en KLM. De HSL zal binnenkort een brief naar alle geregistreerde partijen sturen, waarna zij kunnen aangeven met wie ze willen praten tijdens de carrousel.

Daarnaast worden er werkgroepen opgericht om met de SNCF en NMBS de voorwaarden voor de toekomstige samenwerking uit te gaan werken. Deze werkgroepen starten eind januari met hun werkzaamheden. HSL geeft aan dat het ook de bedoeling is om voor de issues die we met NS moeten uitwerken zulke werkgroepen op te richten. Van Os zegt dat de gesprekken die de HSL voert met de geregistreerde partijen ook worden gebruikt om bepaalde issues bij hun te toetsen en te wegen.

### **Level Playing Field (ITRP)**

Van Os geeft een toelichting op de achterliggende gedachten bij sectie 3 van de ITRP, voor wat betreft het level playing field. Het staat partijen vrij om voordelen die ze hebben ten opzichte van andere partijen te gebruiken voor zover dit in het belang is van de reiziger en de Staat. Aspecten die niet leiden tot een beter product of een betere bieding, maar alleen andere partijen benadelen in de kwaliteit van hun bieding moeten geregeld worden in deze fase. Het gaat hierbij om basisdata over 1997-1999, toegang tot de materieelmarkt, essentiële faciliteiten etc.

### *Toegang tot de relevante data*

Kok vertelt dat er een veldonderzoek zal plaatsvinden om de benodigde onafhankelijke informatie te verkrijgen. Dit onderzoek gaat ongeveer 3 maanden duren. De resultaten van het onderzoek zullen deel uitmaken van de dataroom en dus toegankelijk zijn voor alle geregistreerde partijen.

Lantain vraagt of dit onderzoek niet gereduceerd kan worden als de gegevens van NS gebruikt worden. Dit met het oog op de overlast voor de reizigers die met zo'n onderzoek gepaard gaat.

Van Os antwoordt dat het onderzoek beperkt kan worden als de HSL de beschikking krijgt over gegevens van NS, die een kleinere steekproef mogelijk maken. Een deel van het onderzoek kan niet vermeden worden omdat ook specifieke HSL-vragen gesteld en daarnaast vindt de HSL een onafhankelijk onderzoek belangrijk. Van Os zegt toe om samen naar de opzet van het onderzoek te kijken en naar de vragen die er gesteld gaan worden. De HSL zegt toe hier volgende week een bespreking voor te organiseren.

Kok vraagt aan NS of het principiële nee ten opzichte van dataoverdracht, waar tijdens het vorige onderzoek sprake van was, nu niet meer geldt.

Volgens Lantain is er nu inderdaad geen sprake meer van een principieel nee, de NS wil graag meewerken in deze fase van de aanbesteding.

Geurts benadrukt echter wel dat hij verwacht dat de HSL ook andere issues zal behandelen in het kader van het 'level playing field'. Volgens Geurts is de lijst uit het Invitation to Registered Parties niet uitputtend. De NS heeft nog enkele punten die ze wil aandragen, denk bijvoorbeeld aan de aanloopverliezen. Voor NS is het zeer belangrijk dat deze zaken serieus aandacht krijgen.

Kok geeft aan dat in deze fase van de aanbesteding alle geregistreerde partijen de gelegenheid krijgen om commentaar te leveren op het Invitation to Registered Parties. Daarbij is het ook mogelijk om issues toe te voegen aan de 'level playing field' discussie. De HSL zal deze issues serieus behandelen.

Geurts antwoordt aan dat hij graag meer zekerheid wil hebben dat aan deze issues voldoende aandacht wordt geschonken. Het feit dat de aanloopverliezen niet zijn opgenomen in het Invitation to Registered Parties maakt de NS een beetje onrustig. De NS begrijpt overigens wel dat de HSL dit specifieke issue niet hebben opgenomen in het document.

Kok zegt toe hier met NS goed naar te willen kijken. In de komende periode zal dan bekeken worden of de aanloopverliezen een rol spelen in de 'level playing field' discussie. Kok benadrukt dat het echter geen onderhandelingsissue is. De sanctie van het niet meebieden blijft bestaan.

### *Rollend materieel*

Marckmann geeft aan dat er partijen zijn die hier een voordeel hebben ten opzichte van andere partijen. Het gaat dan met name om de SNCF. SNCF is op dit moment de enige partij die snel over het benodigde materieel kan beschikken.

Van Os zegt dat het speelveld rond rollend materieel een issue is waar NS een belangrijke bijdrage aan kan leveren. NS zegt toe om daar samen met de HSL over na te denken.

### *Essentiële faciliteiten*

Van Os geeft aan dat op dit gebied het nodige geregeld moet worden. De zaken die geregeld zijn bij de regionale aanbestedingen kunnen daarbij van dienst zijn. Bepaalde faciliteiten kun je wettelijk afdwingen, er zijn echter nog verschillende andere issues die je met elkaar zou willen regelen. Voor al deze faciliteiten kan de volgende indeling gemaakt worden:

1. faciliteiten waar de NS de enige verschaffer is;
2. faciliteiten waar de NS een zodanig dominante positie heeft dat het economisch wenselijk is er vooraf afspraken over te maken;
3. faciliteiten die V&W beleidsmatig als onmisbaar ziet (denk bijvoorbeeld aan kaartintegratie).

Met kaartintegratie wordt bedoeld de integratie tussen het binnenlandse en internationale HSL-vervoer, maar ook de mogelijkheid dat iemand een kaartje Alkmaar-Rotterdam (Amsterdam-Rotterdam via de HSL) op elk willekeurig NS-station kan kopen. Het betekent niet dat jaarabonnementen van NS ook geldig moeten zijn op de HSL. Dit is iets waar vervoerders onderling afspraken over kunnen maken.

### *Taakorganisaties*

Volgens Geurts zijn deze trajecten reeds in gang gezet en hij gelooft dat er de nodige voortgang mee wordt geboekt. Kok geeft aan dat hij dit ook zo ziet.

### **Overgangsregeling internationale vervoer**

De HSL is bereid om duidelijke afspraken met NS te maken zodat het internationale vervoer, ongeacht de uitkomst van de tender, in het belang van de reizigers zo goed mogelijk verder ontwikkeld wordt tot en met 2005. NS is het hiermee eens en geeft aan dat dit punt samenhangt met de eerder genoemde aanloopverliezen.

### **Afspraken**

- In de komende periode zal er in de vorm van werkgroepen gewerkt worden aan verschillende onderwerpen. De HSL zal een lijst van onderwerpen opstellen en aan NS toesturen.
- Daarnaast zal er op zeer korte termijn gesproken worden over het veldonderzoek. De HSL zal hier een afspraak voor plannen.
- De HSL zal ook het volgende overleg voor deze groep regelen. Dit zal over twee weken plaatsvinden. Dit gesprek zal met name over de reactie van NS op de Invitation to Registered Parties gaan en over de criteria voor consortiumvorming.

#### ***Bijlage 4: Voorbereiding gesprek NS (dd. 02-02-2000)***

Agenda:

1. Opmerkingen NS t.a.v. ITRP
2. Rollen NS in biedingsproces
3. werkgroepen:
  - Voortgang onderzoekswerkgroep
  - Invulling plus afspraken overige werkgroepen
  - evt aanvulling agenda overige werkgroepen
4. Afspraak plus onderwerpen volgende plenaire sessie
5. Wat verder ter tafel komt

ad 1.:

- Vaststellen positie van gesprekken in licht van afgelopen week (zie tekst Gerben voor Sjef). Aanvulling:  
"-NS kan als elke geregistreerde partij deze procedure gebruiken om de criteria en specificaties te toetsen waarop welk bod dan ook beoordeeld zal worden.  
Niemand heeft er wat aan als een bidder die zo licht, en de HSL die zo zwaar mogelijk interpreteert. Praten helpt om hetzelfde gevoel te ontwikkelen over wat wezenlijk is.  
- Indien gewenst kan een geregistreerde partij een vertegenwoordiger van een eventuele consortiumpartner mee uit nodigen.  
- Overigens hebben partijen als Schiphol al een status in het project (zie annex H van ITRP). Deze Annex had na de publicatie in de OJEC uitgebreid kunnen worden. Tot nu toe heeft echter alleen KLM alsnog belangstelling getoond. Op basis daarvan zijn Schiphol en KLM uitgenodigd voor 16 februari. "
- Notulen plus opmerkingen NS samenvoegen, maar niet bespreken of aanpassen tenzij voor de loop van het gesprek nu belangrijk.

ad 2.: NS krijgt alle ruimte om vragen te stellen en evt kritiek te uiten. Het gaat niet om onderhandelen of verdedigen, maar om uitleggen en consulteren. Na consultatie van alle geregistreerde partijen kunnen bepalingen uit de ITRP gewijzigd worden voor de ITT.

ad 3.:

- Geen tender: - consortium NS/Schiphol/KLM  
- staatsontwikkelingsmaatschappij met mgt-contract voor een vervoerder, bijv NS
- Wel tender: - NS biedt met eigen consortium  
- NS biedt niet, maar wordt adviseur van tenderteam en krijgt recht tot 50% van de aandelen.

NB. NS kan bij 50/50 indirect wel degelijk invloed uitoefenen op consortium en businessplan, door ons te adviseren over consortiumeisen en specs. Voorbeeld: NS eist met ons dat consortium minimaal 50% andere modaliteiten bevat zodat het complementair is aan NS (50%NS, 25%spoorvervoerder, 15%luchtvaart, 10%bus). Leuke voor NS is dan dat NS daarmee de sterkste spoorvervoerder in de totale joint venture wordt.

ad 4.: Niet inhoudelijk, maar alleen procesmgt

- Is toestemming voor onderzoek nu verkregen? Start 14 februari. Aanvullende afspraken met LEK, spreektaal zoveel mogelijk Engels maar afspraken en notulen in Nederlands?
- ok, compleet?
- evt toevoegen kannibalisatie aan werkgroep Overgangsregeling en Thalysverliezen

ad 5.: Probeer net voorafgaande aan carrousel

ad 6.: Van onze kant:

- Frits Marckmann gesprekken over rolma en NMBS/SNCF mee laten voorbereiden (adviseursrol)
- betrokkenheid NSR/NSS bij carrousel (voorpraten)

## ***Bijlage 5: Indeling werkgroepen HSL-NS***

### **1. Mogelijke rol NS in de aanbesteding, consortiumvorming en procesbewaking:**

#### Inhoud:

- NS vormt een consortium en biedt mee in de tender;
- NS ziet af van bieden in ruil voor het recht om een joint venture aan te gaan;
- Uitwerken van een terugvaloptie;
- Vragen betreffende de ITRP.

#### Samenstelling:

HSL Wim Korf, Jeroen Kok, Bas van Os, Roel Testroote

NS Lantain, Frits Marckmann, Piet Geurts, Maarten Spaargaren

#### Bijeenkomst:

2 februari (daarna nog 2 of 3 keer), voor 1 april

### **2. Overdracht van informatie en veldonderzoek**

#### Inhoud:

- Overdracht van essentiële informatie betreffende de huidige vervoersstromen en opbrengsten;
- Coördinatie betreffende het veldonderzoek.

#### Samenstelling:

HSL Bas van Os, Roel Testroote (bijgestaan door LEK)

NS Piet Geurts, Maarten Spaargaren

#### Bijeenkomst:

27 januari (daarna nog 2 of 3 keer) voor 1 april

### **3. Toegang tot essentiële faciliteiten en kaartintegratie e.d.**

#### Inhoud:

- Overeenkomsten betreffende de non-discriminatoire toegang tot stations en depots;
- Ervaringen bij Syntus en Noordned;
- Transparantie betreffende verrekende kosten tussen NS-R en NS-Stations/Depots.

#### Samenstelling:

HSL Peter van Kleunen, Frank Behr, Bas van Os, Roel Testroote

NS ?

#### Bijeenkomst:

2 keer voor 1 april

### **4. Overgangsregeling voor de huidige internationale treinen**

#### Inhoud:

- Overgangsregeling tender tot concessie voor de Thalys en Benelux-treinen;
- Aanloopverliezen Thalys.

#### Samenstelling:

HSL Jeroen Kok, Bas van Os, Roel Testroote

NS ?

#### Bijeenkomst:

3 of 4 keer tussen nu en 1 juni