

Memo

Aan: Postuleart, Roelofs, Janssen

Van: Jeroen Kok

Onderwerp: Aanbesteding HSL-zuid vervoer, achtergrondinformatie

Geachte heren,

Zoals afgesproken treft u bijgaand twee stukken aan over eht HSL-Zuid vervoer:

- relevante passages uit het consultation-document, dat medio vorig jaar naar private partijen is gestuurd voor feedback
- Economic assessment HSL-vervoer van het onderzoeksbureau LEK, dat inzicht geeft in vervoerprognoses, kosten en opbrengsten bij aanbesteding van HSL-vervoer in 1 concessie

Gaarne spreek ik u spoedig over de te volgen tenderstrategie bij deze aanbesteding.

Met vriendelijke groet,

Jeroen Kok

Vanwaar dit Consultatie Document?

1.1 Algemene beschrijving van het HSL-Zuid project

Snelle spoorwegverbindingen van hoge kwaliteit met andere Europese landen worden geacht van levensbelang te zijn voor de economische welvaart en de verdergaande ontwikkeling van Nederland. Als een gevolg daarvan is complete integratie met het Europese netwerk van hoge-snelheidstreinen essentieel. De Hoge Snelheids Lijn Zuid (HSL-Zuid) is van strategisch belang voor Nederland.

HSL-Zuid zal Amsterdam, haar luchthaven Schiphol en Rotterdam met de Belgische grens verbinden. Bij de grens zal zij aangesloten zijn op de voorgestelde Belgische hoge-snelheidsverbinding met Antwerpen en verder met andere hoge-snelheidscentra, waaronder Brussel, Parijs en Londen. Den Haag zal bediend worden via Rotterdam op een bestaand conventioneel verbindingsspoor. Bij Breda zal ook een splitsing worden geconstrueerd om gezamenlijk gebruik van de HSL-Zuid mogelijk te maken voor treinen naar het zuidelijk deel van Nederland. HSL-Zuid brengt ongeveer 95 kilometer nieuw spoor met zich mee dat geschikt is voor snelheden tot 300 km/u. Het spoor zal zes tunnels, een grote brug en belangrijke verhoogde spoordelen passeren.

Als een nieuw stuk infrastructuur is de HSL voornamelijk een middel om een doel te bereiken: het middel is investeren, het doel is het bewerkstelligen van structureel levensvatbare business die producten aan klanten verkoopt. In dat licht is het HSL-Zuid project gedefinieerd als een transportproject, en ook als accommodatie, ontwikkeling van kantoren en ruimtelijke ordening.

De drie meest belangrijke transport markten voor de HSL zijn:

- 1. korte-afstand internationale verbindingen tussen verscheidene steden in België en Nederland, met reisduren die concurreren met het autoverkeer;**
- 2. lange-afstand international verbindingen naar Parijs en Londen, met reistijden die concurreren met de luchtvaart;**
- 3. nationale verbindingen, met reistijden die concurreren met het autoverkeer.**

1.2 Waarom betreft men de private sector hierbij?

De traditionele houding ten opzichte van uitgebreide lange-termijn transport projecten was in sommige gevallen, hen te zien als grote constructie activiteiten. Dit ging ten koste van het werkelijke doel: het bewerkstelligen van een versterkt transportsysteem dat de bijbehorende economische voordelen maximaliseert. Bovendien heeft een trend bestaan waarin de publieke sector een risicograd op zich heeft genomen die wellicht beter beheerd zou hebben kunnen worden door de private sector. De Nederlandse regering onderzoekt derhalve een alternatieve benadering voor de HSL-Zuid en overweegt een bepaalde vorm van samenwerking tussen de publieke en private sectoren om het volle potentieel van de HSL-Zuid tot uiting te doen komen.

Met het betrekken van de private sector bij een of meerdere aspecten van treinoperaties, materieelvoorziening, voorziening van infrastructuur, stationsmanagement en -ontwikkeling, beoogt de overheid het volgende:

1. hoge-snelheids spoorweg vervoer het te prefereren alternatief voor automobiel- en luchtvaartverkeer te doen worden;
2. het opwekken van duurzame economische groei; meer specifiek het realiseren van sociaal-economische mogelijkheden die gecreëerd worden door de investeringen in de HSL-Zuid door stimulerende en initiërende ontwikkeling van bijbehorende spoorweg en niet-spoorweg activiteiten, zoals commerciële ontwikkeling van onroerend goed, exploitatie van voorrangrechten en andere kansen rondom de nieuwe hogesnelheidslijn.
3. het creëren van de meest voordelige situatie voor de belastingbetaler en de reiziger die kaartjes koopt.

De overheid verwacht dat de betrokkenheid van partijen uit de private sector en de investeringen van materiële hoeveelheden privaat risicodragend kapitaal, zullen bijdragen aan de:

- efficiënte structurering van de raakvlakken tussen segmenten van de waardeketen en als gevolg daarvan een verlaging van transactiekosten en risico's die in verband worden gebracht met de coördinatie tussen segmenten, terwijl de potentiële synergieën worden gemaximaliseerd
- onderkenning van de voordelen van full life-cycle management

Met het stimuleren van deelname van de private sector en van private financiering beoogt de regering niet off-budget financiering te bewerkstelligen. Gezien de gezonde status van de publieke financiën van het land wordt

participatie van ondernemers uit de private sector nagestreefd om echte waardeverbeteringen te bewerkstelligen, in termen van zowel de sociaal-economische- en transportdoelstellingen van het project als kosten en management efficiencies.

Nederland kent een lange traditie van liberalisatie, het bevorderen van concurrentie en het introduceren van marktwerking in activiteiten die voorheen in het publieke domein speelden. Het land was een der eerste landen die haar publieke financiën herstructureerde en heeft met gemak voldaan aan de Maastricht-criteria voor de Europese Monetaire Unie (EMU). Momenteel kent het land de laagste verhouding tussen ambtenaren en private werknemers van alle landen binnen de OECD. Gedurende het laatste decennium heeft het land het proces gestart waarin de openbaar vervoer sector geherstructureerd wordt naar een commerciële marktomgeving. De regering ziet de private betrokkenheid bij de HSL-Zuid als een logische verdere stap in die richting.

1.3 Vooruitgang tot nog toe

De Nederlandse en Belgische regeringen hebben een overeenkomst gesloten die beide landen verplicht tot een openingsdatum van juni 2005. Als een gevolg daarvan is het management van het project er op gericht deze datum te halen.

De plannen voor de nieuwe spoorwegsecties hebben de belangrijkste statutaire procedures doorlopen. De aanleg is toegestaan door het Parlement. De procedure voor individuele bezwaren tegen deze beslissingen aan het bestuurlijke hof is recentelijk opgestart. De huidige verwachting is dat deze procedures voltooid zullen zijn in juni 1999. Enige extra informatie hieromtrent is bijgevoegd in appendix 5. Hangende de bezwaarprocedure is begonnen met het verkrijgen van land op vrijwillige basis.

De overheid prepareert momenteel het verkrijgen van bepaalde constructiewerken parallel met het proces om private sector participatie te implementeren in verschillende aspecten van HSL-Zuid, zodat de bouw zou kunnen starten tegen het einde van het jaar 1999. Deze benadering wordt uitgelegd in deel 1, hoofdstuk 5.

3 Een kort overzicht van treindiensten op HSL-Zuid en van de infrastructuur die hierbij gebruikt wordt

In het Kabinetsbesluit over de HSL-Zuid ("PKB") wordt voorgesteld om de hoge-snelheidstreinen internationale diensten van en naar Amsterdam, Schiphol en Rotterdam te laten rijden. Daarbij zal Den Haag af en toe worden aangedaan door internationale treinen, via de bestaande lijn naar Rotterdam. Een andere internationale lijn loopt van Brussel, via Antwerpen en Breda, naar Arnhem. Binnenlandse diensten zullen van Amsterdam, via Schiphol, naar Rotterdam rijden met de optie van doorgaande treinen naar Breda en verder naar het zuiden van Nederland. Een andere binnenlandse dienst van de HSL infrastructuur als voorgesteld in het PKB, is het herleiden van de huidige NS Intercity trein van Den Haag naar het zuiden van Nederland, via een klein stukje HSL-spoor tussen Rotterdam en Breda.

Hieronder volgt een overzichtskarta van de routes.

hier invoegen kaart van treinen die gebruik maken van HSL-spoor#

Op de feitelijke HSL-route vanaf de Belgische grens naar Amsterdam geldt het volgende:

1. De treinen zullen het land binnenkomen op een nieuw stuk lijn (ontworpen voor snelheden van 300 km/u) dat begint ten noorden van Antwerpen in België en dat aansluit op het bestaande conventionele spoor, net ten zuiden van Rotterdam. Dit gedeelte heeft geen tussen stations, maar er zullen wel verbindingen zijn met het bestaande spoor in Breda, halverwege Rotterdam en Antwerpen.
2. Voor het binnenkomen en het verlaten van Rotterdam en Rotterdam Centraal Station zullen de treinen gebruik maken van de bestaande, conventionele sporen.
3. Vanaf Rotterdam zullen treinen op een nieuwe lijn rijden, die aansluit op het bestaande, conventionele spoor op station Schiphol Amsterdam Airport, welke zich meteen onder de luchthaven van Schiphol bevindt.
4. Treinen die station Schiphol verlaten op het bestaande, conventionele spoor, kunnen ofwel doorrijden in noordelijke richting naar Amsterdam Centraal Station, of in oostelijke richting naar Amsterdam-Zuid.

De HSL-Zuid is slechts gedeeltelijk een losstaande nieuwe lijn. Voor toegang tot en/of het passeren van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Breda, zullen de hoge-snelheidstreinen gebruik maken van conventioneel spoor, hetgeen ook zal worden gebruikt door alle types conventionele treinen.

Dit hoofdstuk heeft een kort overzicht gegeven van voorziene trein diensten en de infrastructuur waarvan zij gebruik zullen maken, en is bedoeld als achtergrondinformatie voor de volgende hoofdstukken.

4. Transportdiensten

4.1 Introductie

Als hoge-snelheids spoorwegsysteem is HSL-Zuid bijzonder in die zin, dat de lijn een groot bereik van internationale en nationale markten zal kunnen omvatten. Dit hoofdstuk begint met een beschrijving van de meest waarschijnlijke internationale en binnenlandse treindiensten. Vervolgens zal het een beschrijving geven van de mogelijkheden voor participatie van private sectoren. Daarna volgt een overzicht van de bestaande aanvoorschriften onderworpen omgeving, gevolgd door een beschrijving van in overweging genomen aanvullend spoorwegbeleid. Het hoofdstuk eindigt met een verzoek om commentaar. Appendices 1, 6, 7, en 8 verschaffen verdere achtergrondinformatie over transport en onderwerpen met betrekking tot transport.

4.2 Internationaal reizigersvervoer

De HSL-Zuid zou verschillende internationale markten kunnen bedienen:

1. Verzorgde korte- en middellange-afstands diensten met herkomst/bestemming internationaal vervoer (Nederland/Belgie)
2. Verzorgde lange-afstands diensten met herkomst/bestemming internationaal vervoer

(Nederland/Frankrijk-Engeland)

3. Vervoer van luchtpassagiers naar/van Parijs, luchthaven Charles de Gaulle, en/of de luchthaven Amsterdam Schiphol
4. Ander internationaal vervoer (charter, seizoensgevoelige, onregelmatige bestemmingen)

Naast de traditionele markt voor hoge-snelheids spoor, waarop treinen concurreren met het luchtvervoer waar het reizen van rond drie uur naar Parijs en Londen betreft, heeft de HSL-Zuid een sterke concurrerende positie met betrekking tot korte-afstand transportdiensten over de grens tussen de snel integrerende economieën van België en Nederland. Op deze kortere afstanden concurreren de HSL-Zuid reistijden scherp in vergelijking met de reistijden per automobiel. De autosnelwegroute van Amsterdam, via Rotterdam en Antwerpen, naar Brussel lijdt aan ernstige en steeds erger wordende opstoppingen, hetgeen de concurrerende positie van de hoge-snelheidslijn zelfs verder verbetert.

Daarnaast biedt de HSL-Zuid direct toegang tot twee van de grootste luchthavens in Europa, Amsterdam Schiphol en Parijs Charles de Gaulle, die beiden treinstations in hun hoofdterminal hebben.

Het wordt verwacht dat er ook een markt zal bestaan voor:

1. een trein per uur naar Parijs
2. incidentele trein diensten naar Charles de Gaulle, Eurodisney, en verder naar het Zuiden van Frankrijk
3. Iedere twee uur een trein naar Londen
4. Per uur twee treinen naar Brussel (grotendeels aangedaan door de vorige twee)
5. Een trein per uur tussen bestemmingen in België en stations op de lijn Breda-Arnhem.

Een aantal internationale treintoegangswegen zullen ter beschikking staan van de HSL-Zuid. In Nederland zullen internationale treinen rechten verkrijgen voor de toegang tot de aansluitende trajecten van bestaand spoor voor toegang ten Noorden van Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, en voor toegang ten Oosten van het traject Breda-Arnhem. Het is vastgelegd in een verdrag tussen België en Nederland dat de capaciteit die nodig is voor het opereren van deze treinen beschikbaar zal zijn op het Belgische deel van het net. Het verdrag bepaalt ook dat treinbeheerders het voorrecht hebben om, op grond van commerciële redenen, te bepalen welke diensten uiteindelijk zullen rijden.

4.3 Binnenlands reizigersvervoer

De HSL-Zuid zal een revolutionaire impact hebben op binnenlandse reistijden. De verwachting is dat meer dan de helft van de reizen op de HSL-Zuid zullen worden gereden op verschillende routes binnen de Nederlandse grenzen. Binnenlandse passagiers op de hoofdlijn, Amsterdam-Schiphol Airport - Rotterdam, zullen vervoerd worden met internationale treinen en met ingezette binnenlandse treinen. Verwacht wordt een markt van gecombineerd internationaal- en binnenlands vervoer met een minimum frequentie van vier treinen per uur. Vanaf Rotterdam kunnen ingezette binnenlandse treinen verder rijden naar Breda, en mogelijk zelfs verder naar andere steden in het Zuiden van Nederland.

De reistijden op deze routes kunnen concurreren met het autoverkeer, gezien de grote opstoppingen op de wegen in het algemeen. De 67 km lange reis van Rotterdam naar Schiphol Luchthaven, bijvoorbeeld, duurt slechts 19 minuten met de hoge-snelheidslijn. Meer informatie over reistijden is te vinden in appendix 7.

4.4 Kansen voor participatie van private sectoren

Een of meerdere treinbeheerders zullen verantwoordelijk zijn voor de marketing van treindiensten en voor raakvlakken gericht op klanten, zoals het beheer van kaartverkoop en distributie, of het beheer van bagage. De verkoop van spoorkaartjes en reserveringen zou verzorgd kunnen worden door het eigen personeel via persoonlijke of telefonische verkoop, alsmede door station beheerders, andere treinbeheerders en derden. Daarnaast zullen treinbeheerders aandacht hebben voor het materieel, en willen misschien ook verantwoordelijk zijn voor de verwerving daarvan. Achtergrondinformatie over materieel is te vinden in appendix 6.

Men verwacht dat treinbeheerders in staat zullen zijn om voldoende opbrengsten uit the “vervoerskosten” en uit extra bronnen, zoals de verkoop van kaartjes in de trein, te halen om de kosten van de lijnvoering te dekken, inclusief de totale kosten van materieel en financiële kosten, alsmede een significante contributie aan de kosten van de nieuwe infrastructuur. Nederland heeft op dit moment geen tarief staatsbestel voor de infrastructuur dat is gebaseerd op teruggave van alle kosten. Aan de andere kant verwacht de Staat geen doorgaande contributie aan trein operaties of onderhoud. Het wordt verwacht dat treinbeheerders een significante mate van vrijheid zullen genieten waar het het beheren van hun ondernemingen betreft, onder de contractuele termen en relevante regelgeving.

Op dit moment worden internationale treindiensten naar en vanaf Nederland aangeboden door conventionele en hoge-snelheidstreinen. NS en SNCB tezamen voeren elk uur conventionele treindiensten uit tussen Amsterdam en Brussel, in totaal 16 treindiensten per dag. Daarnaast voert de Thalys, met leden als NS, SNCB, SNCF en DB, per dag vier treindiensten uit van Amsterdam naar Parijs, gebruikmakend van hoge-snelheidsmaterieel en stopt op Schiphol, Den Haag, Rotterdam, Antwerpen en Brussel. Deze treindienst maakt gebruik van conventioneel spoor tussen Brussel en Amsterdam en gebruikt de hoge-snelheidslijn tussen Brussel en Parijs. Het Kabinetbesluit over de HSL-Zuid (PKB) veronderstelt dat alle diensten via het conventionele spoor zullen worden vervangen door diensten op de nieuwe hoge-snelheidsinfrastructuur.

4.5 Huidig regulerend en contractueel kader

4.5.1 Internationaal

Het beleidsplan dat internationaal transport op de hoge-snelheids lijn op een concurrerende basis open zal staan voor trein beheerders in the private sector bestaat reeds lang. Een manier waarop dit werd voorgesteld was via open-toegangsregelingen gebaseerd op EU regelgeving. Een andere optie zou zijn het introduceren van een aandeelhouder van een private sector in HST-VEM, dat tegenwoordig een subsidiaire onderneming is van NS en de Nederlandse partner in de Thalys-verbinding naar Parijs. Andere passende benaderingen voor de HSL-Zuid, overeenkomstig EU regelgeving, worden op dit moment in overweging genomen.

Internationale treindiensten op de HSL-Zuid zullen afhankelijk zijn van de bepalingen in verschillende EU richtlijnen, onder meer van de bepalingen in richtlijn 91/440. In wezen regelen de bepalingen in richtlijn 91/440 het recht van toegang tot internationale trein beheerders. Het is van belang om aan te merken dat er geen eis bestaat in de Europese wetgeving die buitenlandse beheerders van passagiersdiensten toelaat tot het nationale net. Toegang van internationale treinen mag alleen plaatsvinden door het vormen van een internationale groep met buitenlandse tegenpartijen. Dit betekent dat de HSL-Zuid beheerder de partner in zo'n groepering zou kunnen zijn, die vergunning zou hebben in Nederland. Verdere liberalisatie in de Europese context wordt, inderdaad, verwacht en wordt nu nauwkeurig onderzocht door de Europese Commissie. De huidige verwachting is dat, in ieder geval in het begin, associaties met Belgische, Franse en Britse beheerders (op dit moment SNCB, SNCF en Eurostar UK) moeten worden gevormd voor het voeren van treinen naar deze landen.

De inter-spoorweg coöperatie van NS, SNCB en SNCF in de huidige Thalys-dienst tussen Amsterdam en Parijs is grotendeels gebaseerd op commerciële korte-termijn afspraken. Er zijn maar weinig contractuele afspraken betreffende deze Thalys-verbinding die verder reiken dan dit jaar (1998). Het enige lange-termijn contract betreft afspraken over kostendeling met betrekking tot de gemeenschappelijke voorziening van materieel, waarvan de NS er twee bezit, die worden gebruikt voor de huidige dienst op bestaand spoor. De contractuele betrekking van een toekomstige internationale beheerder die een vergunning heeft in Nederland, blijft dus open voor afspraken in de betekenis van de voorafgaande paragraaf.

4.5.2 Binnenlands

De Europese Richtlijn over de scheiding van infrastructuur en lijnvoering (91/440) is toegepast in Nederland en de voltooiing van het juridisch proces over toepassing van de er op volgende Richtlijnen 95/18 en 95/19 wordt dit jaar verwacht. De juridische basis voor het in rekening brengen van de infrastructuur, het onderwerp van Richtlijn 95/19 is reeds gelegd. De kosten zijn tijdelijk vastgesteld op nul. Het is de intentie dat, vanaf het jaar 2000, alle beheerders een bedrag betalen voor het gebruik van het spoorwegnet. De hoogte en de parameters van dit bedrag moeten nog worden vastgesteld. Het is de bedoeling dat de gebruikersbijdrage in ieder geval een gedeelte van de kosten met betrekking tot het onderhoud van het spoor alsmede de kosten van de verdeler van de publieke capaciteit en van verkeersveiligheid moet dekken. Het regulerend kader voorziet de HSL-Zuid van een andere benadering voor het in rekening brengen van infrastructuur, in vergelijking met de rest van het net.

In 1995 verdeelde de NS, die een geïntegreerde onderneming was, haar infrastructuurfuncties onder in individuele ondernemingen, die gecontroleerd zouden worden door de nationale overheid. Alhoewel deze dochterondernemingen op dit moment nog steeds juridisch eigendom zijn van de NS holdingmaatschappij, is het de intentie dat deze dochterondernemingen omgevormd worden tot overheidsinstellingen. Deze omvorming zal voltooid zijn rond Januari 2000, of zo snel nadien als lijnvoeringsgewijs haalbaar is.

Daarnaast zijn gedurende 1991-1995 in de periode van herstructurering van de NS en de Nederlandse spoorweg industrie, afspraken gemaakt met het oog op de introductie van concurrentie op het Nederlandse spoorwegnet. Sindsdien heeft de overheid een vergunning verstrekt aan een beheerder uit de private sector, Lovers Rail, voor verschillende lokale passagierdiensten. Gebaseerd op de huidige wetgeving (lid 5 van de Spoorwegwet (Railway Act)) en op een contract tussen de NS en de overheid, is toegang voor andere beheerders dan de NS in wezen gegarandeerd, tegen een non-discriminatoire financiële bijdrage. Dit geldt voor spoorweginfrastructuur alsmede voor stations en voorzieningen voor stations. De Minister heeft, in de huidige wetgeving, het recht een opdracht uit te besteden om het gebruik van voorzieningen van een leverancier toe te staan aan anderen.

4.6 Andere beleidsontwikkelingen in overweging

4.6.1 Een mogelijk systeem gebaseerd op concessies

De overheid is nog steeds manieren aan het verkennen waarop een omstreden marktomgeving een grotere contributie aan transporthandelingen kan bieden. Na de bevindingen tot nog toe geëvalueerd te hebben, is de huidige voorkeurspositie voor binnenlands passagiersvervoer op het bredere Nederlandse spoorwegnet het intrekken van vrije toegang en concurrentie op het spoor, mogelijk zelfs ten gunste van een systeem van concessies.

Op dit moment is een beleid in overweging genomen om het bestaande spoorwegnet in Nederland te verdelen in verschillende concessies voor lokale treindiensten in de regio en een of meerdere concessies voor landelijk middellange- en lange-afstand transport. Met dat beleid zouden regionale concessies open staan voor concurrerende inschrijvingen. Met ditzelfde beleid zou, aanvankelijk, een concessie met alleen rechten voor landelijk transport op de bestaande infrastructuur toegewezen worden aan de NS. De situatie voor de middellange tot lange termijn (relevant voor de HSL-Zuid die in 2005 geopend zou worden) blijft open. Theoretisch gezien zijn er vier opties voor zulk middellange- en lange-afstands binnenlands transport met betrekking tot en relevant voor de HSL-Zuid:

1. geen toekomstige concurrentie voor de NS; HSL wordt een onderdeel van de landelijke concessie
2. een langzame invoering van vrije toegang, wat een beperkte directe 'on-rail' concurrentie door andere beheerders met zich meebrengt voor de NS.
3. de kern van het binnenlands transport op de HSL-Zuid (met name Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Breda), inclusief de noodzakelijke wegen op de bestaande infrastructuur naar de steden, mag behandeld worden als een concessie om gescheiden te blijven van de rest van het net.
4. een tweede vergunning voor een binnenlandse treinbeheerder naast de NS; de tweede vergunning mag door middel van een inschrijving voor de beheerder van de hoge-snelheidstreinen op de HSL-Zuid toegewezen worden. In het oorspronkelijke biedingsproces zou de concessie, in principe, beperkt zijn tot de originele HSL stations. Deze extra offertes zouden alleen effectief worden op een vooraf bepaalde datum, waarschijnlijk na de opening van de HSL-Zuid, als verdere concurrentie met de NS zou zijn toegestaan.

De overheid zou een vlak speelveld uitzoeken voor de competitie om een concessie. Mogelijke treinbeheerders zouden uitgenodigd worden om te bieden op een concessie, op voorwaarde dat participatie een eerlijke strijd niet nadelig zou hinderen of beïnvloeden. Op deze voorwaarde mag de NS ook meedoen aan de inschrijving.

De keus over hoe men dient voort te gaan kan sterk beïnvloed worden door reacties op dit Consultatie Document en kan dan worden beslist als onderdeel van de structuur voor private participatie in HSL-Zuid later dit jaar.

4.6.2 Netwerk-integratie

De overheid, als de grootste investeerder in zowel conventioneel als hoge-snelheids spoor, heeft grote belang bij garanderen dat de voordelen van netwerkproductiviteit worden bereikt, in de context van meer dan alleen een treinbeheerder.

Zij zou daarom een spontane ontwikkeling verwachten van, of anders een structuur proberen op te leggen voor kwesties als deze:

- afspraken tussen beheerders voor het aanpassen van dienstregelingen en het coördineren van aanvoerlijnen en het verbinden van vooruit gaande diensten.
- geïntegreerde afspraken betreffende kaartjes, zodat de reizigers de mogelijkheid hebben om een kaartje te kopen voor het reizen van elk willekeurig station in Nederland naar elk ander willekeurig station in Nederland.

De overheid is van plan de binnenlandse tarieven te reguleren als onderdeel van een landelijk systeem. De doorsnee tariefverhogingen zullen worden gebonden aan maxima, terwijl met betrekking tot verschil in tarief tussen typen kaartjes een bereik mag worden voorgeschreven. De overheid wil deze voorwaarden ook toepassen op treinbeheerders van binnenlandse hoge-snelheids treindiensten op de HSL-Zuid. Afgezien van de algemene wetgeving op eerlijke concurrentie, zullen internationale tarieven niet worden gereguleerd door de Nederlandse Overheid.

Welke structuur uiteindelijk ook zal worden aangenomen, een regulerend systeem zal ingesteld worden om de samenwerking en ook de afspraken over opbrengst en kosten-deling met andere transport beheerders te vergemakkelijken. Een bedrijfs-uitvoeringssysteem zal ingesteld worden onder verschillende partijen die betrokken zijn in het verschaffen van spoordiensten, inclusief de verschaffer(s) van infrastructuur, de managers van capaciteit en de trein beheerders, om de relevante rechten en verantwoordelijkheden duidelijk vast te leggen en om de uitvoering te verbeteren voor het commerciële en financiële voordeel van alle betrokken partijen, inclusief de reizigers. Het commentaar op dit Consultatie Document zal een belangrijke factor zijn in het bepalen van de structuur.

Aanbestedingsprocedure HSL-Zuid Vervoer

Registratiefase

De aanbesteding is gestart met het uitbrengen van het '*Registration Document*' (juni 1999). In september 1999 hebben vervolgens 14 bedrijven hun interesse kenbaar gemaakt:

Arriva Nederland, CGEA Connex, Deutsche Bahn, GOVIA (Go-Ahead Group en VIA-GTI), GVB Amsterdam, National Express, NS Reizigers, NMBS, Prism Rail Plc, SJ International, SNCF, Stagecoach, Thalys International en Thalys Nederland

Market Dialogue

In deze fase werd uitgezocht of en in welke vorm het vervoer aanbesteed zou moeten worden. Daarnaast werden in deze fase de (concept)-eisen voor de tender aan de partijen kenbaar gemaakt. ('*Invitation to Registered Parties*')

Kwalificatiefase

Aan de 14 geregistreerde partijen werd in juli 2000 het 'Qualification Document' toegestuurd. In september 2000 hebben zich vervolgens 4 consortia (7 geregistreerde partijen + 2 'relevant parties') gemeld.

1. Deutsche Bahn en Arriva Nederland;
2. Stagecoach;
3. SJ International, CGEA Connex en Connexion;
4. NS Reizigers, KLM en National Express.

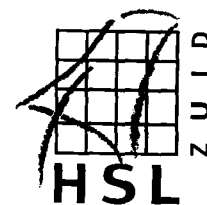
De overige 7 geregistreerde partijen bieden niet mee:

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. GOVIA | VIA-GTI is een dochteronderneming van SNCF; |
| 2. GVB Amsterdam | Gemeenteraad van Amsterdam ging niet akkoord; |
| 3. NMBS | Samenwerkingsovereenkomst met HSL; |
| 4. Prism Rail Plc | Gekocht door National Express; |
| 5. SNCF | Samenwerkingsovereenkomst met HSL; |
| 6. Thalys International | Wordt aangestuurd door SNCF en NMBS; |
| 7. Thalys Nederland | Is een dochteronderneming van NS. |

Conclusie

Er is dus feitelijk nauwelijks tot geen verlies van interesse uit de markt voor het vervoer over de HSL-Zuid. Op dit moment is alleen GVB Amsterdam niet (in-)direct betrokken.

Memo



Aan Leden Tenderboard Vervoer

Kopie Archief, Jeroen Kok, Bas van Os, Bas Bökenkamp

Onderwerp Voorstel Statuut Tenderboard

De Projectdirecteur HSL-Zuid heeft de Tenderboard aangesteld als adviseur over contractering en marktbenadering ten behoeve van het vervoer over de HSL-Zuid. In deze notitie wordt ingegaan op het doel, de samenstelling en verantwoordelijkheden en de werkwijze van de Tenderboard.

Doel

Het doel van de Tenderboard is:

- het geven van advies en een kwaliteitsoordeel over de invulling en uitwerking van de aanbesteding en de contracteringsstrategie in algemene zin;
- het toetsen, op hoofdlijnen, van de beslismomenten in achtereenvolgende fasen van de aanbesteding en de hierbij behorende documenten.

Samenstelling en verantwoordelijkheden

De Tenderboard bestaat uit de volgende leden:

- Mr. J.G.J. Jansen
- Ir. L.A. Roelofs
- Ir. R.J.L. Postulart
- Mr. P. Diercks

Zitting hebben bij de bijeenkomsten:

- Drs. J. Kok (Projectleider Vervoer)
- Ir. L. van Os

De Tenderboard rapporteert aan Ir. W. Korf (Projectdirecteur) en wordt geïnformeerd door en betrokken bij het contracteringsproces door de Projectleider Vervoer.

De Tenderboard functioneert als een adviescollege in het besluitvormingsproces binnen de Projectorganisatie HSL-Zuid. De Tenderboard heeft alleen binnen de Projectorganisatie een formele positie met betrekking tot het toetsen van beleid, beslismomenten en documenten e.d. De Projectdirectie is verantwoordelijk voor de besluiten naar aanleiding van de adviezen van de Tenderboard en de gevolgen hiervan. De leden van de Tenderboard adviseren op persoonlijke titel met een insteek doe het karakter heeft van een 'peer review', in plaats van een 'audit'.

Datum

4 januari 2000

Ons kenmerk

-

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Roel Testroote

Doorkiesnummer

030 - 2728831

E-mail

roel.testroote

@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



Als secretaris van de Tenderboard zal B. Bökenkamp optreden. Hij bereidt de Tenderboard voor (agenda), maakt verslag en draagt in nauw overleg met Jeroen Kok zorg voor een adequate planning en het tijdig aanleveren van stukken. Het secretariaat van de het projectteam Vervoer levert hiertoe de dagelijkse secretariële ondersteuning.

Werkwijze

De bijeenkomsten van de Tenderboard worden voornamelijk gepland aan de hand van de voortgang van het aanbestedingsproces. De Tenderboard dient daarvoor tijdig geïnformeerd en bijeengeroepen te worden. Daarnaast kan de Tenderboard op ad-hoc basis bijeen worden geroepen indien de actuele situatie daarom vraagt. De agenda wordt voorbereid door de secretaris, vastgesteld door de voorzitter en van te voren verspreid met alle bijbehorende informatie en stukken.

De secretaris maakt van elke bijeenkomst een kort verslag dat afgetekend zal worden door de voorzitter. Het daarin vastgelegde advies dient de instemming te hebben van de leden van de Tenderboard. In voorkomende gevallen zullen in overleg met de voorzitter en het betreffende lid afwijkende meningen worden vastgelegd. De Projectorganisatie HSL-Zuid zal terugkoppelen welke actie zij neemt naar aanleiding van de adviezen. Het advies van de Tenderboard kan worden gebruikt in andere stappen van het besluitvormingsproces binnen de Projectorganisatie HSL-Zuid of daarbuiten. In zodanig geval zal eerst overleg plaatsvinden met de voorzitter van de Tenderboard.

De volgende documenten (niet limitatief) komen onder meer in aanmerking om door de Tenderboard te worden getoetst:

- Invitation to Registered Parties
- Qualification Documents
- Invitation to Tender
- Selectieadviezen
- Gunningsadviezen

Hierbij zal de Projectorganisatie aangeven welke specifieke onderdelen met name advisering betreffen.

Datum

4 januari 2000

Kenmerk

-

Blad

2/2

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 reciprociteits eis 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 opgemaakt. 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 aanbidding 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 carousel georganiseerd worden, waar partijen de gelegenheid hebben om met andere geregistreerde partijen te spreken, maar ook met andere relevante partijen zoals Connexion, 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 carousel.

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 verschafter 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 bieder 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 carousel

ad 6.: Van onze kant:

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