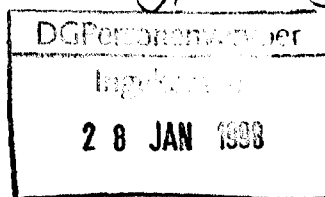
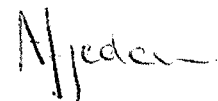


## Nota




Aan de Minister

Onderwerp Overleg NS (Den Besten) op 21 januari 9.00 uur



ONTVANGEN

27 JAN 1998

Ter voorbereiding van je gesprek met Den Besten op 21 januari 9.00 uur, bijgaand enkele aandachtspunten vanuit HSL-perspectief.

1. NSR heeft strategisch onderzoek laten verrichten. Uit dit onderzoek komt naar voren dat binnenlands vervoer door HSL-shuttles de nekslag zou betekenen voor NSR.

- NSR is zeer ongelukkig met deze concurrentie en zal deze concurrentie willen voorkomen.
- Binnenlandse shuttles belangrijke pijler voor privatisering HSL (bij HSL privatisering is impliciet verondersteld dat ook binnenlands vervoer per HSL plaatsvindt)
- Ondergang van NSR is in niemands belang
- Stations, vastgoed rond stations, telecommunicatie etc is in handen van NS. Dit zijn teven belangrijke assets voor HSL-succes. In persberichten is eigendom NS van stations bevestigd. Of dit eigendom ook geldt ten aanzien van nieuwe stations staat ter discussie.
- Het onderhandelingsproces met NS is begonnen. Strategische posities worden ingenomen. Binnen V&W strategische verkenning en afstemming raakvlakken gaande.

- \* Laat den Besten verhaal doen
- \* Doe geen toezeggingen (laat alles open)
- \* Geen uitspraak over het kunnen meedingen van NS in de HSL-tender. Alles openhouden (dreiging tot uitsluiting kan belangrijke onderhandelingstroef zijn)

## 2. Marktordening spoor na 2000

Beleidsvisie is nog in ontwikkeling. Er is sprake van een sterke relatie tussen marktordening spoor na 2000 en privatisering HSL. Deze raakvlakken zijn onderwerp van gesprek tussen DGP en de HSL-directie.

- \* Terughoudendheid met mededelingen op dit terrein betrachten
- \* Zoveel mogelijk open houden
- \* Gedachten NS over concurrentieregime aanhoren.
- \* Niet nu al onderhandeling starten.

W. Korf



Datum  
20 januari 1998

Ons kenmerk  
U199800321

Bestand  
Document2

Uw kenmerk  
-

Contactpersoon  
G. van Oirschot

Doorkiesnummer  
3538312

**Memo**



Aan Wim Korf

Onderwerp Brief van Eeghen aan Boot (26/1) over NS reactie marktwerking

*Gedrukt,  
Ter beregk ende  
vermaakt*

*Huis*

Wim,

Dit is de brief waarvoor we altijd gevreesd hebben. Ik ben alleen verbaasd dat hij zo vroeg komt. Als de Belgen ons zo'n brief hadden gestuurd hadden we de onderhandelingen gestopt en Kok op pad gestuurd.

Het is volstrekt duidelijk dat de standpunten van V&W en NS in de absolute kern van de zaak diametraal tegenover elkaar staan.

**Interpretatie V&W**

1. Er komen op korte termijn concessies voor het regionale vervoer
2. Deze worden aanbesteed
3. Voor het hoofdrailnet wordt een overgangssituatie gecreëerd, waarbij NS tijdens de overgangssituatie de concessie krijgt. Na de overgangssituatie is er concurrentie om het hoofdrailnet en ook de mogelijkheid van meer dan een aanbieder (splitsing in verschillende concessies)
4. De hsl is apart en begint in de overgangssituatie aan de bovenkant van de markt richting concurrentie te ontwikkelen.

**Interpretatie NS**

1. Er is een overgangssituatie, waarin niets veranderd en concessies voor het regionale net worden voorbereid. Na 2010 zijn er concessies
2. Deze concessie worden onderhands gegund aan "regionale, multimodale vervoerbedrijven", waarin NS participeert
3. Het hoofdrailnet wordt blijvend en volledig aan NSR gegeven.
4. De hsl is onderdeel van dit eeuwige recht op het hoofdrailnet

Deze brief is chantage en daar moet je nooit op ingaan. Chantage in de zin van "geen medewerking" aan de langzame decentralisatie van de regio's en chantage over rollend materieel. Inhoudelijk is het argument over rolma overigens op het eerste gezicht ad hoc en inhoudelijk niet geloofwaardig.

Gezeur over wederzijds respect etc. Is standaard onderhandelingstaktiek en betekent niets.

Datum  
5 februari 1998

Ons kenmerk  
-

Bestand  
eeghen.doc

Uw kenmerk  
-

Contactpersoon  
-

Doorkiesnummer  
-

Datum

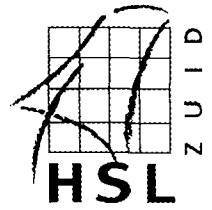
5 februari 1998

Kenmerk

-

Blad

2/2



Het voorstel voor drie Green Papers is een manier van committeren waar we niet op in moeten gaan. Bovendien is alleen het woord gebruikt en wordt niet bedoeld: een voorstel aan de markt. Pas op voor woordenspel dus.

In dit verband is het ook belangrijk om te wijzen op de schier bizarre ontwikkelingen over de positionering van de taakorganisaties die nu worden teruggemeld uit de stuurgroep NS. De RvB NS zou op dit moment "weinig aandacht" hebben voor de ontvlechting, positie taakorganisaties wordt onderhandelbaar genoemd en de planningsdeadline 2000 voor onafhankelijkheid losgelaten. Het komt mij voor, dat de Staat in deze volstrekt eenzijdig moet stellen, dat de taakorganisaties los van NS gaan, dat dit in 2000 ook juridisch is georganiseerd etc. Dit is helemaal geen onderhandelingsitem, zonder staatssteun voor de infra is NS immers machteloos. Eigenlijk vind ik, dat dit ook geldt voor het eigendom.

Wel een caveat bij opstelling t/o NS. Als hun beeld bewaarheid wordt: alle treinen of bij NSR, of bij multimodale joint-ventures met NS, dan is separatie infra/exploitatie op de gangbaar voorgestane wijze financieel gevaarlijk. De Staat garandeert dan beschikbaarheid van capaciteit en een onderhouden baanvak plus aanvullende investeringen in een contract met een privaatrechtelijk orgaan (NS).

Concluderend: pas op voor de redelijke toon, gewapper met vlaggen en termen als "andere (potentiële vervoerders) noodzaak politieke besluitvorming na zoveel jaar en "vernieuwend en realistisch. We worden hier uitgekleeft en gemasseerd op de issues die ons in een politieke wereld na aan het hart liggen. Contracten met de Staat zijn en blijven financieel bindend, wat ook de toekomstige beleidswijziging zou zijn op grond van publiekrechtelijk bevoegdheden. Conclusie eens te meer: integrale visie op alle elementjes, een duidelijke toekomstvisie, een echte onderhandelingsstrategie en bovenal een realiseren van de eigen kracht (naast alle zwakten en problemen en knelpunten) is onontbeerlijk. Ik ben benieuwd hoe IRF hiertegen aan zou kijken.