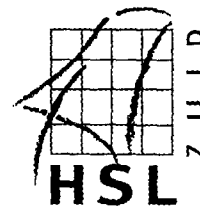


V&W/DyMO - 2009/4759

Schaduwoverleg

Memo



Aan Wubbo de Boer, Menno Olman, Pieter Boot, HSL-team

Onderwerp Verslag "benen over tafel" gesprek V&W - NS over de HSL-zuid

Aanwezig NS : Leendert Schouten, Hans Huizinga en Maarten van Eeghen.

V&W : Olman, Korf, Boot, Kok

Datum : 17 maart 1998 op de Parkstraat 83, Den Haag

Onderwerp : relatie HSL-zuid en concurrentieregime

Datum

17 maart 1998

Ons kenmerk

U9801515

Bestand

verslag.doc

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Jeroen Kok

Doorkiesnummer

-

Aanleiding voor gesprek voor NS

NS staat voor enkele grote uitdagingen de komende jaren

- verzelfstanding en evt. beursgang NS
- ontvlechting taak en marktorganisaties
- opzetten van regionale bedrijven
- positionering NSR in het concurrentie regime

De overheid heeft erg veel ballen in de lucht,

- privatisering HSL
- concurrentieregime 2000
- onvlechting taak en markt

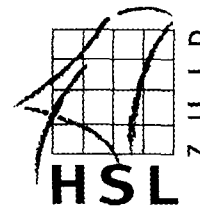
en deze moeten volgens NS op korte termijn "naar de grond gebracht worden".

NS kan zich onder de huidige beleidvoornemens geen NSR voorstellen. Problemen:

- concurrentie op het spoor is een gepasseerd station
- hoofd railnet is één geheel, opdeling daarvan is vanwege netwerk-effecten sub-optimaal
- om een gezond NS bedrijf te kunnen voortzetten, is lange concessie (15-20) voor geheel hoofd railnet een voorwaarde
- Shuttles HSL-zuid vormen de ruggengraat van NSR. Concurrentie hierop is nekslag voor NS.
- Business-case van de HSL-zuid bestaat niet. Je kan er nooit 1,7 miljard mee ophalen. Uit het vervoer slechts een beperkt deel, indien knooppunten er deel van zijn dan moet er zelfs geld bij. (UCP 240 mln, bovenop 715 mln infra-bijdrage)

Indien V&W niet accoord gaat met een onderhandse aanbesteding van het hoofd railnet aan de NS, inclusief de HSL-shuttles, dan willen zij geen inzage geven in de onderbouwing van hun stelling over samenhang van het net en onderbouwing van de HSL-business case. T.a.v. de HSL-tender adviseert de NS om er zo snel mogelijk mee te stoppen en een elegante manier te vinden om er politiek vanaf te komen.

Datum
17 maart 1998
Kenmerk
-
Blad
2/3



Huidige plannen V&W voorzien in een mogelijke opdeling van het hoofdrailnet door separate aanbesteding van de HSL-shuttles. Dit is, net als elke andere opdeling van het hoofdrailnet, voor NS onacceptabel. Het gaat daarbij niet om de onzekerheid in de planning. Inhoudelijk is het een onoverkomelijk bezwaar. Als de HSL-shuttles geen deel uitmaken van het hoofdrailnet dat voor langere termijn wordt gegund aan de NS, dan zien zij de volgende gevolgen:

- geen medewerking NS aan de ontvlechting taak- en marktorganisaties
- geen medewerking NS uitvoering concurrentieregime 2000
- geen informatie-overdracht van vervoersgegevens
- stopzetten van regionale bedrijven
- uitstel investeringen in materieel
- leegloop van het management NS (er is immers niets meer mee te verdienen)

Ideaalbeeld NS

- bouw eerst een sterke kern op van je vervoersnetwerk: Hoofdrailnet inclusief shuttles
- dan opbouwen van regionale netwerken, later aangevuld met aanbesteding stadswestelijk vervoer
- 15 tot 20 jarige concessie, voor hoofdrailnet aan NS. "Concurrentie" bestaat uit bonus malus systeem en benchmarking
- dan opnieuw bezien wat de effecten zijn, stimuleren van concurrentie in de aanbesteding van de regionale netten.

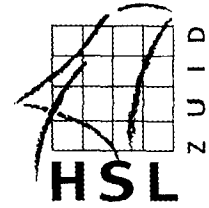
Als de NS zou tenderen op de HSL

- 30% van de capaciteit voor internationaal vervoer (dat stelt toch weinig voor, zo'n lijntje naar Parijs)
- 70% shuttles, weinig prijsdifferentiatie met huidige IC's
- geen inbreng in de knooppunten

Conclusies V&W

- 1) NS-probleem zit niet in de onzekerheid over het privatiseringsproces, maar is inhoudelijk: geen concurrentie op of om het hoofdrailnet.
- 2) NS eisen :
 - geen privatisering HSL, (levert zeker geen 1,7 mrd op)
 - geen marktvraag voor private partijen
 - geen enkele vorm van concurrentie
 - concessie 20 jaar
 - geen ontvlechting markt- taak organisatiesKortom, NS vraag heel veel, biedt eigenlijk niets
- 3) huidige ambitie-niveau NS voor HSL-zuid geen aanleiding voor ons om te denken hiermee de beste kwaliteit binnen te halen

Datum
17 maart 1998
Kenmerk
-
Blad
3/3



- 4) NS wil eerste een accoord te krijgen van V&W dat zij zeker het hele netwerk onderhands krijgen, voordat zij inzage geven in hun onderbouwing van de stellingen
- integrale netwerk is het beste voor iedereen
 - HSL-zuid haalt nooit 1,7 mrd binnen
- Dit is voor V&W volstrekt onacceptabel.

Vervolg

- NS en V&W onderzoeken voor- en nadelen van integratie van het hoofdrailnet, en de rol van de HSL-shuttles daarin.
- NS verzoekt V&W om NS gevoelens uit dit gesprek intern goed te overdenken
- Intern V&W: Olman, Boot en Korf spreken vrijdag 20/3 over te volgen V&W strategie

HSL-note:

- *extra oppassen gesprek Zalm, Jorritsma en Wijers met RvB en RvC NS*
- *Olman wil graag naar oplossing: evt. shuttles maar naar NS*
- *Boot heeft probleem door: ze gingen nu echt met de billen bloot*