

Notulen



Datum vergadering 14 mei 2001

Betreft vergadering NS/KLM – HSL (Skyport Meeting Center, Schiphol)

Aanwezig

- Frits Marckmann, Maarten Spaargaren
- Bas van Os, René Postulart, Martin Blokland, Roel Testroote

Brief (24 april 2001)

HSL geeft aan een reactie te sturen op de brief van 24 april betreffende opmerkingen op Clarification 4.

National Express

NS legt uit dat de positie van National Express niet is veranderd t.o.v. de kwalificatiefase. Het is ook niet de bedoeling deze positie in de komende tijd te veranderen. National Express heeft meegewerkt (vooral kwaliteitscontrole) aan het bod en ook zijn goedkeuring gegeven.

KLM

NS legt uit dat KLM (Rodim van Es) helaas niet aanwezig is. KLM heeft echter een essentiële rol gespeeld in het tot stand komen van de bieding. Met name in de substitutie van luchtvaart naar trein. NS geeft wel aan dat de het schrappen van de vluchten tussen Amsterdam en Antwerpen en Amsterdam en Brussel een intentie is.

London

NS geeft aan dat een (directe) trein naar London pas vanaf 2010 realistisch is (mede gezien de hoge Eurotunnel fee: f 120,00 per persoon). In het bod hebben ze er nu dus niet veel aandacht aan besteed. Mochten er echter meer punten voor zo'n verbinding worden toegekend, dan zouden ze er wellicht wel meer aandacht aan besteed hebben.

HSL zegt graag in een volgende fase met NS-KLM van gedachten te wisselen over de mogelijkheden van een (directe) trein naar London.

Marketing

In het bod is de marketing voor het binnenlandse vervoer goed uitgewerkt. HSL mist echter de marketing (catchment area) voor het internationale vervoer. NS geeft aan dat ze dit niet hebben uitgewerkt omdat ze hier in de toekomst afhankelijk zullen zijn van de NMBS en SNCF.

Datum
15 mei 2001

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Roel Testroote

Doorkiesnummer
030-2728751

E-mail
roel.testroote@hslzuid.com

Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:
Postbus 43
3500 AA Utrecht

Bezoekadres:
Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht

Tel 030 – 2728 400
Fax 030 – 2728 577

Materieel

Voor de Brussel verbinding gaat NS-KLM uit van het flexibel maken van de capaciteit. De hele treinserie is reeds beschikbaar vanaf 2006. De sets die nog niet ingezet worden op de HSL-verbinding worden ingezet op andere (binnenlandse) verbindingen.

HSL vraagt of met het voorgestelde materieel de voorgeschreven rijtijd naar Brussel gehaald wordt. NS geeft aan dat dit haalbaar is. Met behulp van diagrammen zal dat in de clarification ronde worden aangetoond.

NS zegt nog geen definitieve keuze gemaakt te hebben betreffende hun materieel (staat dus ook niet in hun bieding), dit vanwege de toekomstige onderhandelingspositie. NS geeft aan dat ze naar de TGV Duplex hebben gekeken. Een nadeel van deze trein is echter de beperkte 'stahoogte', waardoor lange mensen altijd gebukt door de trein moeten lopen. Dit was een van de redenen om niet voor deze trein te kiezen. Ook Adtranz hoort niet bij het rijtje preferred bidders van NS-KLM.

Ze hebben ook nog geen harde commitments gekregen betreffende de prijs. Wel zijn ze optimistisch over het tijdschema voor de productie en testen van materieel.

HSL vraagt of het opschuiven van de opleverdatum van de infrastructuur nog gevolgen heeft voor het tijdschema van het materieel. NS geeft aan dit in de clarification ronde te zullen beantwoorden.

Machinisten

HSL geeft aan dat het aantal machinisten in het NS-KLM-bod aan de lage kant lijkt vergeleken met de referentiepositie van de Staat. In de clarification ronde zal NS-KLM daar antwoord op geven.

Parijs

HSL constateert dat de bezettingsgraad van de Amsterdam – Parijs treinen (op het stuk tussen Brussel en Parijs) aan de lage kant is. HSL vraagt dan ook of het aantal paden (16) te veel is tussen Amsterdam en Parijs. NS geeft aan dat het inderdaad voor bepaalde tijden op de dag en bepaalde tijden per jaar een te hoog aantal is. Het is dan ook mogelijk om een aantal treinen niet door te laten rijden naar Parijs, maar te laten keren in Brussel (en daar dan bijvoorbeeld 220 km/uur materieel voor te gebruiken).

Performance bond

NS erkent dat dit een volgende fase een 'up' kan betekenen voor hun bod.

'Peak shaving'

HSL vraagt zich af hoe die 'peak shaving' werkt. NS legt uit dat de nationale reiziger de keuze heeft tussen een duurder HSL ticket en een goedkoper ticket voor het conventionele spoor (dit geldt voor de verbinding Amsterdam – Rotterdam). In de clarification ronde zal de NS dit verder uitwerken en ook aangeven of die 'peak shaving' werkt voor het internationale vervoer.

Datum
15 mei 2001
Kenmerk
-
Blad
2/3

Daarnaast zal NS een tariefstaatje presenteren, waarin o.a. de kosten van een kortingskaart en de zogenaamde 'pay-and-go travellers' zijn weergegeven.

Volgende fase

HSL vraagt welke problemen en kansen NS-KLM ziet in de volgende fase van het aanbestedingsproces.

- NS geeft aan dat ze graag eerst de gesprekken voert met NMBS en dan pas met de SNCF.
- Met de SNCF willen ze graag, gezamenlijk met de NMBS, een commerciële afspraak maken voor het vervoer naar Parijs.
- NS geeft er de voorkeur aan dat de gesprekken parallel plaatsvinden, met 2 verschillende Tenderers. Tijdens deze gesprekken dient de Staat aanwezig te zijn (monitor functie), dit om de transparantie te waarborgen.
- De NS voorziet problemen (internationale vervoer) voor met name de keuze van het materieel, de opgemaakte dienstregeling en de gezamenlijke marketing.

Datum
15 mei 2001

Kenmerk

-

Blad
3/3

Ideaalplaatje

HSL vraagt hoe NS haar ideale plaatje ziet:

- de built-up periode zal wat uitgetrokken worden (gericht op de vraag van de markt);
- er zal gebruik gemaakt worden van bestaand materieel;
- de tariefstijging zal wat minder zijn;
- op termijn een verbinding tussen Amsterdam en London;
- Amsterdam Zuid/WTC i.p.v. Amsterdam CS;
- wellicht wat treinen laten doorrijden op het HRN (via Breda naar Den Bosch en via Amsterdam Zuid/WTC naar het oosten).

HSL geeft aan dat de gepresenteerde Variant 6 een mooi alternatief is, inclusief 4 treinen naar Den Haag.

Dominante positie

NS vraagt tot slot van de bespreking of er nog klachten zijn binnengekomen betreffende het antwoorden op vragen van Tenderers. HSL geeft aan geen officiële klachten te hebben ontvangen.

Onder welke omstandigheden kan er een lockdown zijn. Daar
moet er een reden zijn voor overheden.
Erkend je 120, dan is een reden je. ↓
gryp some
over noden in
de volge de fase

Marketing (cultural area) is België / Frankrijk is nog niet
zo goed uitgewerkt.

Material

Brand: flexibel maken van capaciteit. Je heeft de
ruimte voor de alternatieven (in de binnenland)

is de tijd te maken (met 200 kpm materiaal). Het
is de tijd te maken met de ANRS en wilt maken kunnen
maken wilt naar Frankrijk.

Bellen over hun materialen. NS heeft nog een beetje
commentaar over de ~~materialen~~ pms. De tijd heeft het probleem

1.8 Bevestiging van 15 december (jacht).

het het opschrijven van de datum (oplossing n/a)
te effect hebben.

vanwege de
onderhandeling
personeel heeft de
nog een keer
gemaakt.

Public rest room.

- auch keine 1. Lage

Drivers

NS identifier & severity.

5N7F

Berechnung nach op Brund - (27) n. red Aug. sollten wir
je haaf met 16 yden per dag; sedende bespaard
teke van de dag lud.
Vol. red betr welke als je byvoorbeld 12 fremen war-
ren doet? → de rest met gela kapa mekrend mee.
Brund (32 + 4 : 220 kg).

Belangrynk 1300s ITN-fase:

- het materiaal
- de dienstregeling
- marketing afprijzing, wordt gedaan 4u na het
- voorbeeld voor 50/50 met NIBS & commercial agree at met SNCF.
- sales en distributie
- Voor al deze zaken willen we graag name opbrengen / Share
- (Voorz.)

Reservante Band

• in de volgende fase kan dit natuurlijk de opvolgende

Recht-scheut
in haren
Neder-land de is België? M.a.w. Belgische Nederlanden
de pakt? Van is die pakt dan ook vernietigd opgeheft
wordt.

[De binnelandse deunt wordt ~~hier~~ ^{hier} ~~was~~ ^{was} deuntregely]

10 wil later met een loon dan nu op Theg).

Ideaal plaats

- De Buult in pende zal niet uitgetrokken worden (op de veng van de markt niden);
- Metende: bestend metend metend;
- HSL vindt wort 6 moet (ind. 4 x naar De Heig)
- NS vindt veng deuntregely (intercity Max) woor;
- 4 per vier binneland (ind. 4 x naar De Heig)
- Beperkte trefregely
- of lang Alden
- Boorde of het beent zal meer woor in de HSL
- teken, concen op HSL kopt niden in 2010.
- Alden land/WIT op Alden CS.

⇒ Verifische zal uitgetrokken worden. Zoel voor de bane
car als voor kint 6. (2 welen:

Binnen land / Internationaal

Parallel of serieel onderhouden met AMBS/ANAF.

- De met met parallel volgen NS. Et volgt normaal
- ook de optimalite in de vengde pakt.
- in alle gevallen willen we dat pakt opgeheft