

Verslag

Datum: 10 mei 1999
Waar: Permanente Vertegenwoordiging (Brussel)
Deelnemers: Jan van Heest (Verkeersraad in Brussel), Richard Ossendorp (PV is Brussel), Peter van Kleunen en Roel Testroote
Onderwerp: Benaderingsplan internationaal

Naast het benaderingsplan voor het internationale gedeelte is er ook gesproken over de voortgang van de Infraprovider (deelneming TUC-rail aan consortium infraprovider), de gebruiksvergoeding die nu in België geldt voor het gebruik van spoor en over de kandidatuur van Gert-Jan Koopman voor de Commissie van Wijzen.

Benaderingsplan

Uitgangspunt

Uitgangspunt is dat de door ons gedefinieerde partijen voorafgaand aan 1 juni in ieder geval geïnformeerd moeten worden, om te voorkomen dat ze het nieuws uit de krant, of andere informatiebronnen moeten vernemen. Het risico bestaat dan dat een van de partijen er dan gaat voorliggen.

De benadering van deze partijen vereist echter een gedegen voorbereiding, die de nodige tijd zal kosten. Naast de informatieronde voorafgaand aan 1 juni zal de benadering nog uit een aantal stappen bestaan. Een goede start is dan essentieel, om de vervolgpcedure goed te laten verlopen.

Wie informeren

JvH is van mening dat alle 'leden' van het PBKAL-netwerk geïnformeerd moeten worden over de aanbestedingsprocedure van de het vervoer over HSL. Zo voorkom je scheve gezichten. Het gaat hier om de volgende landen: Duitsland, België, Groot-Brittannië en Frankrijk. Naast deze landen/overheden dienen de volgende partijen ook op de hoogte gesteld te worden:

- NMBS
- SNCF
- Europese Commissie

Bovengenoemde partijen verschillen nauwelijks van de partijen die wij reeds hadden gedefinieerd. JvH was echter wel van mening dat je Groot-Brittannië en Duitsland dezelfde informatie moet verschaffen als Frankrijk en Duitsland.

Aanpak

De aanpak is grofweg onder te verdelen in drie delen:

1. Brief;	Voor 1 juni
2. Persoonlijk gesprek;	Juni / juli
3. Mogelijk vervolg.	Augustus

Het eerste deel van de aanpak voor bovengenoemde partijen (de brief) is onder te verdelen in een algemeen en bijzonder gedeelte. In het algemene gedeelte wordt het kabinetsstandpunt betreffende de aanbesteding van het HSL-vervoer uiteengezet. Daarnaast zal in dit gedeelte gemeld worden dat we het een en ander z.s.m. persoonlijk komen uitleggen.

Het bijzondere gedeelte, wat voor elk van bovengenoemde partijen verschillend is, zou volgens JvH in vragende vorm opgesteld dienen te worden. Een aanpak in vragende vorm wekte volgens hem de minste aversie jegens onze plannen.

Gezien de inhoud van de algemene brief lijkt het logisch dat Diris/Pans? deze brief ondertekent.

België – NMBS

De heer De Muynk (Belgische counterpart van Wim Korf) heeft 29 april PvK gemeld graag wat informatie over het (totale) HSL-Zuid project te ontvangen. Hij heeft ook reeds aangegeven aan wie deze informatie gestuurd zou moeten worden. Deze vraag van De Muynk is een goede gelegenheid om het verhaal over vervoer in België te presenteren. De Muynk heeft namelijk ook al de namen gegeven aan wie we de informatie kunnen sturen, te weten: De Borges (SG, Federale overheid) en Schoupe (NMBS). JvH was van mening dat beide personen inderdaad de juiste mensen zijn om te benaderen in België. Naast informatie over vervoer zou er in de brief naar beide personen ook de voortgang van de infraprovider gemeld dienen te worden. De vraag van De Muynk betrof namelijk de voortgang van het hele project en niet alleen vervoer. Het sturen van twee verschillende brieven lijkt ons niet wenselijk.

Frankrijk – SNCF

JvH is van mening dat Rob Troost (Verkeersraad in Frankrijk) ons hierbij het best kan helpen. Wel heeft hij een tweetal namen: Du Mesnille (DG Transport) en Salais.

Duitsland

Hier geldt hetzelfde: Van der Toorn (Verkeersraad in Duitsland). De benadering richting Duitsland kan het best gedaan worden in samenwerking met HSL-Oost.

Groot-Brittannië

Groot-Brittannië is waarschijnlijk een medestander in Europa als het gaat om concurrentie op/om het spoor. Naast het informeren over de stand van zaken is Groot-Brittannië ook een land waar wij van kunnen leren, hoe met (bijvoorbeeld) Frankrijk/SNCF om te gaan.

Het zou goed zijn als voor bovenstaande partijen een omgevingsanalyse gemaakt wordt. De gesprekken met de Verkeersraden van Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland komen daarbij goed van pas.

Europese Commissie

RO stelt voor om de informatie te richten aan DG VII, aan dhr. Hanreich. Hanreich is de 'baas' van Heinz Hilbrecht (mee gesproken in november). Een gesprek met een delegatie van de Commissie kan gecombineerd worden met een gesprek met de SG en Schoupe van NMBS. RO zei wel dat de stemming bij de Commissie aan 't omslaan is. Ze vonden onze plannen met betrekking tot PPS/privatisering altijd erg vooruitstrevend. Nu zijn ze van mening dat we weer terug naar af gaan. De Commissie streeft naar een meer directe relatie tussen infraprovider en vervoerder. In onze plannen zit de overheid hier tussen. Het is misschien goed om nog eens te benadrukken dat dit wellicht een tijdelijke situatie is, in de toekomst is het wel mogelijk dat er een directe relatie zal bestaan tussen infraprovider en vervoerder.