

BYLAGE I

FAX

Aan: De Minister

Kopie: DGP, (Van Eeghen)
DCO (Wester)

Onderwerp: HSL-zuid, artikel in Volkskrant

Van: Wim Korf,
Contactpers.: Bas van Os (06-53 494 727, thuis: 033 – 4950867)

Op de voorpagina van vandaag bericht de Volkskrant over de aanbesteding van het HSL-zuid vervoer (zie bijlage). Hierbij geef ik u een korte analyse en advies voor een eerste reactie, in het geval u dit weekend hierover wordt benaderd.

Uit het interview blijkt dat DB dit interview om commercieel-tactische redenen geeft: *"Wij hopen dat de andere combinaties net als wij zullen zeggen: deze prijs is te gek. En dat wij zo de som omlaag kunnen brengen"* (zie analyse hieronder).

Overigens hebben DB en Arriva afgelopen dinsdag een zeer constructieve 'progress meeting' met de HSL-Zuid gehad. DB-directeur Lubberink gaf aan dat hij zeer tevreden was met het proces tot nu toe en ook dat hij het veiligheidsmechanisme van de 100 miljoen Euro goed kon begrijpen vanuit het belang van de Staat (hij zou hetzelfde doen). Hij vond de 100 miljoen Euro per jaar hoog, maar gaf daarbij aan dat DB nog niet het gehele marktpotentieel in kaart gebracht had.

Advies

Op de voorpagina wordt voluit getest of de Staat serieus is ten aanzien van haar minimumprijs en de terugvalpositie: de ontwikkelingsmaatschappij (waarbij alleen een management-contract voor 5 jaar wordt aanbesteed).

Het advies is om hier niet op in te gaan, teneinde DB (en de andere vervoerders) niet in de kaart te spelen, noch in de pers noch in het gesprek tussen de DGP en Arriva van aanstaande maandag. Er zijn maar enkele partijen in de markt en de verleiding om middels onderling afgestemd gedrag de Staat te benadelen is groot (zie UMTS-problematiek).

Mocht er al gereageerd moeten worden, dan kan er op gewezen worden dat de veiligheidskleppen in de tenderprocedure (minimumprijs en terugvalpositie) juist nu hun waarde bewijzen. Als iets duidelijk wordt uit het artikel, dan is het wel dat DB de HSL heel graag wil en dat de procedure stevig in elkaar zit.

N.B. Formeel kan de Staat haar minimum-prijs wel verlagen. Maar DB en andere bidders weten ook dat de Staat de komende maanden haar referentie-positie actualiseert met de meest recente vervoersgegevens. Een verlaging nu is dus niet alleen voorbarig maar ook een uitermate verkeerd signaal naar de markt.

Analyse

Het interview wordt gegeven door marketing-directeur Koch en DB-internationaal directeur Lubberink. Het interview is bedoeld om 3 boodschappen door te geven:

- **Richting Staat:** DB wil liever niet nu reeds een bindend bod van 100 miljoen Euro op tafel leggen en 'test' via de media de overheid: hoe hard is het bedrag en hoe hard is de terugvaloptie.
- **Richting bidders.** DB test ook de overige partijen. De reden dat DB dit waarschijnlijk niet rechtstreeks doet, ligt in de harde 'process agreement' die elke bidder vooraf heeft moeten tekenen. Hierdoor hebben zowel de Staat als de andere bidders de positie om DB juridisch aan te pakken als ze direct contact opneemt met andere partijen. Het ligt voor de hand dat het de bedoeling van DB was dat de journalist vervolgens de andere bidders zou bellen. Zonder veel resultaat overigens, alleen bij Connexxion kon de journalist een citaat 'scoren'.
- **DB wil de angst bij het Nederlandse publiek en de Tweede Kamer wegnemen** door Nederlands management te beloven en de mooiste luxueuze treinen (die zo duur zijn dat de exploitatie inderdaad minder winstgevend is). Hierbij horen ook de opmerking dat DB in eigen land al stevige concurrentie ondervindt en de uitspraak dat DB een meer ervaren – en dus betrouwbaarder – exploitant is van Hoge Snelheidstreinen.

Anderzijds weet de journalist glashelder het strategische belang bloot te leggen. DB wil de dominantie van de SNCF aanvechten in het vervoer in de driehoek Amsterdam, Brussel/Parijs en Keulen/Frankfurt.

In het kader hiervan moet ook de opmerking gelezen worden dat de Nederlandse Staat moet afdwingen dat de ICE naar Parijs rijdt, terwijl de afspraak juist is dat de HSL-Zuid operator, de NMBS en de SNCF samen het economisch meest aantrekkelijke treinmodel zullen selecteren. DB zoekt extra voordeel in de opmars van het Duitse ICE-systeem tegenover het Franse TGV-systeem.

Ter informatie: Ondanks eerdere uitleg aan de Volkskrant door DCO is de fout van het Financieel Dagblad herhaald (1,8 miljard van de PKB en 3,3 miljard van het FD zijn appels en peren). De 3,3 miljard is bovendien een foutieve optelling, aangezien de 100 miljoen Euro pas volledig betaald hoeft te worden in 2010. Zie hiervoor het eerdere commentaar op het FD-artikel.

Bijlage II

Questions and Answers Deutsche Bahn 05 -02 -2001

- 1. Het bedrag van 3,3 miljard gulden dat DB noemt is niet vergelijkbaar met de f 1,8 miljard van de PKB.**

In een artikel van 25 januari schreef het Financieel Dagblad dat de 100 miljoen Euro per jaar meer is dan de 1,8 miljard gulden. Immers als de jaarlijkse betalingen worden opgeteld is dit meer dan 1,8 miljard. Het Financieel Dagblad vergeleek helaas appels en peren: de 1,8 miljard is de Netto Contante Waarde in 2000. Deze fout maakt nu ook DB en is overgenomen door de Volkskrant.

De optelling van de jaarlijkse bijdrage is niet alleen de aflossing van de f 1,8 miljard, maar ook het rente/rendementsdeel en de gebruiksbijdrage voor de onderhouds- en beheerskosten.

- 2. Wist DB niet eerder van de f 100 mln. Euro per jaar**

Dat weten de biedende partijen, en dus ook DB, al sinds de zomer van vorig jaar. Toen zijn in het qualificatiedocument de financiële wensen van de Staat helder beschreven en toegelicht.

- 3. Heeft u de pers van andere informatie voorzien dan de biedende partijen?**

Twee weken geleden heb ik op verzoek van journalisten een toelichting verstrekt op de Invitation to Tender die de bedrijven op 15 december is uitgereikt.

- 4. Welke gevolgen heeft de actie van DB om hiermee naar buiten te treden?**

Ik laat mijn mensen uitzoeken of het gedrag van DB past binnen de spelregels die voor alle biedende partijen eenduidig zijn vastgelegd. Als blijkt dat DB de spelregels heeft overtreden zal ik maatregelen moeten nemen.

- 5. Deelt u de mening van DB dat de f 100 mln. Euro inderdaad te hoog is?**

Die mening deel ik niet. Het bedrag is gebaseerd op de vervoersgegevens voor deze corridor en de geraamde winstgevendheid van de exploitatie van deze lijn. Uit mijn vervoersberekeningen blijkt dat er - rekening houdend met de concessiebetalingen van deze omvang - een redelijk rendement te behalen valt.

- 6. Als het bedrag te hoog is, en naar beneden moet worden bijgesteld, dan komt de biedingsopbrengst dichterbij het bedrag dat NS vorig jaar bood. Heeft u toen niet onterecht het NS-bod afgewezen?**

Het is volstrekt onjuist te veronderstellen dat de 100 mln Euro per jaar te hoog zou zijn.

Het onderhandse bod van NS kon toen niet goedgekeurd worden omdat het niet voldeed aan de eisen van de Staat. Ook verbond NS er tal van aanvullende aanspraken aan.

- 7. Klopt de suggestie van DB dat met SNCF nog geen afspraken zijn gemaakt over grensoverschrijdend HSL-vervoer?**

In het bidboek van december is opgenomen hoe de SNCF denkt te gaan samenwerken met de toekomstige HSL-vervoerder. De SNCF heeft gedurende het gehele proces aangegeven graag tot overeenstemming met de Staat en de toekomstige vervoerder te komen.

- 8. De DB twijfelt aan de oprechtheid van de Staat in de aanbestedingsprocedure. Hebben alle deelnemers wel gelijke kansen?**

Ik vind het een kwalijke zaak dat DB twijfelt aan mijn oprechtheid om deze tender tot een goed einde te brengen. Deze tender biedt gelijke kansen voor alle partijen. Ik ben niet uit op bevoordeling van één van de partijen. Teneinde een eerlijke bieding te realiseren heb ik allerlei procedurele waarborgen ingevoerd die bovendien extern getoetst worden. Ik ben zeer serieus op dit punt.

Rijk moet mogelijk HSL exploiteren

Van onze verslaggever
Harry van Gelder

AMSTERDAM

De Nederlandse overheid loopt het risico de hogesnelheidslijn zelf te moeten exploiteren. Dat is het gevolg van de opstelling van Deutsche Bahn en Arriva. De twee bedrijven vinden de heffing van 100 miljoen euro (220 miljoen gulden) voor het gebruik van het snelle spoor veel te hoog.

Deutsche Bahn en Arriva overwegen zich terug te trekken uit de aanbesteding. Ook Stagecoach en de combinatie van Connexion, CGEA en SJ vragen zich af of ze met deze hoge heffing de HSL rendabel kunnen exploiteren.

De laatste overgebleven kandidaat, een consortium van NS, KLM en het Britse National Express, weigert commentaar.

Voldoen de kandidaten niet aan de geldnorm van 100 miljoen euro, dan blaast het kabinet de aanbesteding af. In dat geval gaat de overheid het HSL-vervoer vijf jaar exploiteren.

'Nergens betalen we zoveel. Wij bereiden nog wel een bod voor, kijken er realistisch naar, maar denken er sterk aan ons terug te trekken. We moeten wel geld kunnen verdienen', zegt commercieel-directeur H. Koch van Deutsche Bahn.

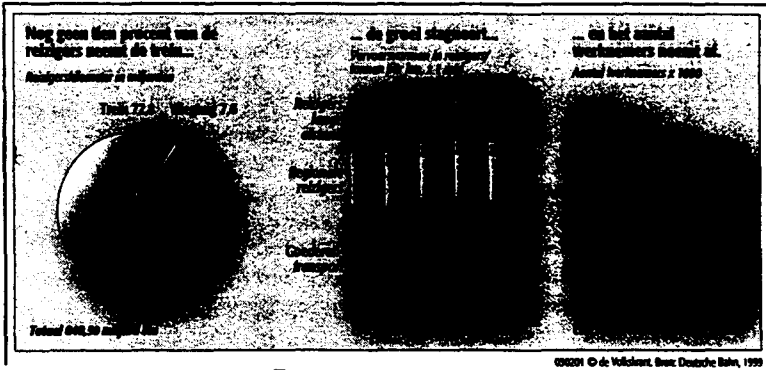
Ook H. Koerhuis, bestuursvoorzitter van het busbedrijf Connexion, zet vraagtekens bij de hoogte van de heffing. Hij sluit niet uit dat het consortium, waarin Connexion, het Zweedse SJ en het Franse CGEA samenwerken, van de exploitatie afziet. 'We rekenen. We weten nog niet of we een bod uitbrengen.'

In totaal moet de vijftienjarige concessie van de HSL-Zuid 3,3 miljard gulden opbrengen, zo blijkt uit de toelichting op het biedingsdocument. Daarvoor moet de exploitant in 2005, als het spoor gereed is, minstens twee snelle treinen per uur voor het internationaal en binnenlands vervoer laten rijden. Eerder ging de overheid ervan uit dat 1,8 miljard gulden voldoende was. Eind 1999 wees minister Netelenbos van Verkeer een bod van een miljard van de NS af.

De gevraagde infraheffing is extreem hoog. Deutsche Bahn betaalt voor heel Duitsland een gebruiksheffing van een miljard gulden per jaar, terwijl de NS in 2005 voor alle rails in Nederland 200 miljoen gulden op tafel moet leggen. Het kabinet wil met de miljarden de aanleg van het hogesnelheidsspoor financieren.

DEUTSCHE BAHN NOG NIET OP HET GOEDE SPOOR

Deutsche Bahn dreigt



Nieuwe luxe supersnelle treinen en een Nederlands management: Deutsche Bahn is klaar voor de exploitatie van de HSL-Zuid. Maar niet tot elke prijs. DB is teleurgesteld in de Nederlandse regering en vindt de heffing te duur. 'We reken er over ons terug te ...kken.'

door Harry van Gelder

Vlak voor het binnenrijden van station Frankfurt wordt *Hurricane* Rubin Carter vrijgesproken van een drievoudige moord. Twintig jaar heeft hij in het gevang doorgebracht, maar drie jonge Canadezen hebben hem door hun vasthoudendheid vrij weten te pleiten. Er gaat een zucht van verlichting door de coupé. De film, die vertoond wordt op videoschermen in de eerste klas, is net op tijd geïndigd.

Het glas Sancerre is geleegd en de laptop ingepakt. Zachties glijdt de ICE, de nieuwe sexy trein van Deutsche Bahn, het station binnen.

De inrichting is eigentijds. De ruime stoelen zijn van leer. Er zijn vergaderkamers, storingsvrije ruimtes voor de mobiele telefoon, een kinderspeelhoek, contactdozen voor laptops en - op alle rugleuningen in de eerste klas - een scherm voor recente films.

De aanbesteding van de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Parijs winnen zullen deze treinen ook op de HSL-Zuid rijden', beoogt Hans Koch, directeur Marketing van Deutsche Bahn. Hij is verantwoordelijk voor het bod dat DB samen met Arriva gaat doen op het Neder-

landse stukje snelle spoor. En om maar meteen met de deur in huis te vallen: de Duitse spoorwegen zijn ernstig teleurgesteld over de voorwaarden die de Nederlandse overheid stelt.

In het biedingsdocument staat dat de vijftienjarige concessie minstens 3,3 miljard gulden moet opbrengen. Dat betekent dat de winnende vervoerders elk jaar minimaal honderd miljoen euro (220 miljoen gulden) aan de staat moeten betalen voor het exploiteren van het hogesnelheidsspoor. 'Dat is een zeer aanzienlijk bedrag. Wij willen geld verdienen op deze lijn. We vragen ons echt af of dat met zo'n hoge heffing mogelijk is', zegt Koch.

'Nergens in Duitsland betalen wij zoveel geld', valt directeur Werner Lübberink van DB-Inter-

nationaal zijn collega bij. 'Voor het hele Duitse spoornet betalen we een heffing van ongeveer een miljard gulden.'

De som die de Nederlandse regering vraagt is ook in Nederlandse verhoudingen extreem hoog. Ter vergelijking: in 2005 moet de NS voor het hele Nederlandse spoornet een 'infracheffing' van 200 miljoen gulden betalen. 'We bereiden nog wel een bod voor, maar denken er sterk aan ons samen met Arriva terug te trekken', zegt Koch. 'Bij onze bieding zullen we realistisch kijken naar het te verwachten aantal reizigers. Blijkt dat er te weinig passagiers komen om die honderd miljoen euro te rechtvaardigen, dan doen we geen bod.'

De exploitatie van de Nederlandse hogesnelheidstrein past uitstekend in de nieuwe strategie van Deutsche Bahn. 'HSL-Zuid is erg belangrijk voor ons. DB wil zich in de toekomst vooral richten op de exploitatie van snelle treinen. Dat is lucratiever. En dit is het spoor van de 21ste eeuw. De HSL van Amsterdam naar Brussel en Parijs past in een mooi druk Europees netwerk. In het gebied Frankfurt, Keulen, Parijs, Brussel, Amsterdam zie je de grootste vervoersstromen in Europa. Natuurlijk willen wij daar graag rijden.'

De samenwerking met Arriva is volgens Koch logisch. 'Arriva weet hoe je groei moet managen. Bovendien heeft het bedrijf kennis van de Nederlandse markt. Dat is nodig, anders kun je het nooit goed doen.' Bij de HSL-Zuid komt dan ook een Nederlands management, beoogt de marketingdirecteur van DB bij voorbaat.

DB en Arriva werken met NS (die samenwerkt met KLM en het Engelse National Express), het Engelse Stagecoach en de combinatie van Connexion, het Zweedse SJ en het Franse CGEA mee naar de exploitatie van de HSL-Zuid. De vervoerder met het beste bod krijgt de exploitatie in handen.

Maar Koch twijfelt aan de oprechtheid van de Nederlandse overheid. 'Willen ze echt dat wij serieus meebieden, of is de veiling alleen maar een spel om de NS in een fluwelen zetel te helpen? Wij vragen ons af of iedereieder wel gelijke kansen krijgt. NS is van de Nederlandse staat en rijdt al treinen in Nederland. Het bedrijf kan dus makkelijk winst van andere

lijnen gebruiken voor de exploitatie van de HSL-Zuid. Wij daarentegen kijken uitsluitend naar de lijn Amsterdam - Brussel/Parijs. Op dit traject moeten we kwaliteit kunnen leveren en ook nog geld verdienen.'

DB hoopt op medestanders. 'Wij hopen dat de andere combinaties net als wij zullen zeggen: deze prijs is te gek. En dat wij zo

de som omhoog kunnen brengen.'

Ook een ander probleem is tot verrassing van de Duitsers nog steeds niet opgelost. De Nederlandse regering vertrouwt er op dat de winnaar van de concessie straks lekker naar Parijs mag doortuiften. 'Met de Belgen zijn inmiddels afspraken gemaakt, maar met de SNCF nog niet', stelt Koch. 'Ik ben benieuwd hoe de Nederlandse regering dit probleem gaat aanpakken. Het kan toch niet zo zijn dat je straks in Brussel moet overstappen in Franse treinen.'

Anders dan veel Nederlandse politici denken, is Deutsche Bahn op de thuismarkt al gewend te concurreren. Sinds 1996 is de re-

gionale markt (treinvervoer tot ongeveer 50 kilometer) open voor concurrentie. In Duitsland rijden meer dan 140 bedrijven met treinen over het spoor. Een veertigtal vervoert passagiers. Deelstaten krijgen jaarlijks ongeveer 8 miljard gulden van de landelijke overheid voor het spoorvervoer. Het is niet verplicht, maar de *Bundesländer* hebben de mogelijkheid het spoorvervoer aan te besteden. Sinds vijf jaar heeft de DB daardoor een kleine 10 procent van het vervoer verloren, waarvan verreweg het meeste aan het Franse CGEA.

Lübberink verwacht dat over een paar jaar ook het lange afstandsverkeer de competitie zal moeten aangaan. Hij is er niet bang voor. 'We zijn er klaar voor.' Het is de Duitsers, net als de Nederlanders overigens, een doorn in het oog dat Fransen wel buiten hun landsgrenzen mogen meedoen met aanbestedingen, maar dat Frankrijk zelf gesloten blijft voor buitenlanders.

'Fransen denken politiek, ze beschermen hun eigen bedrijven. Terwijl wij net als de Nederlanders economisch denken', zegt Lübberink. 'Fransen zeggen wel dat hun land open is voor concurrentie, maar in de praktijk worden de Franse vervoerders beschermd door de politiek. Daardoor kunnen ze naar hartelust elders strijden om marktaandeel. Ze zijn immers toch verzekerd van een stevige thuismarkt.'

Voor DB zou het een geweldige overwinning zijn als ze met de nieuwe Duitse treinen via Amsterdam Frankrijk mogen binnenrijden. Nu is dat land verboden gebied voor de Duitse snelle treinen. 'Soms moet je vechten op andere markten', zegt Koch.

En DB wil graag naar het buitenland. 'Maar', zegt Lübberink, 'wij willen alleen buitenlandse treinen rijden, wanneer er een duidelijke relatie is met onze thuismarkt. We zijn echt niet van plan de HSL in Jeruzalem te exploiteren.'

Sinds een paar jaar waait er een frisse wind bij DB. De voormalige voorzichtige politicus Ludwig is vervangen door de veel hardere

Mehdorn, die uit het bedrijfsleven afkomstig is. Hij wil van DB een modern Europees railbedrijf maken, dat zijn eigen broek kan ophouden. DB moet *meaner* en *leaner* worden.

De Duitse topman kondigde een drastische reorganisatie aan, waarbij tienduizenden spoorwerknemers naar een andere baan moeten uitkijken. Om de financiële positie te verbeteren, wil Mehdorn delen van het spoor verkopen. Tevens eist hij meer geld van de overheid. Waarom worden de wegen wel door het rijk gefinancierd en het spoor nauwelijks, houdt hij de Duitse politiek voor.

DB heeft het geld hard nodig om het spoorbedrijf te kunnen samen en klaar te stomen voor de beoogde. 'Dat is nog steeds de bedoeling, maar de geplande datum van 2004 zal niet gehaald worden. Dat is te vroeg', stelt Koch.

Vorig jaar leed DB, de grootste spoorwegonderneming van Europa, 189 miljoen gulden verlies. De NS zet graag zijn eigen winstcijfers af tegen het miljoenenverlies van de Duitse onderneming. 'Maar die vergelijking is niet helemaal eerlijk', vindt Koch. 'Wij zijn ook verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de rails. Daarin hebben we de afgelopen jaren miljarden gestoken. Daarnaast betalen we een miljard gulden aan heffingen voor het rijden op de Duitse rails. Trekken we dit bedrag af van onze kosten, dan maken we een goede winst. De NS betaalt nauwelijks heffingen en hoeft geen miljarden te investeren in het spoornet. Dat betaalt de Nederlandse belastingbetaler.'

Het reizen met de supersnelle comfortabele treinen moet de *core business* worden van DB. 'De marges op lange trajecten zijn hoger, omdat je het personeel efficiënter kunt inzetten en de kilometerprijs lager is. De hoge kwaliteit van de ICE-treinen moet de nieuwe standaard worden. Onze grote concurrenten zijn de auto en het vliegtuig. Mensen kopen om de paar jaar een nieuwe auto. Waarom mogen ze dan niet in spiksplinternieuwe treinen zitten?'

Als de prijs niet zo hoog zou zijn, zouden de Duitsers samen met Arriva een goede kans maken de HSL-Zuid binnen te slepen, denken ze. De NS heeft een groot voordeel, omdat het Nederlandse bedrijf ook de andere treinen in Nederland rijdt. Maar de Duitsers hechten niet veel waarde aan het Nederlandse netwerk van NS. Bekijk je het in groter, Europees

verband, dan past deze lijn perfect in het snelle Europese netwerk van Keulen, Frankfurt, Brussel en Amsterdam.'

DB en Arriva denken de NS te kunnen afroeven op ervaring. 'Wij rijden al tien jaar lang hogesnelheidstreinen. We hebben nu al een derde generatie treinen. De NS zal daar ongetwijfeld problemen mee krijgen. Wij hebben die al achter de rug.'

©2001 © de Volkskrant, Duitse Deutsche Bahn, 1999