

Verslag en actieafspraken

werkbijeenkomst donderdag 17 augustus 2000

NMBS: Desnyder, Vansteenkiste
PwC België: Bert Kuipers, Dirk Boone
HSLzuid: Jeroen Kok, Ruud Oerlemans

Onderwerpen van gesprek zijn het aantal paden, de reizigersvolumes en de stelbehoefte (rollend materieel) en cost/revenue sharingsprincipes.

We hebben ons aardig gered, maar misten wel de expertise die in de laatste maanden/jaar is opgebouwd bij Roel, Collin en Bas. Binnen nu en twee weken is het concept contract rond als het goed is, dus inbreng van de juiste personen op de juiste tijden is nu van belang.

1. Paden

Overeengekomen is 32 paden Amsterdam-Brussel en 16 paden Brussel –Parijs.

De Blanc de Traveaux geldt alleen op de HSlijn op Frans grondgebied. Vanuit Brussel verlaat de laatste HStrein om 13.11 en begint weer vanaf 14.40. BdTraveaux is volgens Bert en Herman tussen 13.30 en 15.00.

De 16 paden vallen binnen de beschikbare paden van de Thalys (Amsterdam-Parijs)/ de verbinding Brussel-Parijs en de verbinding Keulen-Parijs. ...ik hoop dat ik dit goed heb begrepen, Jeroen sprak alsof hij precies wist waar men over sprak.

Er is een issue van twee-set treinen vanuit Amsterdam naar Parijs. Hier is wat over gesproken maar geen helder beeld over vastgesteld. NMBS beziet dit.

2. Volumes en stelbehoefte:

NMBS geeft aan zich zorgen te maken over de volumes als geschat door HSL.

Afgesproken wordt om de aannames over volumes en rekenprincipes snel met elkaar te delen om een helder beeld en goede afweging van het hoog en laag scenario te krijgen.

Vergelijking cijfers NMBS nieuw en NMBS oud:

De oude cijfers waren gebaseerd op 1995 cijfers en de nieuwe cijfers zijn gebaseerd op de werkelijke reizigersstromen van 1999: een totaal van 3 miljoen passagiers. Zij vinden dit een heel goede basis. Daarop is een groeipercentage gezet van ongeveer 1,5% per jaar tot 2004 en daarna als in hun spreadsheet aangegeven.

In 2005 zal door de in gebruikname van Amsterdam Brussel een volumesprong gemaakt worden van 22,1% (aannname), waarbij de groeipercentage van de jaren daarna een afvlakking van dat effect laat zien. De groei is dan ook hier iets 'naar voren getrokken', aldus Desnyder.

De cijfers voor Londen zijn samen 125.000 en is dus lager dan eerdere schatting. De groei wordt verklaard door huidige cijfers te nemen X huidige groeipercentage (zie spreadsheet NMBS). Londen wordt herbezien op grond van CTRL in 2008 (rechtstreekse verbinding CAPE).

Jeroen stelt vragen over het grote verschil in 'sprong' in hun cijfers tussen Amsterdam-Parijs en Adam-Brussel.

Hun basis voor 2010 is 4.233.105 reizigers.

De stelling wordt gedaan dat het huidige verschil tussen volumeschatting HSL en NMBS veel te groot is om geloofwaardig te zijn.

NMBS is voorzichtig in haar schattingen geeft ze toe. Zij heeft negatieve ervaring met Eurostar waar meer volume was geschat. Zij geeft verder aan dat in de onderkant van de schatting uit 1995 (5,3 mln-6mln) het verkeer naar Londen op 1,3 mln was geschat terwijl dat 125.000 blijkt te zijn. De positieve ervaringen met Brussel-Amsterdam hebben wellicht te weinig invloed gehad op de groeiaannames.

NMBS geeft hiermee toe wellicht wat te conservatief in haar schatting te zijn. Zij gaat dit bezien voor dinsdag 22 augustus.

HSL zal op 22 augustus haar onderbouwing toelichten. Zij vindt de schatting van HSL (2x zo hoog) niet geloofwaardig. Gezamenlijk wordt bezien wat de boven en ondergrenzen kunnen zijn.

De berekening van de resulterende materieel behoefte zal naar verwachting geen probleem opleveren. Dit kan ter plekke geschieden door LEK en PwC België op dinsdag 22 augustus. Aandachtspunt is nog de gestelde 350.000 km pa als maximaal rijkilometers voor een treinstel. NMBS checkt de aard van deze 'limiet'.

Het doel is dinsdag 22 au de tabel te vullen:

Volume Hoog	Volume Hoog
Optimaal model	Huidige dienstregeling en turn-around
Volume laag	Volume laag
Optimaal model	Huidige dienstregeling en turn-around

Rechtsonder is het minst rooskleurig plaatje relatief (absoluut misschien ook niet). Bert geeft aan dat indien je zou beginnen met materiaal linksonder kwadrant er diverse voordelen voor de TOC te behalen zijn (incentive werking), namelijk het verkrijgen van meer volume en het verbeteren van het diensten schema.

In overleg met Sacha heb ik besproken dat de huidige dienstregeling ook wel wat economischer zou kunnen en hij gaf aan dat er wel voordelen te behalen zijn voor 2006.

Voor het vullen van de tabel en daarmee het leveren van directe input voor de ITT zijn onderstaande acties nodig op zeer korte termijn:

* Acties Volumes en Stelbehoefte:

- **HSL geeft haar volume berekeningen aan, gespecificeerd naar OD, alsmede de onderbouwing van die volumes (wat zijn de aannames, waarop zijn de ramingen gebaseerd)**
 - **Wat is het startpunt van de berekeningen**
 - **Met welke groeisprong wordt gerekend**
 - **Met welke jaarlijkse groei wordt gerekend**
 - **Van welke totale markt wordt uitgegaan (marktomvang en met welke markt wordt gerekend –alle modaliteiten, vliegtuig, auto-)**
- HSL voegt hier aan toe argumentatie voor de volumes naar Londen. Het verzoek is, en Jeroen heeft toegezegd, om de volumes (incl. reistijden en vervoersaandelen) A'dam-Londen te rammen voor drie fasen
 - 0. Nu: overstap Brussel, gewone infra Br-L, gewone tunnel: reistijd B-Londen 2.40 + 30min overstap
 - 1. 2004: CTRL 1 gereed reistijd = 02.20min + 30 min overstap
 - 1b. 2005: nieuwe infra A-Br.
 - 2. 2008: CTRL 2 gereed, geen overstap meer, totaal Br-L = 2 uur

(Sacha vindt dat een schatting op basis van de vergelijking rail-air markt de meest relevante is en niet die van de totale modaliteiten.)
- NMBS doet dezelfde oefening (OD: startpunt, groeisprong, jaarlijkse groei%, marktomvang) en kijkt specifiek naar de groeipercentages die in de sprong zijn gebruik voor Parijs-Amsterdam versus Brussel-Amsterdam, hier zit iets raars in (zie NMBS/PwC spreadsheet)

- NMBS presenteert ervaringsgegevens en succesfactoren voor de Parijs-Brussel verbinding
- NMBS beziet de aard van de maximale 350.000 km uur per stel; is dit een bovengrens, is dit flexibel?

De acties voor HSLzuid liggen denk ik vrijwel volledig bij LEK (uitlezen argumentatie en onderbouwing van vervoersstromen). Dit is reeds met Collin besproken.
Vorbereiding, meeting en afspraken dienen afgerond te zijn volgende week.

Aandachtspunt Breda: Er schijnt afstemming te zijn tussen NMBS en NS hierover. Jeroen heeft aangegeven van NMBS de afspraken met NS te willen zien.
HSL wordt gevraagd een schatting te maken van het volumeeffect van een treindienst tussen Breda en Brussel, grotendeels over HSlijn. Dit is reeds met Collin besproken.

Inbreng bestaand materieel NMBS:

NMBS heeft niet eenduidig aangegeven of (waarschijnlijk wel) en hoeveel bestaand materieel zij inzet. Dit is ook onderwerp van de middag bespreking met Pardon- vraag Jacqueline of Jeroen.

Desnyder had gegevens over de tijd tussen ontvangst nieuwe treinstellen en daadwerkelijk rijden (homologatie, testen). Dit bedroeg voor de Thalys 1 jaar (soms langer). Desnyder vraagt onderbouwing na intern en laat ons weten.

Scheiding nationaal/ internationaal: NMBS is sterk voorstander materieel nationaal van internationaal te scheiden. GOV heeft daarmee alleen internationaal materieel.

3. Cost en revenue

Gezien de tijd in de vergadering hebben we hier niet veel over gesproken. Ik heb kort wat punten aangegeven, maar afgesproken dat wij komende week gebruiken om de voorstellen door te nemen en te beoordelen.

De Belgen hebben zich bereid verklaard om per direct informatie uit te wisselen en gebruik te laten maken van 'hun' model (PwC België). Ik heb hierop aangestuurd en dit bleek niet moeilijk, want ook NMBS had het gevoel dat wij eens met gegevens (zie aannames volume/ stelbehoefte) over de brug moesten komen, en er was onduidelijkheid over wat wij met een eigen 'business model' gingen doen.

Afgesproken is in de vergadering dat we moeten bepalen:

- wat zijn de gezamenlijke kosten en wat zijn de individuele kosten
- wat zijn de kostenparameters (verrekenprincipes)
- welke verdelingsfactoren worden gebruikt

- we gaan samen door het model van de Belgen/PwC voor het testen van de effecten van bepaalde invullingen van kosten en opbrengsten verdeling. We kunnen bezien of we voor de mogelijke GOOV van 1 model kunnen uitgaan in de loop van komende maanden.

NMBS geeft aan dat de infravergoeding in Nederland nog een black box is voor ze.
NMBS geeft aan niet te weten of ze de verdelingspercentages voor de opbrengsten openbaar mogen maken. DeSnyder denkt toestemming van de andere partners nodig te hebben.
..Hoe gaan wij hier mee om?

In de vergadering is afgesproken dat we dus per direct samenwerken. Wij kunnen het model van PwC België ook gebruiken om aan de hand van verdelingsvoorstellen er door heen te lopen en alvast beeld te krijgen van het model dat we willen gebruiken in de fase van tenderbeoordeling. Dirk is contactpersoon en die kunnen we direct benaderen (0032-2-710 9115)

Het document over cost/revenue is vnl geschreven door Liliane Kuipers van NMBS. Voor vragen kunnen we haar bellen op 0032-2-5254528.

Tijd is ook hier een factor vanwege de "deadline" van 31 augustus (gerelateerd aan 12 september voor NMBS akkoord). Sacha en Dirk geven aan dat indien dinsdag soepel gaat alvast begonnen kan worden met bespreking cost-revenue. Ik betwijfel of we zo snel door volume/ stelbehoefte heen zijn.

Ik heb zelf Paul Swanenvleugel gevraagd een beoordeling van het document te geven per kostenfactor en dat aan Roel en mij te zenden einde maandag. Ik zal er zelf een assessment op doen en commentaar aan Paul geven die hij kan meenemen. Het lijkt me goed als Collin ernaar kan kijken, maar zeker ook Bas van Os.

* Acties afgesproken Cost/Rev

- HSLzuid neemt voorstel/ document door en stelt vragen indien nodig
- Na vaststelling volumes en rollend materieel behoefte wordt direct begonnen aan afspraken over cost/rev waarbij gewerkt kan worden met het uitgewerkte businessmodel van PwCBelgie (heeft volumes in zich, stelbehoefte, kostenposten en profit/loss en cashflow). Dit om te 'voelen' wat bepaalde afspraken voor effect hebben.
- In ITT worden alleen verreken principes opgenomen, geen absolute kostenniveau's ed.. Het document van NMBS gaat daarmee op punten verder dan nu nodig is.
- Uitwerken business model voor vervolgperiode kan na augustus beginnen

Middagsessie

Ik ben niet bij de middagsessie geweest. Jacqueline wel. In de agenda was opgenomen de inbreng van materieel door NMBS en SNCF te bespreken.

Een paar open punten die mij zo direct voorstaan als in te vullen voor concept contract:

- Paden naar Parijs: wat is de consequentie van wel of niet mogelijkheid van twee sets van Amsterdam naar Parijs (DeSnyder sprak over om het uur wel of niet koppelen met Amsterdam en Keulen in Brussel, dit heeft ongetwijfeld negatieve effecten op de exploitatie
- Paden naar Parijs: zijn deze paden met of zonder dedicated platforms of niet (schoonmaken/ koppelen op perron)
- Hoe om te gaan met ontbreken revenue share. NMBS doet een voorstel in een verdeelsleutel obv ongewogen km en obv gewogen km (nader te bepalen wat de wegingsfactoren zijn, ik denk dat daar tijd absoluut in moet zitten, de Belgen zijn nml langzamer op hun traject tot Brussel, tevens moet aanlegvertraging wellicht meegenomen worden)
- Rolling stock: wat wordt nu naar verwachting inbreng NMBS wb materieel
- In hoeverre moeten we dingen regelen omtrent financiering van rollend materieel: er moet een verrekening obv 15 zijn rekening houdende met restwaarde en risico. Hier is een interessante constructie met de Belgen denkbaar.
- * we moeten goed nadenken en bespreken wat we doen met afspraken over volumes en stelbehoefte
- * we moeten goed kijken welke voorwaarden tav de paden naar Brussel en Parijs nodig zijn (zie memo Collin hierover ter voorbereiding op 17 aug)
- * we moeten goed nadenken over de mate van detail van afspraken over cost/revenue alsmede een goed totaal beeld krijgen van de constructie (verzameling van afspraken over verschillen kosten en met name ook opbrengstenfactoren).