



Aan
Minister Netelenbos
Minister Zalm

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Wim Gideonse	00-31-6-22 66 5030
Datum	Bijlage(n)
8 november 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HSL-250556	-
Onderwerp	
Inhoud overeenkomst Staat - NS/KLM Vervoer HSL-Zuid en brief Tweede Kamer	

Samenvatting en advies

Bij nota van 16 oktober jl. (HSL-Z-248214) bent u geïnformeerd over het sluiten van de concessieovereenkomst tussen Staat en NS/KLM op delegatieniveau. Tevens is dit aan de Tweede Kamer gemeld. In deze nota wordt inhoudelijk op de concessieovereenkomst ingegaan.

Bijgevoegd treft u ter informatie de concessieovereenkomst tussen de Staat en het consortium van NS/KLM voor de vervoersdiensten over de HSL-Zuid aan en de bijbehorende garantiebrief van de moedermaatschappijen van het consortium.

De ondertekening zal, wanneer u beiden instemt met deze overeenkomst, rond 12 december 2001 middels een feestelijke bijeenkomst plaats vinden.

Tevens treft u het concept voor de brief aan de Tweede Kamer aan.

Indien u beiden akkoord bent met deze brief, zal de brief worden verzonden.

Minister Netelenbos, u wordt verzocht om na akkoord deze brief te ondertekenen.

6 december aanstaande is er een A.O. over de HSL-Zuid. Waarschijnlijk zal de Kamer dan willen ingaan op de concessieovereenkomst.

Zowel de nota als de brief zijn in overleg met ambtelijk Financiën voorbereid en opgesteld. Het aan u gerichte advies van de adviesraad Vervoer HSL-Zuid, onder voorzitterschap van Ad Scheepbouwer, is bijgevoegd. Opmerkingen van de Adviesraad ten aanzien van bepaalde onderwerpen in de overeenkomst zijn in deze notitie verwerkt.



Toelichting concessieovereenkomst

1. Hoogte concessie en relatie met garantievermogen

Het concessiebedrag is afgesproken op een hoogte van de jaarlijkse bijdrage ad 148,26 mln. Euro. Dit bedrag is 12 mln. Euro lager dan de oorspronkelijke in de MoU afgesproken 160 mln. Euro en kent een ingroeiperiode van vier jaar waarin respectievelijk 60, 45, 30 en 15% korting wordt gegeven. In de nota HSL-Z-248214 van 16 oktober jl. is richting u abusievelijk aangegeven dat dit bedrag 148,4 mln. Euro per jaar zou zijn. Een verschrijving onzerzijds.

Zoals bekend wilden wij het risico in de bieding van NS/KLM verminderen. Alleen indien NS/KLM het initiatief daartoe zou nemen waren wij bereid een omzetvariabilisatie toe te staan van 10 % (16 mln.) van het oorspronkelijke concessiebedrag. Wij stelden daar tegenover dat het garantievermogen zoals dat door de aandeelhouders verleend werd met een gelijke waarde verhoogd moest worden. Het afbreukrisico zoals door ons ingeschat verminderde dan aanzienlijk terwijl de continuïteit van het vervoer beter gewaarborgd werd.

Het uiteindelijke onderhandelingsresultaat wijkt hier echter vanaf. Aan het einde van de onderhandelingen bleek dat NS/KLM enkele risico's van de overeenkomst zoals dat door hen werd ingeschat (te weten de mogelijke underperformance van de infrastructuur en de mogelijke niet totstandkoming van de samenwerking met NMBS en SNCF) koppelde aan de hoogte van het concessiebedrag en de moedergarantie en niet aan variabilisatie van het concessiebedrag. Uit de onderhandelingen is uiteindelijk gekomen dat de Staat extra waarborgen heeft verkregen middels de verhoging van de moedermaatschappijgarantie van 100 mln Euro naar 200 mln Euro versus een verlaging van de concessieprijs van 12 miljoen Euro.

De genoemde risico's blijven voor rekening van het consortium. De Adviesraad adviseert u in te stemmen met het bereikte financiële resultaat.

2. Afwezigheid aandeelhouders in de overeenkomst

Tijdens de onderhandelingen werd van de zijde van het consortium aangegeven dat zij het vreemd vonden dat de moederorganisaties via allerlei derdewerkingen garanties en verplichtingen aan moesten gaan voor hun gezamenlijke dochter 'High Speed Alliance' (de huidige gekozen naam door NS/KLM).

Uiteindelijk is afgesproken om de rol van de moedermaatschappijen middels een afzonderlijke "garantiebrief" vast te leggen. Deze brief is bij de overeenkomst gevoegd en bevat alle bepalingen in relatie tot de garanties van de moedermaatschappijen die eerst in de concessieovereenkomst stonden.



3. Tariefrestrictie

Tegen uw advies in staat er in het concessiecontract een artikel over tariefrestrictie. Het was voor het consortium van grote waarde om dit in de overeenkomst opgenomen te krijgen. Richting NS/KLM is aangegeven en benadrukt dat u tegen het opleggen van tariefrestricties bent. Het druist in tegen de geest van deze aanbesteding. Het is aan de vervoerder om de meest geschikte prijs-kwaliteit verhouding te bepalen ten aanzien van haar producten. Hiervoor heeft zij voldoende prikkels, namelijk:

- De HSL moet concurreren met het conventionele spoorvervoer, het vliegtuig en de auto.
- Het consortium uit hoofde van de concessieovereenkomst een substantiële vergoeding zal moeten betalen aan de Staat en derhalve belang heeft bij het vervoer van een groot aantal reizigers.

De onderhandelingsdelegatie heeft, om de onderhandelingen gaande te houden, tenslotte ingestemd met een bepaling over tariefrestrictie onder de voorwaarde dat alleen de Staat kan beslissen of tariefrestrictie kan worden ingevoerd. In de overeenkomst zijn hiervoor twee artikelen opgenomen. Het eerste artikel heeft betrekking op het eisen van tariefrestricties door de Staat voor 1 september 2002 en de tweede heeft betrekking op het invoeren van tariefrestricties voor de Staat na 1 september 2002. De datum van 1 september is gekozen, vanwege het feit dat het eisen van tariefrestricties van invloed is op de hoeveelheid materieel (en dus de materieelkosten) en het consortium in de zomer van 2002 materieel dient te bestellen. De tarieven die men dan wil hanteren moeten dan bekend zijn. Tevens dient dan de samenwerkingsovereenkomst met de NMBS en zo mogelijk met de SNCF te zijn gesloten. Ook dat is van invloed op de materieelomvang.

In het eerste artikel over tariefrestricties is tevens een bedrag opgenomen waarmee de concessievergoeding aan de Staat verlaagd wordt als een restrictie van 125 % ten opzichte van het huidige prijsniveau op het Hoofdrailnet wordt gehanteerd, te weten ad 47 mln. Euro. Dit bedrag is geverifieerd en klopt op basis van de aannames van NS/KLM. Elke andere restrictie zal een ander bedrag opleveren.

Het tweede artikel heeft betrekking op het invoeren van tariefrestricties na 1 september 2002. Dan kan een tariefrestrictie slechts ingevoerd worden op basis van de in de overeenkomst opgenomen, en aan stringente eisen onderworpen, "wijzigingsprocedure". Op dat moment zal zowel over de aannames als het bedrag opnieuw onderhandeld worden en in onze ogen veel minder dan 47 mln. Euro kosten.

Aangezien deze artikelen in strijd zijn met het door u verstrekte mandaat en om een financieel risico voor de staat voortvloeiende uit deze artikelen te vermijden, heeft u de volgende opties:

- De Staat geeft richting het consortium aan de betrokken artikelen alsnog te willen schrappen. Dit schept duidelijkheid. Een nadeel hiervan is nu dat de Staat de vragende partij is in de heronderhandeling. Het consortium zal dan meerdere aspecten uit de overeenkomst opnieuw ter discussie willen stellen en hiervoor



tevens een aanzienlijke prijs vragen. Verwacht wordt dat men de concessieprijs dan naar 100 mln. Euro wil heronderhandelen. Tijdens de afgelopen maanden heeft het consortium meerdere malen aangegeven dat men die kans had willen grijpen in de tweede onderhandelingsfase. Omdat de Staat zo snel is geweest met het vastleggen van de MoU heeft men die kans niet kunnen grijpen. Op dit moment bestaan er geen aanwijzingen dat het consortium voor 12 december met majeure punten zal komen.

- De Staat wijzigt de datum in de overeenkomst van 1 september 2002 naar 12 december 2001. Ook hiervoor geldt dat wij vooralsnog de vragende partij zijn.
- Een andere optie, die door de Adviesraad wordt aanbevolen, is dat de Staat direct na gunning per brief het consortium bericht dat geen tariefrestricties worden ingevoerd en dat de Staat aldus afziet van haar recht.

Beslispunt:

Stemt u in met de lijn zoals door de Adviesraad aanbevolen dat in het geval het consortium niet meer met majeure punten komt vóór 12 december aanstaande de Staat een brief aan het consortium stuurt direct na gunning waarin de Staat het consortium mededeelt dat tariefrestricties niet worden toegepast?

Vanzelfsprekend geldt dat in het geval dat het consortium vóór 12 december wel met nieuwe punten komt de andere twee opties de voorkeur hebben.

In het geval de tariefrestrictie wordt toegepast, is Financiën van mening dat V&W de 47 mln. Euro minder ontvangsten zou moeten compenseren.

Reactie Kamer

Belangrijk punt bij de tariefrestricties is de mogelijke opstelling van de Tweede Kamer. De overeenkomst heeft een vertrouwelijk karakter en zal niet als zodanig aan de Kamer worden gezonden. Het consortium verwacht echter, dat wanneer de Kamer toch kennis neemt van deze overeenkomst, de Kamer wellicht geneigd is een dergelijke restrictie op te leggen. U kunt in dat geval:

- a. Met klem de Kamer deze ingreep ontraden omdat het andere onderdelen van de overeenkomst onder druk zet (financiële totaaldeal, rollend materieel, samenwerking NMBS en SNCF). Tevens kunt u aangeven dat dit punt niet eerder door de Kamer ter sprake is gebracht (bij de MoU) en dat tariefrestricties dus ook niet als eis van de Staat in deze aanbestedingsprocedure is meegenomen.
- b. Aangeven dat een restrictie van 125 % t.o.v. het HRN een jaarlijkse vermindering van 47 mln. Euro tot gevolg heeft. Gekapitaliseerd over 15 jaar kost dit de Staat ruim een miljard aan investeringen.
- c. Aangeven dat het consortium een goede prikkel heeft om een goede prijs-kwaliteit verhouding te bieden omdat zij uit hoofde van de concessie-overeenkomst een substantiële vergoeding zal moeten betalen aan de Staat en derhalve belang heeft bij het vervoer van een groot aantal reizigers.

moet de Staat
kennelijk
kennelijk
bij de gunning
worden
toegepast

- d. Een dergelijke restrictie het bestaande treinverkeer tussen Amsterdam en Rotterdam onder druk zet, waardoor die HRN-dienst of veel verlies gaat leiden of weg zal vallen. Op dat moment is er geen sprake meer van exclusiviteit en zou wellicht opnieuw aanbesteed moeten worden.
- e. Een mogelijk alternatief is nog dat wanneer de Kamer om een dergelijke restrictie verzoekt, u aangeeft dat de Staat en NS/KLM een gezamenlijke studie naar de effecten ondernemen, waardoor de tijdslijn van 1 september 2002 wordt overschreden en er een separate onderhandeling gaat plaatsvinden over de omvang en bedragen die met de restrictie gemoeid zijn.

In de bijgevoegde concept-brief aan de Tweede Kamer wordt nu, conform het ambtelijk standpunt van Financiën, niets gezegd over de mogelijkheid dat de Staat vóór 1 september 2002 een tariefrestrictie kan opleggen. Er wordt slechts gesteld dat het produkt zodanig is dat geen tariefrestrictie behoeft te worden opgelegd.

Een andere optie is om de Kamer in een besloten/vertrouwelijk overleg in detail te informeren over alle financiële aspecten van de overeenkomst. De kans is aanwezig dat NS/KLM de Kamer informeel zal informeren over deze mogelijkheid voor de Staat. Er is 6 december aanstaande een A.O. over de HSL-Zuid. Bijgevoegde brief zal dan waarschijnlijk aan de orde komen.

*Zelfm wil
het dus onder
75-200 het
ook niet,
willen.*

*of termijne
besje
besje*

4. Performance regime

Conform uw advies is in het definitieve contract een beperkt regime opgenomen ten aanzien van de kwaliteit van de geleverde diensten. Zo is opgenomen dat het consortium ieder kwartaal moet rapporteren aan de Staat over de door haar gerealiseerde normen en een afschrift moet sturen aan het LOCOV. Indien het consortium aan het eind van een jaar structureel niet aan de kwaliteitsnormen voldoet, krijgt zij een jaar de tijd om alsnog daar verbetering in aan te brengen. Wordt dit niet gerealiseerd dan kan de Staat een boete van maximaal 5 mln. Euro per overtreding opleggen, dan wel de overeenkomst ontbinden.

Het vastgelegde performanceregime is tevens conform het advies van de Adviesraad.

5. Overige

In de bijgevoegde concept-brief aan de Tweede Kamer worden alle onderdelen van de overeenkomst vrij specifiek uitgelegd (o.a. kwaliteit, rol consumentenorganisatie, dienstenaanbod, samenwerking derden, implementatieperiode, contractbeheer, beëindiging). Ik verwijs u voor een nadere samenvatting van de overeenkomst naar deze brief.