

Notulen

Datum vergadering:	17 augustus 2000 – 9 H.
Plaats vergadering:	Roosendaal
Betreft:	HSL Zuid – NMBS : Business Plan Meeting
Aanwezigen NMBS:	dhr. D. Desnyder, dhr. S. Vansteenkiste
Aanwezigen HSL Zuid:	dhr. J. Kok, dhr. R. Oerlemans,
Aanwezigen PwC:	dhr. B. Kuypers, dhr. D. Boone

Agenda

1. Volumes
2. Aantal Paden (Frequenties) en Stelbehoefte
3. Opstartcurve Thalys
4. Opbrengsten- & Kostenverdeling

1. Volumes

NMBS heeft nieuwe volumes en groeipercentages voorgesteld. Deze nieuwe volumes nemen 1999 actuele cijfers als startniveau en de in het “model 1995” vastgestelde groeivoeten vanaf 1999 tot 2020. Resultaat is een totaal volume in 2010 van 4.233.105 pax tegenover 6.257.073 pax in het originele 1995 model en tegenover 9.030.000 in het LEK model. Terwijl een overschatting in het 1995 model van de London-A’dam/R’dam volumes het grootste deel van het verschil verklaart, moeten we nog steeds het grote verschil met het LEK model uitleggen. Omdat de assumpties van NL en de NMBS achter het aantal paden en de average yield/reistijd vergelijkbaar zijn, zal waarschijnlijk een groot deel van het verschil verklaard kunnen worden door de verschillende interpretatie van het toekomstige marktpotentieel.

Tweede probleem dat is aangehaald door de NMBS, is de impact van Breda (HSL verbinding met Brussel?) op de volumegroei en eventueel zelfs op het tender proces. NL zal verder onderzoeken wat de huidige afspraken zijn rond Breda en wat de impact daarvan kan zijn voor de GVO en het hele tender proces.

Specifieke actiestappen voor NL :

- NL geeft volledig gedetailleerde informatie over de yield, reistijd en volume assumpties per OD. Onder volume assumpties verwachten we meer specifiek:
 1. het startniveau,
 2. groeisprong in 2005,
 3. groeipercentages tot 2020,
 4. volledig marktpotentieel.
- NL maakt een volume analyse voor London-A’dam/R’dam over verschillende fases:
 1. Startpunt: A’dam-Bru (2u30’), overstap in Bru (30’) en Bru-Lon (2u40’)
 2. Fase I (2004): A’dam-Bru (2u30’), overstap in Bru en Bru-Lon (2u20’/CTRL I)
 3. Fase II (2005): A’dam-Bru (1u39’/HSL), overstap in Bru en Bru-Lon (2u20’)
 4. Fase III (2008): A’dam-Bru (1u39’), overstap in Bru en Bru-Lon (2u00’/CTRL II)
 5. Fase IV (2009?): A’dam-Bru (1u39’), geen overstap in Brussel en Bru-Lon (2u00’)

Specifieke actiestappen voor NMBS :

- NMBS controleert “model 1995” assumpties voor het verschil in groeisprong (%) in 2005 tussen de OD Parijs-A’dam en Bru-A’dam. Deze groeipercentages zijn een combinatie van marktpotentieel (auto/vliegtuig/trein), verbeterde reistijd en efficiency, verhoogde frequentie, yield impact én zijn gebaseerd op de originele PBKA studie. Verschil in totaal marktpotentieel tussen beide OD’s en de “fair share” van de HSL trein in deze totale markt zal waarschijnlijk het grootste deel van het verschil verklaren.
- NMBS zal ook kijken naar de volumegroei bij Thalys. Wat waren de succesfactoren en ervaringen voor Thalys en in hoeverre zijn ze toepasbaar voor het bepalen van de groeivoet voor Bru-A’dam?

Bovenstaande actiestappen moeten voor de meeting van dinsdag 22 augustus zijn afgewerkt en beide partijen informeren elkaar in het geval aan deze deadline niet voldaan kan worden.

Het uiteindelijke doel van deze volume oefening is het vinden van een volume-vork binnen voor beide partijen aanvaardbare grenzen. Deze volume-vork zal ook belangrijk zijn voor de verdere bepaling van de stelbehoefte (koppelfactor) en het commerciële succes van het HSL Zuid project.

2. Aantal Paden en Stelbehoefte

We hebben besloten het aantal paden te bepalen als volgt:

A’dam-Bru	16
A’dam-Par	16
TOTAAL	32

Voor het bepalen van de stelbehoefte, gaan zowel NMBS en NL de volgende matrix invullen:

Optimale Dienstregeling / Hoog Volume	Thalys Dienstregeling / Hoog Volume
Optimale Dienstregeling / Laag Volume	Thalys dienstregeling / Laag Volume

Bij het berekenen van de stelbehoefte, zullen we ook met 2 scenario’s rekening houden:

Par-A’dam en Bru-A’dam afzonderlijk of als één pool.

De stelbehoefte berekend door NL en NMBS én de onderliggende assumpties voor de berekening zullen ook vergeleken worden in de meeting van dinsdag 22 augustus. Voor de businesscase zal de stelbehoefte berekend in het “Thalys Dienstregeling / Laag Volume” scenario dienen als vertrekpunt en de stelbehoefte & volume in het “Optimale Dienstregeling / Hoog Volume” scenario gepositioneerd worden als “upside potential”.

NMBS zal ook twee voorbeelden (gepoold en afzonderlijk) uitwerken volgens het officiële model én gebaseerd op de huidige Thalys dienstregeling. Verder zal NMBS de assumpties controleren waarop de vooropgestelde 350.000 KM per stel per jaar gebaseerd is.

NL controleert:

1. De afstand per stel berekend in hun model (gebaseerd op productie stellen of totaal aantal stellen?).
2. De ritafstand voor A'dam-Bru en Par-Bru.

3. Opstartcurve Thalys

NMBS heeft een toelichting gegeven bij de feedback van Thalys over hoe de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de stellen evolueert tussen het tijdstip van het verkrijgen van de sets en het uiteindelijke commerciële gebruik van alle stellen (vergelijkbaar met een groeiende betrouwbaarheidscurve).

Samengevat: De oplevering van 17 PBKA stellen heeft één en een half jaar geduurd (juni 1996 tot december 1997). Tussen oplevering van het eerste stel (juni 1996) en de commerciële ingebruikname van de eerste twee stellen (juni 1997) zit één jaar, maar verdere analyse wijst blijkaar op een duurtijd van 3 jaar voor bijvoorbeeld de commerciële ingebruikname van het vijftiende stel. Deze resultaten zijn eerder negatief en zullen verder onderzocht worden door de NMBS.

4. Opbrengsten- & Kostenverdeling

De volgende stappen zijn gedefinieerd voor het bepalen en bespreken van de Kosten- & Opbrengstenverdeling:

1. Bepalen van de gemeenschappelijke en individuele kosten voor de leden van de GVO
2. Bepalen en op elkaar afstemmen van de verschillende kosten parameters (driver values)
3. Bepalen van de kosten- en opbrengsten allocatie binnen de GVO
4. Bepalen van de infrastructuurheffing voor beide partijen van de GVO

Het business model (spreadsheet) met volledig uitgewerkte kosten (kost parameters vermenigvuldigd met de eenheidskost), opbrengsten en finale allocatie hoeft niet volledig afgerond te zijn voor 31 augustus omdat het als dusdanig niet zal worden opgenomen in de ITT. Het "draft" business model zal in de komende weken wel gebruikt worden om de impact (hefboomeffect) van de verschillende kost parameters in te schatten en uiteindelijk dienen als toets voor de business cases, voorgelegd door de bidders in de tender.