

## Notulen

Datum vergadering:	31 augustus 2000 from 9.30 – 13.30 H.
Plaats vergadering:	Schiphol – Skyport Centre
Betreft:	HSL Zuid – NMBS
Aanwezigen NMBS:	dhr. L. Pardon, dhr. D. Desnyder, mevr. L. Cuypers
Aanwezigen HSL Zuid:	dhr. J. Kok, dhr. R. Testroote, mevr. J. Schlangen, dhr. B. Van Os
Aanwezigen PwC:	dhr. B. Kuypers, dhr. G. Achten, mevr. D. Counye

## Agenda

1. Algemene stand van zaken
2. Operationele elementen
  - Volume
  - Stelbehoefte
  - Kostensoorten en –verdeling
  - Opbrengstendefinitie en –verdeling
3. Realisatieschema
  - Procedure rollend materieel
  - HSL Infrastructuur
  - Inwerkingtreding akkoorden
    - NL Staat – HSL Zuid Vervoerder
    - HSL Zuid vervoerder – NMBS
  - Benelux & Bredatreinen
4. Juridische documenten
5. Positie naar SNCF en NS
6. Planning vervolgwerkzaamheden

### 1. Stand van zaken

Dhr. Pardon wijst erop dat er nog een paar grote meningsverschillen zijn en dat het belangrijk is om de wederzijdse standpunten en gevoeligheden op elkaar af te stemmen teneinde tot een akkoord te kunnen komen.

Dhr. Kok kondigt aan dat hij benoemd is tot Directeur ‘Bereikbaarheidsoffensief in de Randstad’. Hij zal verder de contacten naar de NMBS toe blijven verzorgen. Dhr. van Os zal verder het tenderteam leiden.

Dhr. Kok geeft ook aan dat een marktanalyse heeft uitgewezen dat er een grote belangstelling is voor de ITT (o.a. CGA, Stagecoach, Swedish Rail, Deutsche Bahn, National Express, NS) en dat twee partijen reeds om uitstel van de kwalificatiedatum gevraagd hebben. Het uitstel wordt door HSL Zuid overwogen, in die zin dat men wel wil vasthouden aan de aanmelding van de consortia, maar dat de onderlinge informatie iets later zal mogen opgeleverd worden.

Het feit dat de SNCF niet mee zal bieden, was een algemene verrassing voor de DB, terwijl de andere geïnteresseerde partijen het speelveld nu duidelijker gedefinieerd zien.

Verder zijn er enkel positieve reacties op de mogelijke samenwerking met NMBS. HSL Zuid heeft aan de partijen aangegeven dat die samenwerking volgens plan zal worden uitgevoerd.

Dhr. van Os benadrukt duidelijk dat het conceptcontract het kerncontract is van de ITT en dat bijgevolg aan de kwaliteit hiervan de hoogste prioriteit zal gegeven worden. De tijdsplanning zoals die beloofd is aan de verschillende marktpartijen is hieraan ondergeschikt. Bijgevolg is het duidelijk dat het uitsturen van de ITT een maand vertraging zal oplopen.

Dhr. van Os benadrukt tevens dat de tekst van de concessie-overeenkomst aan de NMBS zal bekend gemaakt worden voor zij het conceptcontract dient goed te keuren. Gedurende de voorbije twee maanden heeft HSL Zuid enige vertraging opgelopen die kan leiden tot een vertraging in het tenderproces. Dit zal momenteel echter nog niet aan de markt worden meegedeeld.

## 2. Operationele Elementen

### a) Volume

Beide partijen erkennen dat er nog geen overeenstemming is bereikt aangaande de verwachte trafiekvolumes m.b.t. het internationale hogesnelheidsvervoer. Aangaande de situatie van 1999 gaan beide partijen uit van vergelijkbare cijfers. Hierbij is ook gebleken dat de schattingen in de PBKA studie vrijwel gerealiseerd werden, met uitzondering van de trafiek naar Londen.

Hierop geeft Dhr. van Os aan dat ook volgens hem het volume op Londen slechts een marginale impact heeft op de winstgevendheid van de tender. Een aantal exogene factoren zoals:

- Eurotunnel fee
- CTRL I en II
- Drukke op de luchthavens

zullen het verdere potentieel beïnvloeden. Hij kan aanvaarden dat partijen hun bod definiëren met ‘alsdan’ constructies voor de trafiek op Londen.

Alle onderzoeksgegevens worden ter beschikking gesteld van de biedende partijen die hierop hun eigen visie moeten weergeven in hun bieding. In een latere fase zal dan een afstemming plaatsvinden tussen de NMBS en de twee geselecteerde partijen, om de realiteitszin van het door de bidders geplande aantal reizigers te valideren.

Dhr. Pardon geeft daarbij de opmerking dat deze werkwijze weinig mogelijkheid biedt om dit alles aan de werkelijkheid te toetsen. Dhr. Desnyder vult hierop aan dat de NMBS op basis van haar eigen kritisch inzicht feedback zal geven over de geplande volumes.

Dhr. Kuypers stelt voor dat LEK samen met de NMBS haar werk voort zet om de spreiding in de verwachte volumes zoveel mogelijk te beperken wanneer de cijfers in de data room ter beschikking worden gesteld.

Dhr. van Os stelt voor om de volumevoorspellingen van LEK niet in de ITT op te nemen, maar wel een workshop te organiseren voor alle deelnemers over hoe de informatie over volume tot stand is gekomen. Het is niet de bedoeling een voorspelling aan de markt op te leggen of te suggereren. De resultaten van het feitelijke volume-onderzoek worden verwacht tegen einde september. De resultaten van de conjoint analyse, waarbij de klanten hun voorkeur voor een bepaald vervoer onder bepaalde omstandigheden aangeven, wordt verwacht tegen 15 november.

### b) Stelbehoefte

De kwadranten zijn uitgetekend met volumes en turnaround tijden. Hoewel de benaderingswijze gelijk is, komen HSL Zuid en NMBS tot een andere stelbehoefte. De reden hiervan is het verschil in mening over de verwachte volumes. Aangezien die volumes toch niet in de tender worden opgenomen, zal voor de stelbehoefte uitgegaan worden van het minimum aantal stellen om het voorziene productiemodel (16 treinen NL-Brussel, 16 rechtstreekse treinen NL-Parijs) te realiseren.

Het aantal stellen dat wordt aangegeven in bijlage is geverifieerd op inpasbaarheid in het huidige urschema.

Naar voorstel van dhr. Kuypers en van Os wordt overeengekomen dat in de ITT het volgende zal worden opgenomen:

- Aantal kwalitatieve eisen naar het minimum productiemodel toe
- Minimum aantal stellen dat door consortia zal worden gebruikt en indien hoger -> BAFO
- Geen internationale prijszettingregulering
- Bijkomende elementen welke in beschouwing kunnen genomen worden om de totale vloot te berekenen (bv. Onderhoudspolitiek, diensttreinen, yield mgt,...).

Dhr. Desnyder vermeldt verder de 350.000 KM per set per jaar als “current best practice” bij SNCF/NMBS. Belangrijk is van rekening te houden met de huidige OD’s en de huidige onderhoudsorganisatie. Deutsche Bahn zou momenteel werken met 435.000 KM per set per jaar en daarvoor over een specifieke OH organisatie beschikken, welke echter fundamenteel verschilt van de onderhoudspolitiek en –infrastructuur waarover de PBKA partners (dus ook de NMBS in haar atelier van Brussel-Vorst) beschikken.

Dhr. Kok vermeldt dat er een onderhoudscentrum (eigendom van RIB) bestaat in Waterhuismeer en dat dit centrum nu reeds door HSL gebruikt wordt voor schoonmaakactiviteiten.

### **c) Kostenverdeling**

Het is duidelijk dat de verschillende kostenelementen, zoals gehanteerd door respectievelijk NMBS en HSL Zuid, dicht bij elkaar zitten.

Op basis van de eerste omschrijving door PwC aangereikt, geeft dhr. van Os volgende definities:

- Individueel = kosten zelf beheren en betalen
- Pooled = kosten zelf beheren en samen betalen (bv. Materieel in geval van 50/50 eigendomsschap)
- GVO = kosten beheerd door de GVO en samen betalen

Individuele kosten kunnen op termijn onder beheer van de GVO gebracht worden na akkoord tussen de GVO deelnemers.

Dhr. Kuypers vraagt om een overeenkomst te bereiken over het vertrekpunt: de kostenelementen, hun status (individueel, pooled) en het verdelingsprincipe. Deze informatie wordt dan opgenomen in de ITT.

Dhr. van Os geeft daarop aan dat dit als template meegestuurd wordt in de ITT om de vergelijkbaarheid van de biedingen te vergroten.

### **d) Opbrengstenverdeling**

Met betrekking tot de in bijlage vermelde elementen geeft Dhr. Desnyder aan dat er voor het begrip ‘REVENUE’ wordt uitgegaan van een situatie waarin iedere partij de fiscale situatie in zijn land regelt. Met betrekking tot het “Projet de Protocole d’Accord” geeft hij aan dat dit niet bestaat voor de NMBS, enkel het ondertkende “Protocol d’Accord” van 28 januari 1993. De onderhandelingen over de inkomstenverdeling tussen SNCF/NMBS/NS hebben meer dan drie jaar geduurd.

Dhr. van Os vermeldt dat de Nederlandse Staat en de NS zich op bepaalde documenten van de ‘Projet de protocol d’Accord’ hebben gebaseerd voor hun besluitvorming en in hun discussie met het Nederlandse parlement over het investeren in de lijn en de logica erachter. Om een juist beeld te

hebben over welke versie dan wel gesproken wordt, zal de HSL-Zuid meer details hierover aan PwC overhandigen (meer bepaald welke document-versie).

Dhr. Kuypers voegt daaraan toe dat de aanvankelijke voorstellen voor inkomstenverdeling voornamelijk gericht waren op het realiseren van een infrastructuurinvesteringsproject en bekeken vanuit het oogpunt van (toen) geïntegreerde spoorwegmaatschappijen. De daarin opgenomen verdeling moet ook in dat licht worden bekeken.

### **Overeengekomen voorstel om dit punt verder uit te werken :**

PwC heeft een berekening gemaakt op basis van de verschillende mogelijke formules :

- PwC zal de effecten van deze berekeningen eerst bilateraal en afzonderlijk met de NMBS en HSL-Zuid, bespreken, zonder bekendmaking van gevoelige gegevens aan de andere partij;
- In een beperkt comité (NMBS-HSL-ZUID-PwC) zal dan onderhandeld worden om de definitieve verdelingsmechanisme vast te leggen waarbij wordt gelet op toekomstgerichte 'niet-perverse' parameters, met inbegrip van marktstimuli;
- Dit principe vormt dan de basis voor de afspraak omtrent de definitieve sleutel die zal gehanteerd worden tussen de NMBS (België) en de HSL-Zuid (Nederland) voor de verdeling van de opbrengsten.

Dhr. Desnyder vermeldt terloops dat de positie van SNCF misschien bespreekbaar is.

Dhr. van Os licht verder de positie toe van HSL-Zuid tegenover de informatie over opbrengstenverdeling in de ITT. Het mechanisme dat uiteindelijk wordt afgesproken vormt onderdeel van het concept-contract en dus de ITT. In de finale samenwerkingsovereenkomst kunnen beide HSL-operatoren hiervan afwijken. Deze afwijking geldt echter enkel als afspraak tussen deze twee partijen en is dus bijgevolg beperkt in de tijd. De situatie bij hertendering is gelijk aan het mechanisme zoals opgenomen in het conceptcontract. Dit geldt eveneens wanneer de HSL Zuid vervoerder zijn concessie zou verliezen en vervangen moet worden door een nieuwe HSL Zuid vervoerer.

## **3. Realisatieschema**

### **a) Rollend Materieel**

Iedereen erkent dat de tijdsplanning die in de werkgroep rollend materieel is afgesproken een optimistisch-realistische tijdsplanning is : indien er rollend materieel moet besteld worden, dan zal dit niet commercieel kunnen ingezet worden op 1/6/2005. Er ligt een "geleidelijke opleveringsplanning" voor die loopt tot medio 2007!

Dhr. van Os geeft aan dat voor de ITT het belangrijkste is dat zo spoedig mogelijk een idee bekend is over de kost van het rollend materieel. Deze informatie zal ook nodig zijn bij de selectie van de HSL-vervoerder. NS heeft eerste informatie beschikbaar over de kost van rollend materieel.

Dhr. Pardon vraagt zich daarbij af wat precies gevraagd is aan de materieleveranciers en wie voor de kosten van de schattingen moet instaan. Dhr. van Os antwoordt dat de kandidaat-vervoerders biedingsgelden krijgen en dus een deel hiervan kunnen doorgeven aan de materieleveranciers.

Dhr. Desnyder wijst erop dat een zeer belangrijk punt in de hele discussie rond rollend materieel de keuze van veiligheidssystemen is en dat hierover nog geen beslissing is gevallen. Dhr. van Os beaamt dit en zegt dat hierover aannames moeten gemaakt worden.

Dhr. van Os heeft er geen probleem mee dat de kandidaat HSL Zuid vervoerders en de NMBS een andere visie zouden hebben over het rollend materieel. De keuze van het rollend materieel mag een open punt zijn tussen de bidders wat verder in de BAFO kan uitgewerkt worden.

Voorgesteld wordt om HSL Zuid zowel als de NMBS verder een procedure te laten opstarten om zelf het rollend materieel te verwerven.

De vraag of stellen van de bestaande pool kunnen ter beschikking gesteld worden en hoe dit te regelen, staat nog steeds open. Dhr. van Os vraagt zich af wat er aan het huidig materieel aangepast moet worden en wat de eisen voor het transport door de Eurotunnel zijn. De NMBS zal de gehele situatie rond de mogelijke ter beschikking stelling van bestaand rollend materieel nog verder bekijken.

## **b) Infrastructuur**

De oplevering van infra in twee fasen (Antwerpen-Rotterdam op 1/07/2005 en Rotterdam-Amsterdam op 01/01/2006) was een nieuw gegeven voor de NMBS.

Dhr. van Os vermeldt dat HSL Zuid de paden op klassieke sporen tussen Rotterdam en Amsterdam zal garanderen voor deze tussenperiode. Daarenboven vermoedt hij dat om het product volledig in de markt te zetten een periode van twee jaar nodig is.

Dhr. Desnyder uit zijn bezorgdheid hieromtrent aangezien dit een effect heeft op de stelbehoefte, de dienstregeling en het garanderen van de nodige capaciteit om alle passagiers te vervoeren.

Wat betreft de preciese opleveringsdatum van de infrastructuur is er nog onduidelijkheid, aangezien de de finale aannemingscontracten met de IP nog moeten worden getekend. Dit zou in de loop van oktober 2000 rond moeten zijn.

HSL Zuid verzoekt dat, hoewel zij erkent dat met de huidige stand van zaken er een kans bestaat dat vertraging zal optreden, momenteel aan de opleveringsdatum van het verdrag België-Nederland wordt vastgehouden. De NMBS geeft echter aan dat deze "aanne" voor haar als operator, geen voldoende waarborgen meer biedt voor de timing van het gehele proces (GVO-akkoorden, opbouwen vervoersaanbod, investeringen in rollend materieel).

## **c) Inwerkingtreding akkoorden**

De vraag wordt gesteld in welke mate de fasering van dit proces en de onzekerheid rond het materieel een effect zal hebben op het vervoersaanbod en de commerciële risico's die de beide GVO-deelnemers nemen/ondergaan. Vraag is hoe dit juridisch mee opgenomen kan worden in het conceptcontract of de oplegbrief tussen de NMBS en de HSL Zuid.

Dhr. Desnyder vraagt zich af of er met data wordt gewerkt of niet. Voor de NMBS is het onbespreekbaar om geen data te voorzien. Het is tevens duidelijk dat er schade zal ontstaan in geval van afwijking van het verdrag, zodra het rollend materieel is besteld.

Dhr. van Os erkent de noodzaak om vaste datums op te nemen in het conceptcontract/oplegbrief, waarrond rechten en plichten kunnen bepaald worden, maar geeft aan dat :

- de definitieve data nog niet bekend zijn;
- eerst moet bepaald worden welke overgangsmaatregelen kunnen worden voorzien in geval van problemen;
- het vastleggen van rechten en plichten niet noodzakelijkerwijze enkel bij de NMBS en HSL Zuid ligt, maar ook b.v. bij de Belgisch Staat of de HSL vervoerder.

Dhr. van Os maakt daarbij de opmerking dat overgangsmaatregelen sowieso nodig zijn. NS heeft van HSL Zuid een voorstel gekregen om de aanloopverliezen van Thalys over te nemen, maar de NS heeft dit afgewezen.

Dhr. Desnyder en Dhr. Pardon maken hierbij de opmerking dat NMBS hier meer risico loopt en HSL Zuid minder (i.v.m. investeringen, personeelsaanwerving,...).

Er wordt afgesproken om binnen de week op het voorstel van Dhr. Desnyder in te gaan om de gevolgen van verschillende mogelijke scenario's door te nemen en de effecten na te gaan van verstoringen.

Mevr. Counye vraagt aan HSL Zuid om toe te lichten hoe de concessieprocedure verloopt en wat de risico's op vertraging zijn. Mevrouw Schlangen bevestigt dat het de bedoeling is dat de NMBS, vooraleer zij het conceptcontract goedkeurt, de concessieverleningsdocumenten in hun definitieve vorm kan inzien.

**d) Benelux- & Bredatreinen**

Wordt verder bediscussieerd in het overlopen van de verschillende scenario's rond de datums van oplevering en opstart.

**4. Juridische documenten**

Beide partijen zijn akkoord dat vooraleer de juridische uitwerking kan worden verdergezet, bovenstaande punten eerst worden bediscussieerd en besloten.

**5. Houding tegenover SNCF en NS**

Beide partijen erkennen dat gelet op de stand van zaken in de besprekingen NMBS-HSL Zuid, het te vroeg is voor een definitieve stellingname tegenover SNCF en NS. Bijgevolg, wordt de afspraak tussen HSL Zuid en de SNCF (gepland voor 7 september) uitgesteld.

**6. Planning vervolgwerkzaamheden**

	<b>WAT</b>	<b>WIE</b>	<b>&lt; 07/09?</b>	<b>WANNEER</b>
<b>Volume</b>	Volume parameters	DBO/SVS/CFA	No	Week 11-15/09
	Resultaten Marktonderzoek		No	
<b>Stelbehoefte</b>				
<b>Kosten</b>	Kostendefinities	RTE/LCU/DBO/GAC	No	Week 4-8/09
	GVO/Pooling	RTE/LCU/DBO/GAC // DDS/BVO	No	Week 11-15/09
	Verdelingsmechanisme	RTE/LCU/DBO/GAC // DDS/BVO	No	Week 11-15/09
<b>Opbrengsten</b>	Berekening verschillende %	DBO/BKU	Yes	1/09
	Uitwerken mechanismen	BVO/DDS/BKU	Yes	Huiswerk 1/09-4/09
	Bepalen onderlinge positie NMBS & HSL Zuid	BVO/DDS/BKU	Yes	HSL-PwC 6/09 pm NMBS-PwC 5/09 pm
<b>Realisatie Data</b>	Schema mogelijkhedenboom	DDS/GAC/BVO/BKU	Yes	Huiswerk 1/09-4/09

	Consequentie op data	DDS/GAC/BVO/BKU	Yes	HSL-PwC 6/09 pm NMBS-PwC 5/09 pm
	Consequentie op contractbesprekingen	JSC/DCO/LCU	Yes	Week 11-15/09
	Risicobeperkende Maatregelen			
	Acties rond Rollend Materieel	GAC/DDS/PVK	Yes	
<b>Juridische aspecten</b>	Restlijst	DCO		< 7/09 (Week 11-15/09)

Legende:

RTE	Roel Testroote
BVO	Bas Van Os
JSC	Jacqueline Schlangen
PVK	Peter Van Kleunen
CFA	Colin Farmer
DDS	Daniel Desnyder
LCU	Liliane Cuypers
SVS	Sacha Vansteenkiste
DCO	Delphine Counye
BKU	Bert Kuypers
GAC	Gert Achten
DBO	Dirk Boone

## 7. Volgende bilaterale top-bijeenkomst

Donderdag 7 september 17.00h bij de NMBS in Brussel