

Notulen

Datum vergadering:	7 september 2000 van 17.30 – 23.30 H.
Plaats vergadering:	NMBS Brussel
Betreft:	HSL Zuid – NMBS
Aanwezigen NMBS:	dhr. L. Pardon, dhr. D. Desnyder
Aanwezigen HSL Zuid:	dhr. B. van Os , dhr. R. Testroote
Aanwezigen PwC:	dhr. B. Kuypers, dhr. G. Achten

Agenda

1. Notulen vergadering 31 augustus 2000
2. Openstaande kernpunten juridische documenten
 - Kennisname door NMBS van inhoud concessie
 - 15 jaar partnership
 - Continuïteit
 - Organisatie exploitatie
 - Organisatie van vervoersdiensten in overgangssituatie
 - Uitvoering van de verplichtingen uit de concessie
 - ‘Arms-length’ –beginsel
 - NMBS aangegane engagementen op andere verbindingen
 - Brussel-Breda
 - Verplichtingen van de Nederlandse Staat aan de concessiehouder
3. Realisatieschema
 - Algemeen overzicht en basisprincipes
 - Scenario’s
4. Opbrengstenverdeling
5. Positie naar SNCF en NS
6. Planning vervolgwerkzaamheden

1. Notulen 31 augustus

De notulen en vervolgwerkzaamheden zijn definitief goedgekeurd na één wijziging van dhr. Van Os.

2. Openstaande kernpunten juridische documenten

Dhr. Kuypers licht toe dat uit de bespreking door de juridische werkgroep van de 2 juridische documenten (conceptcontract en oplegbrief) in Antwerpen op 28/08 er een aantal punten naar boven zijn gekomen. Deze werden reeds samengevat voor de bespreking in Schiphol op 30/08, doch werden daar niet behandeld. Ondertussen is er een vergelijk tussen de verschillende standpunten uitgewerkt.

1. Kennisname door NMBS van inhoud concessie

Dhr. van Os geeft aan dat voor hem een aantal punten voorop staan : het is de bedoeling dat het concessie-overeenkomst een relatief korte tekst wordt en dat de NMBS deze in zijn geheel kan inkijken. Procesmatig is het echter belangrijk dat eerst aandacht gaat naar het afwerken van het conceptcontract en de oplegbrief zodat de HSL Zuid deze reeds “ambtelijk” goedgekeurd krijgt vooraleer goedkeuring dient bekomen te worden op het voorstel voor concessie-overeenkomst.

Trouwens beide stukken behoeven enkel een goedkeuring op ministerieel niveau (met bespreking in het kabinet).

Daartoe wenst HSL Zuid zo snel mogelijk feedback van de NMBS op het voorstel concessie-overeenkomst. Daarnaast kunnen parallel nog aan aantal zaken aan het conceptcontract en oplegbrief toegevoegd/bijgeschaafd worden om een perfecte overeenstemming tussen deze documenten en het concessie-overeenkomst te vrijwaren.

Dhr. Kuypers stelt ook voor, om het proces vlotter te laten verlopen, dat de NMBS bij haar lezing van het concessie-overeenkomst de artikelen zou aanduiden die voor haar kritisch zijn en voor de welke de NMBS onmiddellijk op de hoogte wenst gesteld te worden indien langs Nederlandse zijde wijzigingen zouden optreden.

De timing van de verdere planning zal mee opgenomen worden in deze notulen.

2. Opnemen van startdatums

Besproken onder agendapunt 3.

3. 15 jaar partnership

Het principe van 'termijn van 15 jaar' is door beide partijen aanvaard en moet wederzijds gemaakt worden, uitgaande van volgende principes :

- de concessieverlening aan de HSL vervoerder is gebaseerd op het feit van de uitvoering van de samen-werkingsovereenkomst met de NMBS;
- indien de concessiehouder in Nederland failliet gaat wordt voorzien in een nieuwe HSL vervoerder of Staatsontwikkelingsmaatschappij, waarbij de samenwerking met de NMBS zal verdergezet worden vanaf het punt dan bereikt, op redelijke en billijke wijze;
- indien de NMBS niet meer in haar verplichtingen kan voorzien, zullen de rechten/plichten uit de akkoorden met HSL Zuid en de HSL vervoerder dienen over te gaan op haar opvolger.

Op dit laatste punt dient langs de zijde van de NMBS even nagekeken te worden in hoeverre het verdrag België-Nederland er in voorziet dat de Belgische Staat re over waakt dat langs Belgische zijde er een vervoerder is om de samenwerking voort te zetten.

Het akkoord over dit punt dient opgenomen te worden in de oplegbrief en het concessie-overeenkomst.

4. Continuïteit van exploitatie

Beide partijen zijn het eens dat hiervoor in feite de zelfde principes gelden als voor punt 3 hierboven, met name het principe dat het punt waarop de samenwerkingsovereenkomst tussen de vroegere vervoerders was gekomen "in redelijkheid en billijkheid" als vertrekpunt wordt genomen voor de samenwerking met de nieuwe vervoerder.

Het akkoord over dit punt dient opgenomen te worden in het conceptcontract.

5. Organisatie exploitatie indien één partij tijdelijk de exploitatie verderzet

Dhr. van Os geeft aan dat HSL Zuid het op prijs zou stellen in het geval de HSL vervoerder zou wegvallen dat de NMBS de exploitatie zou willen voortzetten. Dit zal dan waarschijnlijk in samenspraak met de bewindvoerder/curator gebeuren. De Nederlandse Staat kan er me instemmen dat zij de exploitatiekosten die normaal door de HSL vervoerder zouden gedragen worden vergoedt op

basis van het 'open boek' principe. Hiertoe kan de Nederlandse Staat ook de bankgarantie aanwenden welke een onderdeel zal zijn van de concessiegunningsvoorwaarden.

Hierbij stelt dhr. Pardon de vraag wat met het rollend materieel gebeurt als de HSL Zuid vervoerder failliet gaat en het rollend materieel of andere activa (computers,...) wordt aangeslagen. Dhr. van Os suggereert om het rollend materieel in een afzonderlijke leasingmaatschappij onder te brengen, doch dit punt moet echter nog verder uitgezocht worden.

Tevens dient nagegaan welke principes gehanteerd worden door beide landen en op Europees niveau aangaande licenties, kwalificaties van treinbestuurders e.a. voor het geval één van beide operatoren de exploitatie (tijdelijk) verderzet op beide grondgebieden.

Opdracht voor NMBS is om na te gaan of zij een licentie dient te hebben om in Nederland de activiteiten van de van de HSL zuid vervoerder verder te kunnen zetten.

Tenslotte stelt zich de vraag wat er gebeurt indien NMBS niet meer in staat is om het vervoer te leveren? Evenals onder punt 3 hierboven, moet nagekeken worden in hoeverre het verdrag tussen de Belgische en Nederlandse Staat de Staten verplicht om in het vervoer op de voorziene paden te voorzien (door rechtsopvolger van de NMBS, door de HSL vervoerder,...?).

Het akkoord over dit punt dient opgenomen te worden in het conceptcontract (?? nvdr)

6. Organisatie van vervoersdiensten in overgangssituatie

Dhr. Kuypers specificeert dat onder 'overgangssituatie' 3 situaties bedoeld worden :

- De periode 01/06/2005 tot 01/01/2006 waarbij tussen R'dam en A'dam op klassieke lijn wordt gereden en dit dus meer inzet van rollend materieel vereist ;
- Het geval waarin de infrastructuur te laat opgeleverd wordt en dus nog geen rijtijdenvermindering gerealiseerd wordt. Hierdoor stijgt de behoefte aan (niet-beschikbaar) materieel;
- Het geval dat niet voldoende rollend materieel op tijd klaar is om alle diensten te verzorgen.

Dhr. van Os erkent dat door de HSL Zuid een aantal zaken zullen moeten uitgewerkt worden :

- Er moeten stappen ondernomen worden om het mogelijk te maken voor de NMBS om met de NS afspraken te maken;
- Als NS verliest, moet er toch druk zijn op de NS om met de NMBS een akkoord te sluiten om voldoende vervoersaanbod in de markt te zetten waardoor de opbouw van de markt gevrijwaard blijft. Indien dit akkoord er toch niet komt, dan zal HSL Zuid eventueel via Ministerieel besluit de NS verplichten om het vervoersaanbod op peil te houden, of dit dan aan een andere partij toe te wijzen.

Dhr. Desnyder vermeldt dat de NMBS in het laatste geval dit niet zo maar kan overnemen omwille van het gebrek aan voldoende rollend materieel. Dhr. van Os stelt voor om dan eventueel rollend materieel te huren of lagere snelheidsmaterieel dan voorlopig in te zetten op de Nederland-België relaties. Waarop Dhr. Pardon antwoordt dat het niet mogelijk is om met het even welk materieel op de verbinding te rijden.

Vraag van Dhr. Pardon is of het winnend consortium nog een akkoord kan sluiten met de NS? Waarop Dhr. van Os bevestigend antwoordt. Daaropvolgend stelt dhr. Pardon de vraag of de NMBS ook alleen/zelf dergelijke akkoorden kan sluiten. Dhr. van Os bevestigt dat een 'wat als' overeenkomst met de NS kan, mits het binnen bepaalde contouren blijft en de toestemming heeft van de HSL Zuid. Dit punt zal verder in de tenderprocedure nog verder besproken worden.

Het akkoord over dit punt dient opgenomen te worden in de oplegbrief.

7. Uitvoering van de verplichtingen uit de concessie

Op de goede uitvoering van de concessieverplichtingen zitten 3 grendels :

- De NMBS en de HSL vervoerder kunnen de arbitrageprocedure invoeren indien één van hen vindt dat de voorwaarden niet correct nageleefd worden;
- De Nederlandse Staat kan de HSL vervoerder aanspreken op het uitvoeren van de concessieverlening met het intrekken van de concessie als dreigingsmiddel. Eén van de concessievoorwaarden is het correct naleven van het samenwerkingsakkoord met de NMBS;
- Indien de HSL vervoerder flagrante overtredingen begaat tegen de concessievoorwaarden of het GVO-samenwerkingsakkoord, worden schadevergoedingen gevraagd. Indien deze niet kunnen verhaald worden op de HSL vervoerder, dan kan de bankgarantie ze (tot op zekere hoogte) dekken.

8. 'Arms-length' –beginsel

Dhr. Desnyder stelt dat het 'arms-length' beginsel, zoals opgenomen in de overeenkomst van 25 juli 2000 geldt voor verschillende diensten zoals catering, drukwerk, ... , maar niet voor onderhoud. Immers het onderhoud van hogesnelheidsmaterieel is een heel specifiek iets waarvoor geen markt bestaat en waarbij ook andere logistieke kosten (de treinstellen moeten leeg tot aan het onderhoudsatelier rijden) dienen gerekend te worden.

Dhr. van Os vermeldt dat met het 'arms-length' beginsel nagestreefd wordt dat de GVO op en zo bedrijfseconomische en commerciële basis, in vergelijking met marktprijzen, haar beslissingen moet kunnen nemen en dat geen concessie winsten aan elkaar worden doorgerekend.

Dhr. Desnyder vermeldt dat in het geval er geen marktprijs bestaat, enkel een faire prijs inclusief het transport van materieel naar de plaats van bestemming kan gehanteerd worden. Dhr. van Os voegt daaraan toe dat het management zeker de vrijheid moet hebben om te kiezen waar het onderhoudsatelier (OH) het meest interessantst is en wat de faire prijs daarvoor is.

Het akkoord over dit punt, nl. Dat de term 'arms-length' beter kan vervangen worden door het principe 'faire prijs' (t.o.v. van markt en totale kosten van de dienst) en 'zelfstandigheid van beslissing door het management van de GVO', dient opgenomen te worden in het conceptcontract.

9. NMBS aangegane engagementen op andere verbindingen

Beide operatoren kunnen buiten de HSL-verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid vrij akkoorden aangaan en vervoersaanbod organiseren. In de eerste plaats wordt hierbij dan gedacht aan de 'Beneluxtreinen'.

Het akkoord over dit punt dient het conceptcontract en het concessie-overeenkomst opgenomen te worden.

10. Brussel-Breda

Beide partijen gaan akkoord met de samenvatting van PwC :

- Het stuk Breda – NL/B grens vormt onderdeel van de HSL internationale tender;
- Tijdens de tenderprocedure (BAFO) kunnen volgende 2 gevallen zich voordoen :
 - De HSL operator biedt ook voor de "Breda-trein" en zal in de BAFO besprekingen met de NMBS ook hierover afspraken maken;
 - De HSL operator biedt NIET voor de "Breda-trein". Dan zal dit stuk uit de tender gehaald worden en zal aan de NS (die afspraken met de NMBS kan maken) gevraagd worden hiervoor een bod te doen.

Dit principe zal verwerkt worden in de oplegbrief.

11. Verplichtingen van de Nederlandse Staat aan de concessiehouder

In eerste instantie draait het hier om de vraag van dhr. Desnyder over wat de capaciteit en wat de restcapaciteit is voor de HSL Zuid.

Dhr. van Os zegt dat de concessie een exclusief recht behelst over minstens 32 paden (meer indien de bieder dit denkt waar te maken) en dat het conceptcontract daarenboven een exclusieve relatie bevat tussen de HSL vervoerder en de NMBS. Alle fysieke capaciteit gunnen aan de HSL vervoerder kan Europees rechtelijk niet. Wel kan de HSL vervoerder daarboven nog vrije paden aanvragen die hem zullen aangeboden worden aan marginale kost, vermits hij reeds een vast bedrag betaalt voor een aanzienlijke blok van de totale capaciteit.

Dhr. Pardon voegt daaraan toe dat de nieuwe partij het gemakkelijk heeft omdat het kan inspelen op de marktontwikkeling van de GVO! Dhr. van Os stelt echter dat een nieuwkomer ook paden kan aanvragen, doch hij zal hiervoor de gemiddelde kost betalen, wat dus hoger ligt dan het marginaal tarief voor een bijkomend pad aangevraagd door de HSL vervoerder. Daarenboven moet deze nieuwkomer een partner vinden in België die niet-NMBS is (vermits deze exclusief aan de HSL vervoerder verbonden is) en zijn er reële capaciteitsbeperkingen rond Rotterdam en Brussel N-Z.

Het akkoord over dit punt dient opgenomen te worden in het conceptcontract en het concessie-overeenkomst (?? Nvdr).

3. Realisatieschema

• Algemeen overzicht en basisprincipes

Dhr. Kuypers lichtt het algemeen 'Kritieke Pad Schema' toe evenals de basisprincipes volgens dewelke gezamenlijk de impact van vertragingen zal geanalyseerd worden. Hieruit zijn een aantal conclusies te trekken :

- Het aanvragen van treinpaden volgt een zeer scherpe timing;
- terwijl de doorlooptijd van het rollend materieel nog veel kritischer is.

Dhr. van Os geeft toe dat het eindresultaat van de planning (GVO volledig operationeel met al het rollend materieel) inderdaad te laat is (2007). Dhr. Desnyder vermeldt dat zelfs indien er 6 stellen geleverd zijn in 2006, er maar 3 effectief beginnen te rijden (rekening houdend met kinderziekten etc).

Dhr. van Os zegt dat er nog steeds onderhandelingen bezig zijn met de brandweer om hun eisen te milderen zodat bestaand rollend materieel kan gebruikt worden. Hij vraagt dat de NMBS haar best zou doen om deze mogelijkheid maximaal te benutten, als tegengewicht tegen het afzwakken van de brandveiligheidseisen. Daarnaast heeft HSL Zuid besloten haar procedure voor rolma verwerving verder te zetten.

Dhr. Desnyder vraagt of er reeds zicht is op de capaciteitruimte bij de rolma bouwers? Dhr van Os geeft aan dat het de bedoeling is dit bij de eerste marktbevraging duidelijk te krijgen.

Dhr. Desnyder vraagt daaropvolgend wanneer de veiligheidssystemen gekozen worden? Dhr. van Os antwoordt dat deze voor het einde van het jaar vastliggen wanneer de contracten definitief door de IP zullen toegewezen zijn.

Beide partijen zijn het er over eens dat 'datums' dienen opgenomen worden in de juridische documenten, echter op volgende basis :

- er moeten voldoende stimuli bestaan opdat elk van de betrokkenen zijn planning haalt (infra, rolma, operator, staat,...);
- alle partijen dienen maatregelen te treffen om bij het optreden van vertraging (of het bekend worden dat dit zal gebeuren) alles in het werk te stellen om de geleden/te lijden schade te beperken;
- de onvermijdelijke schade, namelijk deze die niet meer kon vermeden worden, dient vergoed te worden op een basis van wederkerigheid.

- **Scenario's**

- ◆ Situatie 1 & 2:

- a. **Incentives** => gemiste inkomsten
 - b. **Minimise cost of delay** => zo vroeg mogelijk melden
 - c. **Schadevergoeding** indien te laat in België of Nederland ten eerste op basis van het verdrag België-Nederland, ten tweede op basis van opgelopen financieringskosten, lonen,....

Dhr. Desnyder stelt dat gelet op een gefaseerde oplevering van de HSL tussen R'dam en A'dam, hiermee rekening moet gehouden worden bij het opstellen van de business case.

Dhr. van Os vermeldt dat HSL Zuid het principe van 'spiegeling' als basis neemt om akkoord te kunnen gaan met het inschrijven dat 'datums' in de juridische documenten, m.a.w. dat als de Nederlandse Staat een significante vergoeding betaalt, ze ook het recht wil hebben op een vergoeding.

De te hanteren datums in de contracten is 01/06/2005 (Antwerpen-R'dam) en 01/01/2006 (R'dam – A'dam).

- ◆ Situatie 3 & 4:

Er is een onderscheid te maken in scenario 4. : 4a. indien HSL Zuid te laat is in het tenderproces en 4b. indien de HSL vervoerder het in de BAFO fase niet eens geraakt met de NMBS.

- a. **incentives** => gemiste inkomsten voor alle partijen
 - b. **Minimise cost** => Als het proces te traag loopt, zal HSL Zuid in overleg met NMBS het rollend materieel aankopen en de kosten verdelen tussen NMBS en HSL Zuid. Daarnaast met de NMBS verder met NS afspraken kunnen maken om de continuïteit van de trafiek te kunnen garanderen. Hierover kan pas gepraat worden vanaf 01/03/2002.
 - c. **Schadevergoeding** kan pas bepaald worden als alle geleden kosten duidelijk zijn.

Dhr. Kuypers wil naar een principe van schadeloosstelling die voor alle gevallen (dus de verschillende scenario's) kan gebruikt worden en waarvan de regels op voorhand vastgelegd worden. Deze kan als volgt zijn :

- Schade zijn de kosten die redelijkerwijze en daadwerkelijk zijn gemaakt;
- Echter zonder dat de betrokken partij nalatig is geweest om deze kosten te vermijden of verminderen
- Vertrekkende van de verplichting van alle betrokken partijen om zo vroeg mogelijk de anderen op de hoogte te brengen van een (mogelijke) vertraging.

- Deze kosten kunnen in de algemene regel wat omschreven worden door enkele als voorbeeld te noemen (rijpaden reservatiekosten, rolma afschrijving, personeelskosten...)

Dhr. van Os geeft hierbij aan dat het duidelijk is dat de Nederlandse Staat geen schade zal dekken die voortvloeit uit inkomstenderving (opportunity cost).

In de contracten wordt omtrent de tenderprocedure als datum opgegeven : 01/09/2001, welke is gebaseerd op de boven vastgelegde openingsdatum van de infra min X maanden. Indien de openingsdatum zou verschuiven, kunnen HSL Zuid en de NMBS in een avenant aangeven dat van deze contractueel vastgelegde datum zal afgeweken worden.

- ♦ Situatie 5 & 6:
 - a. **incentives** => gemiste inkomsten en zware kosten voor alle partijen
 - b. **Minimise cost** => In feite weten we nu al dat we te laat zullen zijn. Dus moet zo spoedig mogelijk onderzocht worden welk mogelijkheden er zijn om het huidige materieel tijdelijk in te zetten.
 - c. **Schadevergoeding** : zie algemene regeling.

Beide partijen zijn akkoord dat het werkschema van dhr. Van Kleunen het meest realistische is. Om te vermijden dat al vanaf de eerste stappen (dus de volgende weken) vertraging zou opgelopen worden, vraagt dhr. Desnyder dat dhr. van Kleunen duidelijk aangeeft aan de NMBS (dhr. Peeters, met dhr. Desnyder in copie) : wie levert wat en wanneer. In deze besprekingen moeten de NMBS en HSL Zuid samen bekijken hoe het huidige Thalys materieel geschikt kan gemaakt worden voor het traject inclusief de financiële- en planningsgevolgen.

4. Opbrengstenverdeling

Dhr. Kuypers geeft een overzicht van de analyse die PwC heeft uitgevoerd (nog niet volledig afgerond) naar de standpunten van beide partijen omtrent de inkomstenverdeling. Op basis van deze analyse blijkt dat :

- Het vergelijken van verschillende percentages per O-D geen soelaas biedt;
- Het Projet de Protocol, nog een zuivere kms-verdeling niet tot een voor beide partijen aanvaardbaar vergelijk leidt.

Daarom stelt dhr. Kuypers voor om volgende aanpak te volgen :

- a. Berekenen van totaal gewogen percentage (volume per O-D x yield x verdeling) waarbij we een vergelijking opbouwen op basis van de parameters die beide partijen hanteren (volumes,...). Resultaat is welk percentage iedere partij krijgt van de totale inkomsten.
- b. Verschillende scenario's :
 - Nederland-België (= GVO)
 - Nederland-FrankrijkBelgië, waarbij het deel NMBS Westtak wordt bevroren op de huidige situatie en waarbij beide partijen kijken naar de impact op de inkomstenverdeling als men de positie van SNCF als 'variable' of als 'fixed' beschouwt.
- c. Volume evolutie in beschouwing nemen om een "evolutief" percentage te bepalen dat vertrekt van het NMBS volume en evolueert naar een percentage dat overeenkomt met de HSL

parameters naarmate deze laatste volumes worden gerealiseerd (NMBS: 5,3 mio pax -> HSL Zuid: 9,3 mio pax)

- d. Een algemeen percentage wordt nu vastgelegd als basis voor de revenues die elk van de partijen (NMBS, Nederlandse Staat) volgens hun business model wensen te ontvangen. In de samenwerkingsovereenkomsten kunnen beide vervoerders beslissen hiervan af te wijken (bv wel per O-D werken), zolang het vervoersaanbod wordt gestimuleerd en de globale revenue-objectieven worden gehaald.

Stel nu dat de volume split plots omdraait. Moet dit dan onderhandelbaar zijn? In het conceptcontract moet worden opgenomen:

1. Wat de basis percentages zijn.
2. Dat de TOC's een ander mechanisme kunnen afspreken
3. Dat indien er een probleem is met het vervoersaanbod, men de situatie moet herbekijken vanuit de GVO als geheel en op een redelijke & billijke wijze moet herverdelen.

Dhr. Desnyder maakt daarbij de terechte opmerking dat indien men 9,3 mio pax moet vervoeren, de NMBS ook mee moet investeren in bijkomend rollend materieel. In verband met London, moeten we een 'what if' scenario schrijven en er van uitgaan dat in eerste instantie de winstgevendheid echter nihil is. Volgens dhr. van Os moeten we hierover samen verder nadenken.

5. Houding tegenover SNCF

Beide partijen sommen een aantal elementen op die in de komende besprekingen met de SNCF aan bod moeten komen :

- 16 paden, waarvan 10 bijkomende.
- Niet gekoppelde stellen toegelaten in Parijs-Noord?
- Rollend materieel is niet hetzelfde als het huidige Thalys materieel.
- Verkoops/pooling organisatie
- Inkomstenverdeling
- Visie op marktontwikkeling
- Berekening van de stelbehoefte
- Werkzaamheid van de huidige kostenverdelingsmechanisme
- Relatie tussen GVO en SNCF / RFF
- Termijn van de afspraken
- Brussel als draaipunt en / of enkel doorgaande treinen

De strategie die we zullen volgen is de volgende:

1. Wat is tussen NMBS en HSL Zuid afgesproken
2. Dhr. Pardon spreekt inmiddels met C. Quaille over de GVO (in Avignon)
3. Dhr. Pardon en van Os hebben een conference call op maandag 18 september om 12.00h.

6. Verdere planning van Conceptcontract & Oplegbrief

15/09/00	Beiden	Niet juridische versie van conceptcontract & oplegbrief afgerond.
18/09/00	HSL Zuid	Voorleggen van conceptcontract (niet-juridische versie) aan de Minister.
2/10/00	Beiden	Akkoord over juridische versie van het conceptcontract & oplegbrief.
25/09/00	NMBS	Analyse van de stabiele concessie-overeenkomst door NMBS. NMBS heeft 1 week tijd om de feedback te geven.
2/10/00	HSL Zuid	Afstemmen concessie-overeenkomst met NL Min. v. Ec. Zaken & van Financien.
	HSL Zuid	Bespreken eventuele wijzigingen met NMBS. Eventueel aanpassen / vervolledigen van het conceptcontract & oplegbrief
10/10/00	NMBS	Afronden onderlinge afstemmingen NMBS / HSL Zuid Opsturen documenten voor goedkeuring door Directiecomité
16/10/00	NMBS	Bespreking Directiecomité NMBS
25/10/00	Beiden	Definitieve versie conceptcontract & oplegbrief
27/10/00	NMBS	Bespreking Raad van Beheer NMBS
27/10/00	HSL Zuid	Goedkeuring Minister

Model 2000 – HSL Zuid

General model overview:

The model is a two stage model

1. All revenues and costs are calculated for the three companies involved
2. All revenues and costs are distributed over the three companies involved according to a chosen distribution method

Costs are calculated and distributed for the four 'lines' separately:

- Amsterdam – Paris
- Amsterdam – Jonction
- Amsterdam – Brussels (for London)
- Amsterdam – Brussels

The timeframe is 2005 – 2020.

Element	Parameters/ Drivers	Level of detail	Remarks	
Revenues	Passenger volumes	<ul style="list-style-type: none"> • 1st class, 2^d class • Per OD 		
	Average 'Gross revenues' per passenger	<ul style="list-style-type: none"> • 1st class, 2^d class • Per OD 		
Costs :		Unit cost x Driver value	All unit costs are 99 constant francs	
<i>Transport Costs</i>	Manoeuvres	Train	Based on frequency and couple factor (the couple factor is calculated for each 'line')	<i>Cost calculated per company</i>
	Driving	Driving Hours	Per country (+ difference France<->Bru ; Bru<->NL)	Includes stop time in Bru <i>Cost calculated per company</i>
	Train Personnel	Driving Hours (per set) for 2 person	Per country (+ difference France<->Bru ; Bru<->NL)	Includes stop time in Bru <i>Cost calculated per company</i>

Element	Parameters/ Drivers	Level of detail	Remarks
Cleaning in the railway station	Train	Based on frequency and couple factor (the couple factor is calculated for each 'line')	<i>Cost calculated per company</i>
Maintenance of rolling stock	Train set km	Based on the number of sets needed the number of set circulation's needed to transport the passengers on each line and the km per Line per country (+ difference France <-> Bru ; Bru <-> NL)	Lines are : Amsterdam-Paris Amsterdam-Jonction Amsterdam-Brussel (for London) Amsterdam-Brussel <i>Cost shared between companies based on km and driving time (Amsterdam-Brussel (for London) and Amsterdam-Jonction, the number of sets is calculated for France <-> Bru on one hand and for Bru <-> NL on the other)</i>
Cav Costs	Train	Based on frequency and couple factor (the couple factor is calculated for each 'line')	<i>Cost shared between companies as revenues</i>
System	Train set	Based on number of sets needed (calculated for each 'line')	<i>Cost shared between companies as revenues</i>
Communication costs	3,5% of ticket cost		<i>Cost shared between companies as revenues</i>
On board services	Train		<i>Cost shared between companies as revenues</i>
Capital charges rolling stock	Train sets		<i>Cost shared between companies based on time</i>
<i>Distributor Costs</i>	Distribution Costs	10% of Ticket sales	<i>Cost shared between companies as revenues</i>
<i>Infrastructure Costs</i>	Personnel on the platform	Train	<i>Cost calculated per company</i>
	Energy high speed lines	KM HSL, KM CL	<i>Cost calculated per company</i>
	Infrastructure costs per	Train	<i>Cost calculated per company</i>

Element	Parameters/ Drivers	Level of detail	Remarks
General costs	train		
	Infrastructure costs per km	KM HSL, KM CL	Cost calculated per company
	General Costs	5% of ticket price	Cost shared between companies as revenues
	GVO Functioning costs	constant	Shared between SNCB and NL based on revenues
Basic Volume data:			
	Number of sets and couple factor : <ul style="list-style-type: none"> • Volume Pax per OD • Occupation factor • Number of passengers per set • Km per Line • Double KM per set • Frequency decided 	Per 'Line'	
	Frequency	Per OD	The frequency is a given factor in the base case (the number of sets needed is at least the number of sets necessary to perform the given frequency)
	Kilometers	Per OD, per country, differentiating high speed and classical lines	
Sharing:	Allocation of the revenues to the companies	Based on KM	
		Based on Weighted kilometers (in function of speed)	
		Based on driving time	
	Costs	Cfr remarks	



Notes

Date 12-10-2000
Brussels (office SNCB)

Subject Meeting SNCB – SNCF – HSL-Zuid

SNCB L. Pardon
D. Desnyder

SNCF C. Queille
C. Derville
P. Duhart

HSL B. van Os
R. Testroote

Agenda

The document sent by HSL (11 October) will be used as a guideline for the agenda for this meeting.

Volumes

The HSL believes the total volume between The Netherlands and Paris is approximately 2 – 2,5 mln in the year 2010. The table (presented in the document) only shows passengers between Amsterdam and Paris, not the other existing O/D's between the Netherlands and Paris.

It was concluded that the three parties (SNCB, SNCF and HSL) will take another look at the numbers and will provide an indicative forecast for the volume between The Netherlands and Paris (all the O/D's). These numbers can be revised when the results of the market research (conducted by HSL) are ready.

Number of services

According to SNCF the HSL forecast of 2 – 2,5 mln. passengers are in themselves not sufficient to justify 16 paths from Amsterdam to Paris. HSL stresses that there will also be passengers who will board the train at Brussels and then travel to Paris. **SNCF Stresses that combining various markets (as Paris to Brussels or Brussels to Netherland) supposed the capability of coupling rolling stock used on Paris-Netherland with the existing rolling stock.** SNCF suggests to work together with SNCB to provide a **production model forecast for the number of passengers on the Brussels – Paris route, integrating the various Thalys routes including the one to Germany. and therefore determine how many frequencies can be implemented on Paris to Netherland route to see whether 16 trains is sufficient.**

~~SNCF also states that if you would combine markets (Amsterdam – Paris, Brussels – Paris, Cologne – Paris), it is necessary to couple the rolling stock used for the Amsterdam – Paris route.~~ SNCF believes that coupling is also needed because of the congestion on the French network and Gare du Nord (station in Paris).

Date
17 October 2000

Our reference
HSL-Zuid U-151513

Your reference
-

Contact person
Roel Testroote

Extension
0031 30 2728 751

E-mail
roel.testroote@hslzuid.com

Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid

Postal address:
PO Box 43
3500 AA Utrecht
The Netherlands

Visiting address:
Catharijnesingel 33
3511 GC Utrecht

Tel +31 30 – 2728 400
Fax +31 30 – 2728 577

HSL asked SNCF, together with SNCB, ~~will~~ to present a table in which it is made clear what the difference in ~~path-availability~~ path needs will be:

- when trains are coupled; and
- when trains are not coupled.

SNCF and SNCB will meet before the end of the month and work on a scenario with coupling capability.

Journey times and kilometres

HSL will provide, **before the end of the following week**, a new overview of all the journey times and kilometres of the different O-D's between Amsterdam and Paris.

Nota : SNCF didn't receive any document yet.

Expected pool size

In the Invitation to Tender it is envisaged to present a minimal number of sets needed for the Amsterdam – Paris route. The trains needed must be bought by SNCF, SNCB and the future Dutch HSL-TOC. The shares of the different parties in this pool ~~have to be decided before sending out the ITT.~~ **will be discussed during the BAFO phase.**

A future bidder **will need to make hypothesis** ~~needs to know what~~ on the size of the pool ~~is, and what its percentage is.~~ **and its shares of capital .**

Date
17 October 2000
Our reference
HSL-Zuid U-151513
Page
2/4

Allocation of cost elements

The results of the discussion are presented in the table below:

Cost element	Allocation Principle
<i>Based on revenues</i>	
Costs of common inventory and yield management (not distribution)	Net revenue share
Customer service (compensation in case of delays..)	Net revenue share
Joint marketing and communication costs	Net revenue share
CAV/catering and on-board services	Net revenue share
<i>Pooled costs</i>	
Driving and train personnel	Personnel provided relative to the time requirement on each network working load shared according to times spent on each network (including stops at stations where annual international passenger activity is lower than 500 000). Each partner bears the corresponding cost with its own costs per unit.
Maintenance of rolling stock, depot use, empty rides, coupling and cleaning	Cost shared between companies based on 50% per kilometre run on each network and 50% driving time per time spent on each partner's network including stops at

	stations where annual international passenger activity is lower than 500 000
Capital charges rolling stock, including 'heavy' maintenance (level 4) and costs of revision (?????)	<p>Annuity calculation for 15 years, on 20 years lifetime based on residual value. Cost of finance (Government loan) will be an average for The Netherlands, Belgium and France.</p> <p>Each partner is credited with the number of trainsets it owns multiplied by the annuity of the trainset. Each partner is debited with a share of the total capital charges equal to the the percentage of time spent on each partner's network (including stops at stations where international activity is lower than 500000).</p>
<i>Individual costs</i>	
Distribution costs	
Own marketing and communication costs	
Cleaning, coupling, manoeuvres	
Transfer of trainset to and from depot	
Catering (CAV)	
Stations and platform costs	
Energy	
Infrastructure costs	
Own overhead	
Costs of finance above level of Government loan	

Date
17 October 2000

Our reference
HSL-Zuid U-151513

Page
3/4

Maintenance

Maintenance can be a problem, because of the lack of capacity and the distance to the maintenance facilities. **Organisation of maintenance has also an impact on the pool size.** For now it is envisaged to present a hypothesis in the ITT. During the BAFO phase this must result in a solution.

SNCB and SNCF will present the indicative total cost for **maintenance for existing Thalys rolling stock including a sharing percentage between the operators**, based on their experience ~~with Eurostar and Thalys~~.

Revenue sharing percentages

The name 'Protocols d'accord' will be changed in 'look-a-like'.

It was decided that the three parties will describe their view (percentage and foundation) on the revenue sharing in individual documents, in which they will also take into account the period between opening of the southern part (Rotterdam – Belgian Border) and the northern part (Rotterdam – Amsterdam) of the Dutch high-speed line. **When journey times and distances will be made available to SNCF and SNCB, they will recalculate those percentages.**



Infrastructure requirements

The requirements in The Netherlands, Belgium and France have been sent to HSL, SNCB and SNCF.

Nota : SNCF has received the final infrastructure requirements on the Bruxelles to Amsterdam new high speed line.

Rolling stock meeting

The Dutch State has issued a Qualification Document for rolling stock. On October 26 there is a meeting scheduled where the qualified rolling stock manufactures will be informed on the different infrastructure requirements. Both SNCF and SNCB state that there could be implications if they would attend this meeting. They will inform HSL on their final view, after they have received the final agenda. HSL will send a copy of that agenda to both SNCB and SNCF.

Nota : SNCF didn't receive a copy of the agenda.

Conclusion

The three parties all underline the importance of an agreement between the SNCF and the Dutch State. This agreement will then be part of the Invitation to Tender.

Date

17 October 2000

Our reference

HSL-Zuid U-151513

Page

4/4

Inhoud



Bas,

Hierbij het dossier voor je gesprek vanavond met de SNCF en de NMBS. De inhoud van de map is als volgt:

1. notulen van de laatste twee meetings (dd. 27 juli en 12 oktober, inclusief commentaar van de SNCF);
2. agenda voor de meeting van 12 oktober;
3. gesprek tussen Van Eeghen en Pepy;
4. fax van NMBS betreffende de opbrengsten verdeling;
5. concept hoofdpunten overeenkomst.

Ik geef ook maar even een korte weergave van de stand van zaken en wat suggesties voor de agenda:

- We hebben de SNCF toegezegd reeds een concept hoofdlijnen document toe sturen. Dit is niet gebeurd omdat we wilden wachten op de uitkomst van het overleg met de NMBS.
- ITT wordt vrijdag 15 december aan de partijen overhandigd. Is hier nog een rol voor de SNCF en NMBS weggelegd? Houd hierbij rekening met de gevoeligheid bij andere biedende partijen. Daarnaast wekt het bij andere biedende partijen weer vertrouwen, zeker als we de overeenkomst(en) nog niet gaan meesturen.
- de resultaten van het veldonderzoek worden ook op 15 december gepresenteerd. Zowel NS als de NMBS hebben reeds toestemming gegeven om de data van Thalys te gebruiken. SNCF heeft reeds aangegeven mee te willen werken (daarnaast zijn ze ook zeer benieuwd naar onze resultaten). Concrete vraag is dus of ze ook toestemming willen geven. De data wordt overigens niet vrijgegeven, is alleen nodig voor de 'uplift'.
- DB heeft aangegeven dat ze de NMBS en SNCF liever niet in een evaluerende rol zien. Zowel met de SNCF als de NMBS is dit echter wel besproken. Oplossing zou kunnen zijn dat ze op beperkte schaal worden ingezet.
- SNCF en de NMBS zouden samen naar de 16 paden kijken tussen Brussel en Parijs en de mogelijkheid van het combineren van bestaande treinen tussen bijvoorbeeld Keulen en Parijs. Daarnaast zouden beide partijen ook tabel maken waarin aangegeven is wat het verschil is voor het aantal paden wanneer treinen gekoppeld worden en wanneer er niet gekoppeld wordt.
- In de fax van Desnyder (tabblad nr. 4) is een overzicht gegeven van de opbrengstenverdeling. Hier staan ook de juiste reistijden en kilometers in.

Groet en succes,

Roel.

Datum

4 december 2000

Ons kenmerk

-

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Roel Testroote

Doorkiesnummer

030-2728751

E-mail

roel.testroote@hslzuid.com

Projectorganisatie

Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:

Postbus 43

3500 AA Utrecht

Bezoekadres:

Catharijnesingel 33

3511 GC Utrecht

Tel 030 - 2728 400

Fax 030 - 2728 577

Gesprek Van Eeghen - Pepy

tijd: 18.30 en 19.00 uur
tel: 0033 1 53 25 62 02

Mogelijke Inzet SNCF

1. SNCF wil tot NMBS-overeenkomst:
 - nee, is reeds gesloten, ITT gaat binnenkort uit.
 - aanbieden volledige tekst (SNCF heeft reeds delen van de tekst ontvangen)
 - **VOORSTEL:** wij sturen een korte draft hoofdpunten-overeenkomst / MoU deze week
 - ⇒ SNCF krijgt zekerheid voor 15 jaar (2006-2020, is belangrijk voor SNCF ivm meebieden DB)
 - ⇒ wij krijgen zekerheid voor 16 paden per richting per dag
2. SNCF wil een opbrengsten verdeling op basis van de kilometers.
 - nee, dan zou Nederland veel geld investeren in kortere route maar minder geld krijgen!
 - in het verleden was zelfs sprake van een incentive bij kortere rijtijden (nooit ondertekend), Nederland zou dus juist meer willen vanwege de grotere investering.
 - **VOORSTEL:** Als SNCF met 16 paden over de brug komt, is de huidige opbrengstverdeling per relatie (Ams-Paris, Rott/Paris...) acceptabel
3. SNCF wil treinen mee-specificeren.
 - begrijpelijk, uniformiteit komt efficiënte pool ten goede
 - echter bidders moeten vrijelijk het beste materieel kunnen zoeken en voorstellen,
 - als SNCF aan kan tonen dat Alstom een voor de pool betere aanbieder heeft, komt dat de winst van de HSL-TOC ook ten goede.
 - Begrijpelijk is de angst dat DB (of SNCF!) om andere redenen wil vasthouden aan hofleverancier). **VOORSTEL:** Eventueel nu vastleggen dat voor de drie vervoerders moeten kiezen op bedrijfseconomische gronden voor uitsluitend deze pool.
4. SNCF of RFF (Franse IM) stelt dat alleen gekoppelde treinen naar Parijs kunnen omdat Gare du Nord vol zit.
 - Nederland gaat niet over de Infrastructuur-eisen in Frankrijk (wel kunnen TOCs de vraag stellen of de eisen Europees-rechtelijk wel kunnen)
 - **OPPASSEN:** Geen voorstel accepteren waarin WIJ die eis overnemen en dus dat Europees-rechtelijk risico gaan lopen.
5. SNCF wil graag meebeslissen in de tender.
 - Procedure is transparant en vastgelegd in protocollen
 - **AANBOD:** SNCF levert één van de externe experts binnen de procedure
6. SNCF wil graag dat de huidige treinen ook gebruikt kunnen worden over de HSL-Zuid.
 - Problemen: veiligheidseisen (tunnel) en beveiligingssysteem)
 - **AANBOD:** 'best effort' DGP om ontheffingen te vinden voor bestaand materieel in eerste jaren
7. SNCF wil dat het huidige Franse veiligheidssysteem (TVM 430) gebruikt wordt.
 - EU schrijft ERTMS (nieuwe EU-richtlijn) voor, bij nieuwe infra
 - **AANBOD:** Als IP bekend is (mei/juni) samen met SNCF de business case voor (minimaal) ERTMS plus TVM 430 doornemen vanuit integraal perspectief Parijs-Amsterdam.

SVP Terugkoppelen: Bas van Os 06-53494727