



NMBS

Reizigers Internationaal

Sectie 26

Frankrijkstraat 54 Bus 5-6

1060 BRUSSEL

☎ 02/525 45 20

📠 02/525 45 09

**FAX**

**Datum :** 28 november 2000  
**Aan :** De heer Roel Testroote  
**Fax :** 0031 30 27 28 577  
**Van :** D. Desnyder  
**Aantal pagina's :** 5  
**Onderwerp :** Revenue Sharing Principales Netherlands - Paris

---

Document ontvangen van PWC en nagezien.

Voor mij OK.

Met vriendelijke groeten,

D. DESNYDER



## Received mail: revenues voor Amsterdam-Parijs

**Sender:** bert.kuypers@be.pwcglobal.co  
**Sent:** 25/11/2000 16:43  
**Importance:** High  
**Priority:** Urgent  
**Sensitivity:** None

**Reply by date:** -  
**Reply to:** -  
**Delivered:** 26/11/2000 22:35  
**Read:** 27/11/2000 13:01  
**Acknowledged:** -  
**Replaced:** -

Recipients:	Name	Type	Reply req.
	daniel.desnyder.188@B-R	TO	No
	leo.pardon@nmbs.be	CC	No
	gert.achten@be.pwcgloba	CC	No
	dirk.boone@be.pwcglobal.	CC	No

**Attachments:** Revenue sharing principles.rtf, SNCF\_Revenue Sharing feedback to HSL\_00112 5.doc

Beste Daniel,

Zoals vrijdagavond besproken, gelieve hierbij de vraag van de HSL-Zuid en het antwoord te vinden aangaande de percentages voor opbrengstenverdeling naar de SNCF toe. Deze cijfers zijn een extract van onze eerdere berekeningen op basis van project de protocol kms en reële ("nieuwe") kms.

Mag ik vragen dit door te nemen en te willen doorzenden naar de HSL-Zuid (Bas of Roel) in het licht van jullie bespreking met de SNCF begin december.

Ik heb Bas reeds verwittigd dat deze informatie via u naar de HSL-Zuid zal doorgegeven worden.

Met vriendelijke groeten,

Bert

(See attached file: SNCF\_Revenue Sharing feedback to HSL\_001125.doc)

----- Forwarded by Dirk Boone/BE/MCS/PwC on 24/11/2000  
18:40 -----

"Testroote, Roel" <Roel.Testroote@hslzuid.com> on 23/11/2000 15:22:53  
To: Dirk Boone/BE/MCS/PwC, "Bert Kuypers (E-mail)"  
<bert.kuypers@be.pwcglobal.nl>

cc:

Subject: revenues voor Amsterdam-Parijs

1 file attached

Bert, Dirk,



Refererend aan het gesprek tussen Bas van Os en Bert gisteren stuur ik jullie een tweetal tabellen. Ik heb begrepen dat Dirk daarmee aan de slag gaat. Aanstaande maandag probeer ik wat naar de SNCF te sturen, dus ik hoop dat jullie in staat zijn om de tabellen voor die tijd te vullen.

<<Revenue sharing principles.rtf>>

Alvast heel veel dank.

Groet,

Roel Testroote

Telefoon: +31 30 2728 751

Fax: +31 30 2728 577

e-mail: roel.testroote@hslzuid.com

---

The information transmitted is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain confidential and/or privileged material. Any review, retransmission, dissemination or other use of, or taking of any action in reliance upon, this information by persons or entities other than the intended recipient is prohibited. If you received this in error, please contact the sender and delete the material from any computer.

<b>Revenue sharing principle</b>	<b>O / D</b>	<b>NS</b>	<b>NMBS</b>	<b>SNCF</b>
new kilometres / no travel time incentive	Amsterdam – Paris	-	-	-
	Schiphol – Paris	-	-	-
	Rotterdam – Paris	-	-	-
old kilometres / no travel time incentive (= current percentage)	Amsterdam – Paris	-	-	-
	Schiphol – Paris	-	-	-
	Rotterdam – Paris	-	-	-
old kilometres / travel time incentive	Amsterdam – Paris	-	-	-
	Schiphol – Paris	-	-	-
	Rotterdam – Paris	-	-	-

<b>Revenue sharing principle</b>	<b>O / D</b>	<b>GVO</b>	<b>NMBS- West</b>	<b>SNCF</b>
new kilometres / no travel time incentive	Amsterdam – Paris	-	-	-
	Schiphol – Paris	-	-	-
	Rotterdam – Paris	-	-	-
old kilometres / no travel time incentive (= current percentage)	Amsterdam – Paris	-	-	-
	Schiphol – Paris	-	-	-
	Rotterdam – Paris	-	-	-
old kilometres / travel time incentive	Amsterdam – Paris	-	-	-
	Schiphol – Paris	-	-	-
	Rotterdam – Paris	-	-	-

Revenue sharing principle 'Projet de Protocole'		O / D	NL ← GVO	NMBS → WT	SNCF
1.	new kilometres (*) / no travel time incentive	Amsterdam – Paris	23,72%	33,40%	42,88%
		Rotterdam – Paris	11,84%	38,60%	49,56%
2.	old kilometres / no travel time incentive	Amsterdam – Paris	27,30%	31,70%	41,00%
		Rotterdam – Paris	14,30%	37,40%	48,30%
3.	old kilometres / travel time incentive (**)	Amsterdam – Paris	28,49%	31,88%	39,63%
		Rotterdam – Paris	14,03%	38,28%	47,70%

(\*) New KM as adaptation to the "2000 KM" of the 'Projet de Protocole'

	New KM
Paris – Border F/B	226
Border F/B – Brussels	88
Brussels – Border B/NL	88
Border B/NL - Amsterdam	125

52  
29 2/18 12 | 48

(\*\*) Travel times:

(in minutes)	1998 Time	2005 Time
Paris – Border F/B	57	56
Border F/B – Brussels	26	26
Brussels – Border B/NL	43	37
Border B/NL - Amsterdam	66	56

Assumptions: Travel time saving Bru-Border B/NL fully between A'pen-Border B/NL  
Travel time saving Border B/NL-A'dam fully between R'dam-A'dam

**Comments:**

- Voor de onderhandelingen voor de B-NL inkomstenverdeling was :  
Scenario 1 de uitgangspositie van NMBS,  
Scenario 3 de uitgangspositie van HSL-Zuid, echter op basis van "lange" KMs.
- Reeds vroeger is gesteld geweest dat onderhandelingen met SNCF op basis van volgende principes zouden gevoerd worden :
  1. NMBS Westtak bevroren op huidig percentage
  2. GVO als één geheel te beschouwen met nastreven van maximalisatie van totale "pot" voor de GVO
  3. Onderhandeling met SNCF op basis van NMBS + GVO gezamenlijk standpunt
- Onderhandelingspositie met SNCF kan dus gevoerd worden tussen scenario 1 en scenario 3, in de wetenschap dat het huidig percentage van SNCF tussen scenario 1 en 2 ligt.

## Hoofdpunten overeenkomst

De ondergetekenden:

1. **De Staat der Nederlanden**, waarvan de zetel is gevestigd te Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw T. Netelenbos, hierna te noemen: de Staat  
en
2. De naamloze vennootschap van publiekrecht **de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen N.V. (NMBS)** waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te Brussel (Belgie), en te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar bestuurder de heer L. Pardon, hierna te noemen NMBS  
en
3. De vennootschap naar Frans recht **SNCF**, gevestigd te Parijs (Frankrijk) te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar bestuurder ... Hierna te noemen SNCF

zijn, in aanmerking genomen dat:

- I op Nederlands en Belgisch grondgebied spoorweginfrastructuur wordt aangelegd die geschikt is voor het verrichten van spoorwegvervoersdiensten met hoge snelheid en zodoende een hoge snelheidsspoorwegverbinding tussen Amsterdam en Brussel tot stand wordt gebracht;
- II op Belgisch en Frans grondgebied spoorweginfrastructuur die geschikt is voor het verrichten van spoorwegvervoersdiensten met hoge snelheid beschikbaar is waarmede een hoge snelheidsspoorwegverbinding tussen Brussel en Parijs tot stand is gebracht;
- III de hoge snelheidsspoorweginfrastructuur die, op elkaar aangesloten, een verbinding vormt tussen Amsterdam-Brussel-Parijs in deze overeenkomst met "de Verbinding" wordt aangeduid;
- IV de Staat doende is met het selecteren van een spoorwegmaatschappij die het recht zal verkrijgen het internationaal hoge snelheidsvervoer over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding uit te voeren, welke nog te selecteren spoorwegmaatschappij in deze overeenkomst wordt aangeduid als "de HSL-Zuid vervoermaatschappij";
- V de Staat met NMBS overeenstemming heeft bereikt omtrent de condities en voorwaarden waaronder NMBS bereid is samen te werken met de HSL-Zuid vervoermaatschappij;
- VI dat op grond van deze samenwerking de HSL-Zuid vervoermaatschappij en NMBS een gezamenlijk vervoerproduct over de verbinding Amsterdam-Brussel Zuid zullen verzorgen;
- VII de Staat, de NMBS en ~~SNCF~~ belang hebben bij de totstandbrenging van een gezamenlijk vervoerproduct over de Verbinding, waartoe samenwerking tussen SNCF enerzijds en NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij anderzijds noodzakelijk is.

Overeengekomen als volgt:

### **Artikel 1: De samenwerking**

- 1.1 SNCF is verplicht tot het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij met betrekking tot het realiseren van vervoersaanbod over de Verbinding.
- 1.2 De Staat zal de HSL-Zuid vervoermaatschappij verplichten de in lid 1 genoemde samenwerking met SNCF aan te gaan.
- 1.3 Op NMBS is als in lid 1 genoemd bereid en verplicht een samenwerkingsovereenkomst met SNCF aan te gaan.
- 1.4 SNCF, NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij zullen, zo spoedig mogelijk nadat de identiteit van de HSL-Zuid vervoermaatschappij bekend is geworden, met elkander spreken en onderhandelen omtrent de beoogde samenwerkingsovereenkomst.
- 1.5 SNCF, NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij zullen in het kader van deze besprekingen zich gedragen als goede partners en overigens zich gebonden achten aan de hoofdkenmerken van de samenwerkingsovereenkomst als omschreven in artikel 2 van deze overeenkomst.

### **Artikel 2: De hoofdkenmerken van de samenwerking**

- 2.1 De samenwerking tussen SNCF, NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij sluit samenwerking met andere partijen uit en is in die zin exclusief.
- 2.2 De samenwerking zal gelden voor de duur van 15 jaren te rekenen vanaf 1 januari 2006.
- 2.3 De samenwerking zal een minimum dienstregeling omvatten voor wat betreft internationaal vervoer over de Verbinding van tenminste 16 treinpaden per richting per dag.
- 2.4 NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij werken samen in, onder meer, de vorm van een gemeenschappelijk vervoersonderneming (GVO). De SNCF zal niet in deze GVO deelnemen, doch wel met deze GVO samenwerken op de wijze zoals de samenwerkende partijen nader zullen overeenkomen.
- 2.5 Iedere partij in de samenwerking stelt rollend materieel ter beschikking, opdat het feitelijke vervoer kan worden verricht. De wijze en voorwaarden van het ter beschikking stellen van het rollend materieel zal onderwerp zijn van nadere overeenstemming tussen de samenwerkende partijen.

### **Artikel 3: Kosten en opbrengsten van de samenwerking**

- 3.1. De opbrengsten uit de vervoersdiensten over de Verbinding worden tussen de samenwerkende partijen verdeeld. Dit betreft alle opbrengsten voortvloeiende uit de vervoersdiensten, gedeeltelijke reizen en reizen die aansluiten op de Verbinding daaronder begrepen, na aftrek van 10% voor verkoopkosten van ieder van de samenwerkende partijen. De deelnemers zullen deze opbrengsten verdelen volgens de verdeelsleutel ....% voor NMBS en de HSL-Zuid vervoermaatschappij enerzijds en .....% voor SNCF anderzijds.

- 3.2. De samenwerkende partijen zullen in de samenwerkingsovereenkomst de definitieve verdeling van de opbrengsten en de methode van toerekening en/of onderling van kosten overeenkomen, uitgaande van de principes van deze overeenkomst.
- 3.3. De verdeling van gemeenschappelijke kosten zal geschieden naar rato van de opbrengstenverdeling zoals bepaald in lid ..... Partijen zullen de gemeenschappelijke kosten definiëren in de samenwerkingsovereenkomst. De kosten van treinpersoneel zullen tussen de samenwerkende partijen worden verdeeld op grond van rijtijd per netwerk. De kosten van gebruikers afhankelijk treinonderhoud, depotgebruik, lege ritten voor herpositionering, eindpunt treinbewegingen, koppelen en schoonmaken worden tussen de samenwerkende partijen verdeeld op basis van rijtijd per netwerk respectievelijk afgelegde afstand per netwerk, waarbij elk van deze ratio's voor 50% gewicht heeft.
- 3.4. Financierings- en afschrijvingskosten van rollend materieel worden tussen de deelnemers verdeeld op basis van rijtijd per netwerk. Financierings- en afschrijvingskosten worden bepaald op grond van een annuïteitenberekening, met als uitgangspunt 15 jaar exploitatie, gebaseerd op de te verwachten restwaarde bij voortgezet gebruik na het eindigen van de 15 jaar concessieperiode en waarbij de financieringslast wordt gesteld op het gemiddelde niveau ..... Nederlandse, Belgische en Franse staatsleningen voor een periode van 15 jaar.
- 3.5. De diensten die door de samenwerkende partijen aan elkaar of de GVO geleverd worden en voor gemeenschappelijke rekening zijn, dienen tegen redelijke prijzen, zijnde kostprijs vermeerderd met een redelijke ondernemersbeloning, te worden verleend.
- 3.6. De samenwerkende partijen dragen ieder de eigen kosten, die niet zijn gedefinieerd als gemeenschappelijke kosten of de overige in dit artikel genoemde kosten, waaronder de eigen marketing en communicatiekosten, de kosten van verkoopacties, de kosten van het gebruik van stations en van perronpersoneel, de kosten van energiegebruik, de kosten verbonden aan het gebruik van infrastructuur, de eigen algemene of overheidskosten en de eigen financieringslasten en afschrijvingen.
- 3.7. In de samenwerkingsovereenkomst zullen de samenwerkende partijen een regeling opnemen ter beperking en mitigering van gemeenschappelijke kosten.

#### **Artikel 4: Overige bepalingen**

- 4.1 Partijen zullen in samenspraak met elkander het rollend materieel dat met het oog op de samenwerking zal worden aangeschaft, nadere en volledig specificeren en zijn daarbij verplicht te conformeren aan de minimum technische specificaties opgenomen in de invitation to tender met betrekking tot de Nederlandse concessie, onverminderd de bepalingen van EU-richtlijn 98/46 en/of het Europese aanbestedingsrecht.
- 4.2 Partijen zijn, bij het nader specificeren en verkrijgen van nieuw rollend materieel, gebonden aan het principe dat een bedrijfseconomisch optimale prijs/kwaliteit verhouding en in een optimale operationele inpasbaarheid voor de gehele operatie over de Verbinding tot stand zal worden gebracht voor de duur van de samenwerking van 15 jaar en dat de integrale gebruikskosten zoveel als mogelijk worden teruggedrongen.



- 4.3 De samenwerking zal in iedere staat waarin een van de samenwerkende partijen is gevestigd, bestaande veiligheids- en communicatiesystemen respecteren. Wel zullen de samenwerkende partijen trachten deze systemen koppelbaar te maken of op andere wijze tot harmonisatie te geraken.
- 4.4 De Staat zal de infraprovider van de HSL-Zuid verzoeken omtrent veiligheidssystemen overleg te plegen met SNCF.
- 4.5 De Staat zal zich inspannen om het bestaande hoge snelheidsrollend materieel van de SNCF toe te laten voor het vervoer over de Verbinding.

#### **Artikel 5: Toepasselijk recht en geschillen**

- 5.1 Deze overeenkomst wordt beheerst door Nederlands recht.
- 5.2 Geschillen omtrent de uitleg of uitvoering van deze overeenkomst zullen door een raad van bindend adviseurs worden beslecht, volgens de regels van het recht en op de wijze zoals de raad van bindend adviseurs zelf zal vaststellen.
- 5.3 De raad van bindend adviseurs zal zijn samengesteld uit drie bindend adviseurs, waarvan SNCF er één zal benoemen, NMBS/HSL-Zuid vervoermaatschappij er één zullen benoemen en de twee benoemde bindend adviseurs de derde, en voorzittende, bindend adviseur zullen benoemen.
- 5.4 De kosten van geschillenbeslechting zullen door partijen gezamenlijk worden gedragen.

Aldus opgesteld en overeengekomen te:

<i>behandeld door</i>	mr. R. van de Klashorst
<i>correspondentie</i>	postbus 11756, 2502 AT Den Haag
<i>telefoon</i>	070-3488847
<i>fax</i>	070-3470077
<i>e-mail</i>	r.vandeklashorst@prdf.nl
<i>zaaknummer</i>	--

**For bidding purposes, Tenderers will assume cost en revenues sharing mechanisms as set out in sections 2.4 and 2.5 of the ITT and the Draft Contract with SNCB.**

## **Draft Agreement SNCF**

*Currently SNCF, SNCB and the Dutch State are preparing a Draft Agreement that will replace this description of positions.*

### **Position Dutch State**

The Dutch State has proposed to come to an agreement with SNCB and SNCF regarding the future high-speed rail services on the route Paris-Brussels-Amsterdam, on the following basis:

- a period of 15 years;
- 16 trains per direction per day;
- cost sharing mechanisms comparable to those in the draft contract with SNCB (largely the same as the current Thalys Agreements);
- revenue shares in line with the current shares between Thalys partners, adjusted upward for the investments in the new line between Antwerp and Amsterdam.

### **Position SNCF**

SNCF has expressed her willingness:

- to accept the Concessionaire as her partner for the future international high-speed rail services on the route Paris-Brussels-Amsterdam;
- to negotiate with the SNCB and the State a Draft Agreement on the basis of the description of the Thalys Services appended hereafter;
- to realise 16 paths per direction per day, provided that:
  - the currently available market data shows these services are economically justified;
  - they can be accommodated in Gare du Nord, for example through coupling them to trainsets running on the route Köln-Brussels-Paris or Brussels-Paris.
- to jointly specify and order rolling stock with SNCB and the Concessionaire that constitutes the best economic solution for these services and is capable of meeting the operational requirements on the three networks.

### **Position SNCB**

SNCB has agreed with the Dutch State to jointly negotiate with SNCF from the same starting position as described above under 'Position State', and from the perspective of a Joint Operating Company with the future Concessionaire.

Regarding the current Thalys agreements described by SNCF, SNCB remarks that the choice of a common inventory and yield management system and the handling of booking fees shall be discussed with the future Concessionaire.

# ***Financial agreements between Thalys Partners for the operation of Thalys services.***

## **- description by SNCF -**

The financial agreements described here include all the current agreements which will still be relevant after the high-speed line between Antwerp and Amsterdam is in operation.

### I) Definition of Thalys Services

Thalys Services are all services operated by the Thalys trainsets (currently 17 PBKA trainsets and 10 PBA trainsets) in cooperation between SNCF, SNCB, NS and DB, who jointly set the commercial and operational standards of these services. All Thalys trainsets are jointly operated as a pool by a common management entity.

The following agreements apply to regular services, which are opened to individual passengers and are published in advance in general timetables.

### II) Revenue determination and sharing.

The net revenue for the carriers for each ticket sold is equal to the price paid by the customer minus a distribution commission for the network which sold the ticket. The amount of this commission is detailed at point III) - 6).

The net revenue for each origin - destination of a passenger is shared according to the physical distance on each partner's network.

The total revenue of a partner for a whole year is called the allocated share.

### III) Cost determination and sharing.

1) The following operating costs, which are generated on a geographical basis, are borne entirely by the partner on whose territory the costs are created:

- Infrastructure tolls (including depreciation costs, operation and maintenance);
- Energy costs;
- Station costs;
- Manoeuvres in stations and transfers of the trainset to and from the maintenance centres.

1) Driving and train staff:

The working load is shared between the partners according to the times spent on each partner's network according to the published timetables (including the stops at stations where the annual number of international passengers boarding or alighting Thalys trains doesn't exceed 500 000). Each partner bears the corresponding costs with its own costs per unit.

2) Rolling stock capital charges.

The definition, number and costs of the trainsets needed for Thalys services are jointly agreed by the partners prior to ordering them to the manufacturer, as well as the ownership sharing between them.

An annuity for capital charges of a set is calculated as follows:

$$A = \frac{C i (1 + i)^{n + 1}}{(1 + i)^n - 1}, \text{ with:}$$

$C =$  average cost of a trainset (including fixed costs), calculated at the economic conditions of the year of calculation (actualized with the average of retail price indexes in the 4 countries - weighted by the percentage of payments in each currency),

$i =$  Real interest rate - nominal rate of long term government bonds (over 5 years) minus inflation rate - during the period of construction, weighted by the share of each network in the total number of trainsets,

$n =$  economic lifetime of the trainsets, equal to 20 years.

Each partner is credited with the number of trainsets it owns multiplied by the annuity of the trainset. The sum of the partner's credits represents the total capital charges of the Thalys pool.

Each partner is debited with a share of the total capital charges equal to the percentages of time spent on each partner's network according to the published timetables (including the stops at stations where the annual number of passengers boarding or alighting Thalys trains doesn't exceed 500.000).

The difference between credits and debits are compensated between the partners.

3) Rolling stock maintenance costs:

The maintenance standards, sharing between the maintenance centres, and costs are set by a "maintenance group" which includes representatives of all partners.

The maintenance costs (except servicing in stations costs - cleaning of trains - which are borne by the network where the operations occur) are shared between the partners according to the following rule:

- 50 % as per the time spent on each partner's network according to the published timetables (including the stops at stations where the annual number of international passengers boarding or alighting Thalys trains doesn't exceed 500 000).
- 50 % as per the actual distances run on each network by commercial trains.

1) Common costs:

The following operating costs, which are jointly agreed by the partners and considered as common costs, are shared according to the percentages of allocated shares (see definition at point II):

- On board services (catering, train staff uniforms);
- Compensation to customers for delays and lack of services;
- Common inventory and yield management system (including Resarail and Sysrail contracts);
- Booking fees of the selling networks except SNCF and SNCB (see point III - 6));
- Management Information System (back-office contract);
- Common marketing studies;
- Common communication, Thalys internet site and brand management.

The operating costs of the pool management unit and trainsets 'optimisation centre are shared as per time spent on each partner's network according to the published timetables (including the stops at stations where the annual number of international passengers boarding or alighting Thalys trains doesn't exceed 500 000).

1) Distribution costs:

The distribution commission for the network which sells a ticket is equal to 10 % of the gross revenue (UIC rules). However, the commission for SNCF and SNCB is equal to 12%, because these networks pay the booking fees of their transactions with Resarail (who operates the system).

All internal distribution costs are borne by the selling networks.

---