

Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Personenvervoer
Projectdirectie HSL-Zuid

Aan
de Minister

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Gudrun van Oirschot	3538312
Datum	Bijlage(n)
18 maart 1998	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
U98001494	-
Onderwerp	
Waarde potentieel HSL-Zuid	

De afgelopen maanden heeft NS hard gelobbyd voor de stellingen:

- De HSL-Zuid is niets waard; er is geen business-case, maar sprake van herverdeling van reizigers en inkomen (Huizinga bij de Minister)
- Stations hebben geen waarde, integendeel er moet geld bij

In dit memo vindt u enige achtergrondinformatie over de inhoudelijke merites van dit argument en over de wijze waarop met dit onderwerp de afgelopen jaren is omgegaan.

HSL vs overige netwerk

De HSL-Zuid heeft inderdaad interferentie met het bestaande spoor-netwerk. Er zal ten aanzien van het binnenlands vervoer een aanzienlijke verschuivingen van reizigersstromen van de bestaande lijn naar de nieuwe lijn optreden.

Uitgangspunt bij de uiteindelijke integrale investeringsbeslissing over HSL en klassiek spoor tot zeg maar 2010 was;

- alle vervoer naar België, Frankrijk, Engeland over de HSL-Zuid,
- binnenlands vervoer op de trajecten Amsterdam-Rotterdam-Breda-Eindhoven en Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven per HST over de HSL-Zuid.

Waarde potentieel HSL

Dat het vervoer over de HSL-Zuid wel degelijk van grote waarde is blijkt onder meer uit het feit dat:

- De Beneluxtrein op dit moment een van de meest winstgevende delen van NS is. Al het internationaal vervoer naar het zuiden zal straks over de HSL gaan.
- De NS heeft in meerdere berichtgeving kenbaar gemaakt dat de twee hogesnelheidslijnen (Zuid en Oost) de ruggengraat van het hoofdrailnet zijn, die worden verbonden met belangrijke andere lijnen. Dit zegt voldoende over het waarde potentieel dat binnelandsvervoer over de HSL-Zuid heeft.

Postbus 20903, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Parkstraat 83

Telefoon +31 70 351 6104
Telefax +31 70 351 6344



Op dit moment wordt de commerciële waarde van de HSL-Zuid verder uitgewerkt aan de hand van vervoersprognoses (aantallen reizigers en waarde). Voor meer informatie hierover verwijs ik naar de bijlage. Bij de investeringsbeslissing was de prognose 6 miljoen reizigers inzake binnenlands vervoer en eveneens 6 miljoen internationale reizigers.

Uit een zeer recent verricht imago-onderzoek HSL-Zuid (december 1997) blijkt dat 33% van de Nederlanders denkt in de toekomst gebruik te gaan maken van de HSL-Zuid en 23% van de Nederlanders geeft aan misschien gebruik te gaan maken van de HS-Zuid. Tevens geeft 58% aan bereid te zijn meer te betalen voor een reis met de HSL-Zuid dan voor een reis met de gewone trein.

Ook de SPI heeft in 1994/95 aangegeven dat exploitatie van de HSL-Zuid 1.8 mld gulden (NCW) kan opleveren.

Stations

Stations zijn een element in de waardeketen. De exploitatie van stations heeft echter niet tot doel financiering van het vervoer. Uit de marktconsultatie en gesprekken met lokale partijen blijkt dat stationsontwikkeling in knooppunten financieel aantrekkelijk is. Om een voorbeeld te geven de verachting is dat ontwikkeling van de Amsterdam-Zuid-as leidt tot onroerende goed prijzen van f 500,- tot f 700,- per vierkante meter.

Achtergrond investeringsbeslissing HSL

Bij de besluitvorming over de HSL heeft de overheid (de investeerder die verantwoordelijk is voor het integrale netwerk) in overleg met NS gezien wat de effecten van de HST zouden zijn. In 1994 was de inschatting dat 27% van de internationale reizigers en 65% van de nationale reizigers ook zonder HSL met de trein zouden willen reizen. Om aan deze vervoersvraag te kunnen voldoen moet echter voldoende infrastructuurcapaciteit beschikbaar zijn. Door te investeren in de HSL komt deze capaciteit beschikbaar. Bovendien kan op deze wijze een groot aantal investeringen in uitbreiding van het bestaande spoor worden uitgesteld of voorkomen.

Directeur-Generaal Personenvervoer

W. de Boer

Initial Assessment of the Commercial Proposition

An initial assessment of the economic viability of the broad range of commercial activities that the High Speed Line -South (HSL) project could encompass is required to inform on the development of the privatisation model project. The assessment covers the following potential business opportunities:

1. International train operations
2. Domestic (shuttle) train operations
3. Stations
4. Exploitation of the Rights of Way and Other Ancillary Revenue
 - telecommunications
 - power transmission
 - property
 - light freight

A summary of the status and, where appropriate, findings of the assessment are detailed below.

1. International train operations

The initial assessment has been completed for international train operations, i.e., for the operation of train services from Amsterdam, Schiphol and Rotterdam to Antwerp, Brussels, Paris and London. This initial assessment indicates that the commercial operation of international train services could generate an economic surplus before any contribution towards the capital and maintenance costs of infrastructure.

The assessment is based on a reasonable set of assumptions for the development of passenger volumes and revenues and operating costs, which have been derived from research and experience of other analogous international train operations.

The development of passenger volumes has been determined by applying the historical underlying growth rates between each origin and destination pair and for each mode to the current passenger flows, and then estimating the likely levels of modal substitution from air, car and conventional rail to high speed rail, and of the level of generation. The assumptions for the level of modal substitution and generation are based on analysis of other situations where new rail infrastructure has been introduced.

The estimates for passenger volumes critically assume that the high speed rail services will largely replace conventional rail services along the corridor.

A fare structure that reflects the journey time and service benefits of the new transport system has been assumed, which results in an increase in prices over the current low Thalys fares; in

particular for those origin and destination pairs where the dominant competitive mode is air (Netherlands - Paris, Netherlands - London) and where the journey time benefit of the new system is greatest, the fares are increased to more closely approach air fares. A simple price-volume elasticity is applied to reflect the reduction in passenger volumes that these price increases would cause.

The operating costs, including the leasing costs for rolling stock, for a new operator have been estimated and assume a particular model of train operation (e.g., two trains per hour from Amsterdam to Paris in 2006).

The revenues and cost are used to determine the operating profit before infrastructure charges. This suggests that under a reasonable set of assumptions, an operator could expect to make an economic surplus if allowed to operate commercially, i.e., to charge the fares which optimise revenue and to minimise its costs consistent with the desired levels of service.

Access to revenue and cost data and forecasts for existing NS operations can help to refine the analysis, which in any case will be further developed during the course of this year.

2. Domestic train operations

The review of the economic viability of domestic train operations is in progress. However there is no evidence to suggest that the operation of a high speed domestic service will not also be financially viable if run on a commercial basis.

3. Stations

There may be opportunities for the project to capture some of the value associated with the development of the stations served by the HSL. This may be achieved via a share of the value accruing from design and build phases of station (re-)development or it may be via a share in the value from the ongoing operation of the station, where revenues from retailing, commercial lets, advertising, and station access charges may offer significant value. The scale of these opportunities will depend on the ownership and exploitation rights of the stations, and will be evaluated as negotiations progress and the privatisation model develops.

4. Exploitation of the Rights of Way and Other Ancillary Revenue Opportunities

Telecoms

The opportunity for the HSL to lay fibre optic cable (or to lease the rights to do so) to meet the growing demand for telecommunications capacity is potentially viable. The costs of laying the cable are relatively low but revenues are uncertain.

There may also be an opportunity to provide on-board passenger telecommunications facilities.

Power Transmission

Use of the right of way along the HSL corridor to provide regional power transmission capacity via on-ground or underground cables may be attractive, but may be constrained by safety and technical considerations, which are currently being assessed.

Property

The assessment of the land acquisition activity necessary for the HSL suggests that the opportunity for the project to share in any value gain in the land may be limited and is localised. However it may be appropriate to give the land acquisition process a more commercial focus through addition of an expert in the Netherlands property market to the HSL team. This expertise would also support HSL in its development of the stations proposition and negotiations.

Light Freight

There may be an opportunity to use the HSL for the transport of high value or time sensitive freight such as flowers or parcels. This opportunity has not yet been evaluated.