



Aan  
De minister

Classificatie  
-

Contactpersoon  
Van Straten  
Datum  
2 september 2008  
Ons kenmerk  
RWS nummer  
Onderwerp  
Vervolggesprek met NS/HSA op 3 september 2008

Doorkiesnummer  
6539  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Getypt door/paraaf  
Van Straten  
Vergeleken door/paraaf  
-  
Verzonden door/paraaf  
RWS  
Ondertekening door/paraaf  
DG-RWS  
Medewerking van/paraaf  
RWS/HSL  
Gijsbers

Vervolg op  
-  
Rappeldatum  
-  
Verzenddatum  
-  
Verzendwijze  
-  
Na verzending retour aan  
Van Straten

Afschrift aan  
Div.  
Secretariaat Spoor  
DG-Mo  
DG-RWS  
Gijsbers  
Zoetewij  
Geluk  
Van Vulpen  
Van Straten

Adres  
-

# Nota

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Mobiliteit

Aan  
De minister

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Van Straten	6539
Datum	Bijlage(n)
2 september 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS nummer	-
Onderwerp	
Vervolggesprek met NS/HSA op 3 september 2008	

Geachte minister,

Bij deze ontvangt u het dossier ter voorbereiding op uw gesprek op 3 september met de heren Veenman en Meerstadt van NS, en de heer Van Roozendaal van HSA inzake de financiële positie van HSA. Het dossier bestaat uit de voorliggende nota met daarin een analyse van de uitkomsten van de externe toets op de financiële informatie die HSA heeft verstrekt en een advies voor het gesprek op 3 september. Als bijlagen ontvangt u de eerdere nota's die u ter voorbereiding op het gesprek met de genoemde heren op 20 augustus heeft ontvangen, alsmede de concept rapportage over de externe toets op de door HSA verstrekte financiële informatie.

Voorafgaand aan uw gesprek op 3 september met NS en HSA is een voorbespreking gepland waarin u ambtelijk wordt voorbereid.

## Externe toets

Tijdens het eerste gesprek met NS en HSA op 20 augustus is besloten de door HSA geleverde financiële informatie te laten verifiëren door het externe bureau dat reeds bezig is de onderbouwingen van de HSA claim inzake de reistijden in België en het aantal treinen naar Parijs te toetsen. Dit bureau PWC (PricewaterhouseCoopers) heeft afgelopen week meerdere dagen bij HSA gesprekken gevoerd en informatie getoetst. Vrijdag 29 augustus heeft PWC hierover een eerste concept rapportage met V&W besproken. PWC heeft geen toegang gekregen tot informatie over de 'veranderde marktomstandigheden' en de prognoses over de bezettingsgraad van de HSA treinen. Toch zijn enige conclusies te trekken.

Directeur-Generaal  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 351 7176  
Fax +31 70 351 6007

Conclusies n.a.v verificatie PWC:

- 1) De door HSA opgegeven prognose van het benodigde extra vermogen tot aan Aanvangsdatum (€ 75 miljoen) is te herleiden tot kostenposten in de HSA administratie. Hoewel op onderdelen vragen zijn te stellen over de omvang van de kostenposten is grosso modo sprake van reële inschattingen. Het bedrag van € 75 miljoen is gebaseerd op een Aanvangsdatum 1 januari 2009. Wanneer de Staat kiest voor Aanvangsdatum 1 maart 2009 (als onderdeel van een package-deal) wordt dit bedrag lager.
- 2) Van het benodigde vermogen van € 75 miljoen wordt € 40 miljoen gedekt uit de van de Staat ontvangen schadevergoeding vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum. Resteert een vermogensbehoefte van € 35 miljoen.
- 3) PWC constateert dat het acute liquiditeitsprobleem van HSA reëel is, en wordt veroorzaakt doordat aandeelhouder NS voor de resterende € 35 miljoen geen leningen aan HSA meer wil verstrekken.
- 4) Ten aanzien van de (zeer negatieve) cashflow tijdens de eerste twee jaar van exploitatie (2009 en 2010) constateert PWC dat de opgave van HSA waarschijnlijk reëel is. Definitief kan dit niet bepaald worden omdat PWC geen inzicht heeft gekregen in de verwachte bezettingsgraad van de treinen.
- 5) De negatieve cashflow wordt veroorzaakt door relatief hoge kosten omdat de organisatie al is ingericht op het uitvoeren van alle gecontracteerde treindiensten, terwijl slechts opbrengsten worden gegenereerd uit een uurdienst Amsterdam – Schiphol – Rotterdam en vanaf 1 juli 2009 7 Thalysdiensten Amsterdam – Parijs.
- 6) PWC constateert dat HSA een nieuw model gebruikt om haar businesscase te berekenen, vergelijkingen met de businesscase die ten grondslag ligt aan de concessieovereenkomst zijn daardoor niet of nauwelijks te maken.
- 7) De cashflow zal enigszins minder negatief zijn dan HSA doet voorkomen omdat in de HSA cijfers de Thalysdienst als neutraal wordt meegenomen. De Thalysdienst is echter winstgevend en verwacht mag worden dat de opbrengsten verder stijgen als gevolg van de forse tijdwinst die met de ingebruikname van de HSL-Zuid wordt gerealiseerd.
- 8) PWC constateert dat zij de vraag of de continuïteit van HSA op de langere termijn in gevaar komt niet kan beantwoorden, omdat die continuïteit wordt bepaald door de inschattingen (reizigersaantallen e.d.) die HSA gebruikt. Deze inschattingen heeft PWC niet mogen zien.

PWC heeft haar werkzaamheden met het uitbrengen van de concept rapportage voorlopig gestaakt. Nadere verificatie van gegevens zal wel tot enige aanscherping van de cijfers leiden, maar naar verwachting niet tot aanpassing van de conclusies.

**Advies**

Er zijn twee scenario's mogelijk ten aanzien van uw gesprek met NS en HSA;

- 1) NS en HSA kunnen bereid zijn constructief met u te komen tot een oplossing waarbij zowel de Staat als NS/HSA een deel van de kosten op zich nemen.
- 2) NS en HSA houden vast aan de eerder gekozen lijn en zijn niet bereid tot enige extra investering in HSA.

**Ad 1)**

De uitkomsten van de externe toets bevestigen dat het korte termijn liquiditeitsprobleem van HSA reëel is, maar ook dat dit probleem wordt veroorzaakt door de weigering van aandeelhouder NS om HSA nieuwe leningen te verstrekken. Dit liquiditeitsprobleem kan worden opgelost doordat de aandeelhouder zich bereid verklaart nieuwe leningen aan HSA te verstrekken, eventueel kan V&W overgaan tot het versneld nacalculeren van de eerste schadevergoeding vanwege het verschuiven van de Aanvangsdatum wat HSA op korte termijn maximaal € 12,5 miljoen oplevert. Daarnaast kan V&W een voorschot verstrekken op de nieuwe schadevergoeding die vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 naar een nog te bepalen datum zal moeten worden verstrekt. Dit zal HSA maximaal € 10 miljoen opleveren uitgaande van een Aanvangsdatum op 1 maart 2009 (.ongeveer € 2 mln per maand).

**Ik adviseer u tijdens het gesprek met NS en HSA aan te geven dat u bereid bent over te gaan tot versnelde betaling van de schadevergoedingsbedragen tot € 15 miljoen, mits NS zich bereid verklaart HSA nieuwe leningen te verstrekken voor het restant van de benodigde € 35 miljoen.**

**Ten aanzien van de negatieve cashflow in de eerste jaren van de exploitatie kunt u aangeven dat u bereid bent te komen tot uitgestelde betaling van de gebruiksvergoeding in de eerste twee jaar van exploitatie en het vaststellen van de Aanvangsdatum op uiterlijk 1 maart 2009, mits NS bereid is over te gaan tot ophoging van het garanti kapitaal met € 100 miljoen.**

Met deze maatregelen is, zelfs uitgaande van de niet te verifiëren zeer negatieve marktverwachtingen van HSA, niet langer sprake van een faillissementsrisico voor HSA op de langere termijn. Als NS ondanks dit genereuze aanbod blijft volhouden dat de businesscase van HSA niet levensvatbaar is kunt u aangeven dat u dit niet kan controleren, maar ook dat u vasthoudt aan de lijn zoals deze tijdens het gesprek van 8 juni 2004 tussen de minister Peijs en Zalm met NS en HSA is vastgesteld. Namelijk dat prognoses geen reden zijn om contracten aan te passen. U kunt daarbij de toezegging herhalen die in 2004 ook is gedaan dat de Staat bereid is om enige jaren na start exploitatie met HSA te kijken naar de resultaten van HSA.

**Ad 2)**

Als NS en HSA niet bereid zijn om extra te investeren in HSA betekent dit dat zij het volledige ondernemersrisico bij de Staat willen leggen. De Staat kan hier niet op ingaan. Niet alleen is het politiek onwenselijk, maar ook juridisch en maatschappelijk is het niet verdedigbaar dat de Staat de gevolgen van een te hoge bieding door NS/KLM in 2000 volledig op zich neemt.

De analyse van de Landsadvocaat bevestigt dat een faillissementsaanvraag door HSA of NS door de Staat niet kan worden voorkomen. Er zijn wel mogelijkheden zoals het overnemen van de HSA aandelen maar deze kennen grote nadelen en risico's.

**Ik adviseer u in geval NS weigert te bewegen aan te geven dat u met de minister van Financiën kijkt of u op grond van de positie van NS als maatschappelijke onderneming kunt ingrijpen bij NS. U acht het niet acceptabel dat NS de gevolgen van een te hoge bieding ten tijde van de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid probeert af te wentelen op de Staat, en daartoe bereid is de ingebruikname van de HSL-Zuid met jaren te vertragen door doelbewust een faillissement van HSA te veroorzaken.**

U kunt hierbij laten doorschemeren dat u een faillissementsaanvraag niet stilzwijgend zult aanvaarden, en ook extern duidelijk zult maken waar het faillissement door is veroorzaakt. Daarnaast kunt u laten blijken dat een directie van NS die dusdanig in strijd met het maatschappelijke belang handelt niet langer kan rekenen op uw vertrouwen.

Overigens is de inschatting dat NS en HSA het niet zover durven te laten komen. De inmiddels goede reputatie van NS, en de persoonlijke reputaties van de NS directie, zullen zwaar beschadigd raken bij een faillissement van HSA. Er zal opnieuw uiterst kritisch worden gekeken naar de oorspronkelijke bieding van NS/KLM, waarbij ook de afgewezen bidders DB/Arriva en CGA/Connexxion zich niet onbetuigd zullen laten. Daarnaast verliest NS met een faillissement van HSA het exclusieve recht om de komende 15 jaar binnenlands hogesnelheidsvervoer te verrichten en ontstaat de mogelijkheid dat een buitenlandse concurrent van NS als DB of SNCF in Nederland gaat rijden. Dit was ten tijde van de aanbesteding nog reden voor NS om een zeer hoog bod uit te brengen.

De harde lijn van NS lijkt bedoelt om de Staat tot extra concessies te dwingen. In het gesprek op 3 september moet NS duidelijk gemaakt worden dat de Staat niet verder wil en kan gaan dan de genoemde maatregelen onder ad 1.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,

Ir. L.H. Keijts