

NS Hispeed

Directie

Postbus 487, 1000 AL Amsterdam
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 T.a.v. de Contractmanager Concessieovereenkomst
 Mevr. [REDACTED]
 DGP/B&C/CBO
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag

De Oost
 Stationsplein 9
 Postbus 487
 1000 AL Amsterdam
 Nederland
 NSHispeed.nl

DG Mobiliteit	
REG.NR/Venw/10910-2009	
Ingekomen	
29 APR. 2009 3993	
Afdoeningstermijn	
Spa	Deponeren
DOSSIERVENW/10910/	

Datum 24 april 2009
Ons kenmerk HSA/09-005
Onderwerp Wijzigingsvoorstel Concessieovereenkomst

Telefoon [REDACTED]
Telefax [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@nshispeed.nl

De informatie opgenomen in deze brief en bijlage is geclassificeerd als Bedrijfsgeheim.

Geachte mevrouw [REDACTED],

Hierbij dient HSA Beheer op grond van artikel 15 van de Concessieovereenkomst ("CO") een wijzigingsvoorstel in tot :

1. aanpassing van de reistijden, zoals omschreven in Bijlage 1 CO en het bedieningspatroon zoals omschreven in artikel 4.2 sub (a) CO en
2. aanpassing van de Gebruiksvergoeding, zoals bepaald in artikel 10 CO en Bijlage 2 CO.

Om de transparantie van het wijzigingsvoorstel te waarborgen worden eerst de achtergronden geschetst bij het wijzigingsvoorstel, alvorens de financiële gevolgen te beschrijven. Het concept Contract Amendement treft u in Bijlage 1. Als bijlage 1a treft u aan een tabel met reistijden, waaruit onder meer blijkt hoe de reistijden in het Contract Amendement zijn opgebouwd. Het wijzigingsvoorstel dat u op 9 juni 2005 (HSA/05-027) bereikte, wordt hierbij ingetrokken.

1. Achtergronden bij het voorstel tot wijziging van de reistijden

In mei 2002 heeft HSA Beheer de Staat verzocht om bijstand in de onderhandelingen tussen HSA Beheer en NMBS over de verbindingen Den Haag c.q. Breda – Brussel. Begin 2004 heeft HSA Beheer de Staat op de hoogte gesteld van de reistijden problematiek in België. De Staat verleende HSA Beheer bijstand conform artikel 12.6 CO. HSA Beheer heeft met haar brief van 25 januari 2005 (HSA/05-004) zich het recht voorbehouden om voor aanpassingen ten opzichte van de gecontracteerde reistijden en bediening, compensatie te zoeken door middel van een wijzigingsvoorstel.

Het overleg tussen de ministers Peijs en Vande Lanotte in het kader van de bijstand ex artikel 12.6 CO heeft op 8 maart 2005 geresulteerd in een document met gezamenlijke conclusies dat door beide ministers is ondertekend. Het is de bedoeling dat deze gezamenlijke conclusies worden overgenomen in de definitieve Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS. De gezamenlijke conclusies bevatten aangepaste reistijden in België en een afwijkende bediening van Den Haag en Breda. De nieuwe reistijden wijken substantieel af en zijn aanzienlijk langer dan de reistijden zoals die ten grondslag hebben gelegen aan de overeengekomen reistijden tussen de Staat en HSA Beheer in de CO. De langere reistijden in België hebben consequenties voor de treindiensten tussen Amsterdam – Brussel, Amsterdam – Parijs en Den Haag – Brussel.

Bovengenoemde wijzigingen zorgen er voor dat de best mogelijke reistijd in België ten opzichte van de reistijd waarop de bieding van HSA Beheer was gebaseerd, enerzijds van 37 minuten verlengd wordt tot 46 minuten voor 250 km/u materieel en anderzijds van 34 minuten tot 45 minuten voor 300 km/u materieel. De totale best mogelijke reistijd voor de verbinding Amsterdam – Brussel wordt hiermee 102 (56 in Nederland en 46 in België) minuten voor 250 km/u materieel en 97 (52 in Nederland en 45 in België) minuten voor 300 km/u materieel.

In ons wijzigingsverzoek is uitgegaan van de verbinding Den Haag – Breda – Brussel zoals die is neergelegd in de gezamenlijke conclusies. Voor deze verbinding wordt de best mogelijke reistijd 100 minuten ten opzichte van een reistijd van 94 minuten die voor deze verbinding op basis van de bekende reistijden bij de bieding is bepaald. Als in realiteit deze verbinding niet wordt gerealiseerd, behoudt HSA Beheer zich het recht voor een nieuw wijzigingsverzoek in te dienen.

Het behalen van de best mogelijke reistijden in België is afhankelijk van de realisatie van voorziene infrastructurele werken in België, waardoor de best mogelijke reistijden volgens de verwachtingen ten tijde van de overeenstemming tussen de ministers vanaf december 2009 voor het V250 materieel en december 2012 voor het V300 materieel behaald kunnen worden. Vóór deze data gelden nog langere reistijden in België. Ons wijzigingsverzoek is gebaseerd op de fasering in de verbetering van de reistijden in België zoals in de gezamenlijke conclusies van de ministerieel overleg België-Nederland van 8 maart 2005 is vastgelegd. Als in realiteit de reistijden afwijken van de bij dit wijzigingsverzoek (inclusief Appendix 2.2. van het rapport van PricewaterhouseCoopers, zie Bijlage 2) gehanteerde uitgangspunten, zal HSA Beheer een nieuw wijzigingsverzoek indienen.

Met brief HSA/05-027 d.d. 9 juni 2005 diende HSA een wijzigingsverzoek in tot enerzijds aanpassing van de reistijden, zoals omschreven in Bijlage 1 CO en het bedieningspatroon zoals omschreven in artikel 4.2 sub (a) onder (ii) en (iii) CO en anderzijds aanpassing van de Gebruiksvergoeding, zoals bepaald in artikel 10 CO en Bijlage 2 CO. Naar aanleiding van een verschil van inzicht over de te kiezen grondslag voor de verlangde wijzigingen is door HSA en de Staat een bindend adviesprocedure doorlopen conform de daarvoor geldende bepalingen uit de CO. Het bindend advies luidde dat het wijzigingsverzoek terecht was gebaseerd op artikel 15 lid 2 onder (i) van de CO, voor zover dit verzoek was gerelateerd aan het verzoek van HSA tot wijziging van de reistijden.

Nu op grond van de gezamenlijke conclusies is komen vast te staan dat HSA Beheer niet kan voldoen aan haar verplichtingen uit artikel 4 CO jegens de Staat, staat HSA Beheer op grond van artikel 15.2 sub (i) CO, waarin o.m. wordt verwezen naar artikel 12.6 (bedoeld is artikel 12.5, zie overweging 6.11 van het bindend advies d.d. 7 september 2006) en Bijlage 1 CO, een beroep op de wijzigingsprocedure open. HSA Beheer voldoet derhalve aan de vereisten die de CO stelt voor het inroepen van de wijzigingsprocedure.

2. Achtergronden bij het voorstel voor wijziging van het bedieningspatroon

De uitkomst van de bindend adviesprocedure naar aanleiding van het wijzigingsverzoek middels brief HSA/05-027 d.d. 9 juni 2005 was tevens dat voor zover het verzoek de wijziging van het bedieningspatroon betrof, artikel 15.2 onder i van de CO geen grondslag kan bieden voor een wijziging van het bedieningspatroon en van de daaraan gerelateerde gebruiksvergoeding.

Aangezien echter de bediening van Den Haag en Breda in de gezamenlijke conclusies als uitgangspunt is genomen voor het bepalen van de financiële consequenties van de langere reistijden in België, wil HSA in dit wijzigingsverzoek het bedieningspatroon in artikel 4.2 sub a ii) en iii) CO doen wijzigen zodat de nieuw voorgestelde hoogte van de Gebruiksvergoeding congruent is met het bijbehorende bedieningspatroon.

HSA Beheer behoudt zich hierbij wel het recht voor een wijzigingsvoorstel voor aanpassing van de Gebruiksvergoeding te doen ter compensatie van de financiële nadelen die door wijziging van de bediening van Den Haag en Breda optreden. Daarbij zal HSA Beheer zich baseren op CO artikel 15.2 sub v, e.e.a. conform de eerdere uitspraak van bindend adviseurs.

Voorts heeft HSA met SNCF en NMBS in verschillende gremia gesproken over het streven de diensten tussen Amsterdam en Parijs uit te breiden tot een frequentie van 16 treinen per dag per richting. HSA heeft zich ingespannen om deze frequentie van 16 treinen te bereiken, maar de vervoersprognoses van zowel HSA, SNCF als NMBS zijn zodanig dat in een volwassen markt geen hogere frequentie dan 10 treinen per dag per richting gerechtvaardigd is. Hierover werd U geïnformeerd met brief HSA/07-012 van 20 april 2007.

Ter toelichting hierop merkt HSA nog het volgende op. Vanaf het tekenen van de Coov heeft HSA vele malen in Thalys verband gesproken met SNCF over de bediening naar Parijs. Daarbij is van de zijde van HSA uitdrukkelijk aangegeven dat wij - conform position statement van SNCF - 16 treinen per richting per dag wilden laten rijden tussen Amsterdam en Parijs. Ondanks inspanningen van de kant van HSA, werd door SNCF echter al vrij snel gesteld dat opbrengstenprognoses uitwezen dat een frequentie van 16 treinen vanuit economisch perspectief niet gerechtvaardigd was. Reeds in de tussen SNCF, NMBS en NS gesloten Dutch Route Agreement op 9 december 2005 is afgesproken dat partijen na de ingroeiperiode slechts 10 treinen tussen Amsterdam en Parijs zullen rijden. Voorts is op 10 mei 2007 is binnen Thalys Internationaal (zie Bijlage 3) besloten de frequentie van de diensten Amsterdam - Parijs tot maximaal 10 per dag per richting te laten groeien. Hierbij is SNCF binnen haar position statement, waarnaar CO artikel 12.8 verwijst gebleven. In dit position statement wordt een frequentie van 16 treinen per dag per richting toegezegd onder het voorbehoud dat vervoers- en opbrengstenprognoses uitwijzen dat deze frequentie vanuit economisch oogpunt gerechtvaardigd zou zijn.

Op basis van artikel 12.8 CO is HSA Beheer hiermee nu gerechtigd tot het doen van een wijzigingsvoorstel tot aanpassing van het bedieningspatroon in artikel 4.2 sub a i) CO en aanpassing van de Gebruiksvergoeding in artikel 10 CO.

De aanpassing van het aantal treinen naar Parijs betekent dat ook de frequentie van de Dienst Amsterdam - Brussel zoals omschreven in artikel 4.2 sub a i) CO wordt aangepast. De concessiebepaling is immers een vertaling van de oorspronkelijke afspraak tussen alle betrokken partijen om 16 keer naar Brussel te rijden (v.v.), en 16 keer naar Parijs (v.v.). Daarbij is tevens relevant de door HSA en NMBS gemaakte keuze voor V250 materieel om de verbinding Amsterdam - Brussel (plus binnenland) te rijden, en de inzet van Thalys materieel op de verbinding Amsterdam - Parijs. De contractuele afspraken die NMBS en HSA/NS FSC met Ansaldo Breda

betreffende V250 materieel hebben gemaakt bieden geen ruimte voor een hogere frequentie tussen Amsterdam – Brussel dan 16 keer per richting per dag. Ter illustratie hiervan wordt als Bijlage 4 een memo 'Dienstregeling Amsterdam – Brussel' overgelegd, met de voorziene dienstregelingen tussen Amsterdam en Brussel alsmede de voorziene dienstregeling tussen Amsterdam en Parijs. Uit dit memo blijkt dat alle 20 V250 treinstellen nodig zijn voor het goed en betrouwbaar kunnen uitvoeren van de gecontracteerde dienstregeling.

3. Financiële consequenties

De verlenging van de reistijden op het Belgische traject, de bediening van Breda en Den Haag en de frequentiebeperving van de treindienst Amsterdam – Parijs hebben zowel consequenties voor de kosten van HSA Beheer als voor de (verwachte) opbrengsten.

HSA Beheer heeft berekeningen opgesteld en vervat in een rekenmodel, waarmee de financiële consequenties van wijzigingen in bediening en reistijd kunnen worden bepaald. Inmiddels heeft, op verzoek van de Staat het accountantskantoor PricewaterhouseCoopers de berekeningen van HSA Beheer omtrent de financiële gevolgen van de reistijdverlenging en België en de verlaagde frequentie van de treindienst Amsterdam – Parijs beoordeeld (Bijlage 2). Dit rapport en het gehanteerde rekenmodel vormen de basis voor en zijn onderdeel van dit wijzigingsverzoek. Naar onze mening is door het onderzoek van PricewaterhouseCoopers voldaan aan artikel 13 van de Procedure afspraak artikel 15 Concessieovereenkomst van juli 2005.

In de berekeningen is de HSA Business Case behorende bij de CO als basis gebruikt. Deze Business Case was u op uw verzoek per brief van 27 februari 2004 (HSA/04-021) beschikbaar gesteld. De Business Case vormt de grondslag van het Financiële Binding Bid van NS/KLM, aangepast op specifieke onderdelen door partijen tijdens de laatste fase van de onderhandelingen in 2001, dat door de Staat is aanvaard en heeft geleid tot het sluiten van de CO. De in de Business Case gehanteerde uitgangspunten en aannames, zoals onder meer marktprognoses, elasticiteit en materieelkosten, zijn elementaire onderdelen van de CO. Het gecontracteerde bedieningspatroon is gebaseerd op een keuze van de Staat uit een aantal Varianten uit de ITT.

De Business Case is aangepast voor de wijziging van het bedieningspatroon voor Den Haag en Breda, zoals neergelegd in de gezamenlijke conclusies en de nieuwe Aanvangsdatum Concessie van 1 juli 2009.

De financiële consequenties van de gewijzigde reistijden in België en de lagere frequentie van de treindienst Amsterdam – Parijs zijn ten opzichte van de aldus aangepaste Business Case berekend. Hierbij zijn de consequenties van de lagere frequentie Amsterdam – Parijs berekend ná het effect van de langere reistijden in België.

In de berekeningen is geen rekening gehouden met mogelijke compensatie van geleden schade voor langere reistijden in België op basis de compensatieregeling uit de gezamenlijke conclusies van het ministerieel overleg België-Nederland van 8 maart 2005. Deze compensatieregeling heeft tot interpretatieverschillen geleid tussen NMBS en HSA Beheer, waardoor de financiële consequenties van deze regeling zeer onduidelijk zijn geworden. Mocht HSA in de toekomst compensatie ontvangen van NMBS, dan zal deze compensatie worden afgedragen aan de Staat, indien betaling door NMBS ertoe leidt dat HSA dubbel wordt gecompenseerd.

De berekeningen zoals gecontroleerd door PricewaterhouseCoopers leiden tot de conclusie dat de Gebruiksvergoeding op grond van artikel 15 CO met € 14 mln (prijspeil 2000) verlaagd dient te

worden. PricewaterhouseCoopers heeft deze reductie van de Gebruiksvergoeding als redelijk beoordeeld.

4. Overige consequenties

De consequenties voor de reizigers, NMBS, de Beheerder en de Staat worden hieronder in kwalitatieve bewoording toegelicht.

Reizigers

Voor de reiziger betekent de verlenging van de reistijd dat de hogesnelheidsverbinding met Brussel een minder aantrekkelijk en minder met de auto concurrerend product wordt dan aangenomen in het Bod van HSA Beheer. Meer potentiële reizigers zullen in plaats van te kiezen voor de hogesnelheidslijn, een alternatieve modaliteit (auto) kiezen voor een reis naar Brussel. HSA Beheer kan door de langere reistijd niet de kwaliteitssprong op het spoor bieden die ten tijde van het Bod was voorzien. Gevolg is significant lagere reizigersvolumes dan eerder aangenomen. Door een lagere frequentie van de treindienst Amsterdam – Parijs wordt het aantal directe verbindingen lager dan 1 per richting per uur zoals ten tijde van het Bod was aangenomen. In de spits wordt echter de frequentie zoveel mogelijk op peil gehouden.

NMBS

Voor NMBS heeft de verlengde reistijd dezelfde effecten als voor HSA Beheer: lagere reizigersvolumes betekenen minder opbrengsten. De langere reistijd heeft kostenoprijvende effecten voor NMBS, die door de verrekenmethodiek bij materieelkostenposten voor NMBS verhoudingsgewijs hoger kunnen uitvallen dan voor HSA Beheer.

Beheerder

Voor de Beheerder betekent de langere reistijd dat de internationale omloop van HSA Beheer anders wordt dan tijdens het Bod voorzien. Dit hoeft geen nadelige gevolgen te hebben.

Staat

Voor de Staat betekent de langere reistijd in België en de lagere frequentie van de treindienst Amsterdam – Parijs dat de verwachte opbrengsten in de vorm van Gebruiksvergoeding lager zullen uitvallen dan tijdens de sluiting van de Concessieovereenkomst was voorzien.

Procedure

Op grond van de feiten zoals uiteen gezet in deze brief, inclusief bijlagen, en samen gelezen met het rapport van PricewaterhouseCoopers, heeft HSA Beheer het wijzigingsvoorstel transparant en gedetailleerd onderbouwd.

Op grond van artikel 15.5 CO en de overeengekomen procesafspraken verzoekt HSA Beheer de Staat om binnen de daarvoor gestelde termijn op dit wijzigingsvoorstel te reageren.

Vanzelfsprekend is HSA Beheer bereid om dit wijzigingsvoorstel nader toe te lichten.

Hoogachtend,



Directeur HSA Beheer N.V.

Bijlagen:

1. Contract Amendement CO 2009.xx, inclusief als Bijlage 1a een tabel met reistijden
2. Rapport PricewaterhouseCoopers d.d. 9 december 2008, ref. 2008-3134 (in uw bezit)
3. Besluitvorming Thalys 10 mei 2007
4. Memo 'Dienstregeling Amsterdam – Brussel'