

Erk. onanvervoer
1 03 02605
24 JUL 2003
Bency
ster

Contractmanager Concessieovereenkomst  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
T a v [REDACTED]  
DGP/FIA/CBO  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk  
Ons kenmerk HSA/03 080  
Onderwerp Mijlpalen Concessieovereenkomst  
Bijlage(n)

Telefoon [REDACTED]  
Telefax [REDACTED]  
Opgesteld door [REDACTED]

Utrecht 22 juli 2003

Geachte [REDACTED]

In artikel 30 3 van de Concessieovereenkomst is een aantal Mijlpalen gedefinieerd. In het Implementatieplan van HSA zijn deze Mijlpalen van een datum voorzien waarop de Mijlpalen zullen worden gehaald. Artikel 30 7 Coov stipuleert dat HSA bij een vertraging van meer dan drie maanden de Staat hiervan schriftelijk in kennis stelt.

Met betrekking tot de Mijlpalen die in artikel 30 3 Coov onder sub i, sub ii en sub iii zijn genoemd, wil ik u het volgende meedelen. In het Implementatieplan van 30 november 2001 zijn de data voor deze Mijlpalen gesteld op respectievelijk 12 april 2002 voor sub i, 12 juni 2002 voor sub ii en 27 december 2002 voor sub iii. Per brief van 31 januari 2003 (HSA 03 011) heb ik met betrekking tot de Mijlpalen genoemd onder 30 3 sub i en sub ii een vertraging gemeld tot medio 2003. Met betrekking tot de Mijlpaal genoemd onder 30 3 sub iii heb ik in mijn brieven van 16 december 2002 (HSA 02/137) en 19 maart 2003 (HSA 03/041) een verschuiving aangekondigd.

Onder meer door de onzekerheid rond de bindend adviesprocedure is de definitieve samenwerkingsovereenkomst met de NMBS nog niet gesloten. Dit betekent dat de Mijlpaal onder artikel 30 3 sub i verder verschuift. De verwachting is nu dat de samenwerkingsovereenkomst niet eerder dan 1 oktober 2003 kan worden gesloten.

De samenwerking tussen GVO en de SNCF (artikel 30 3 sub ii) loopt mede daardoor ook vertraging op. De verwachting is dat deze overeenkomst ultimo 2003 zal kunnen worden gesloten.

Aangezien de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst met de NMBS en de oprichting van de GVO een van de voorwaarden is voor een gezamenlijke bestelling van materieel, een standpunt dat door de NMBS wordt gedeeld, is ook de Mijlpaal omschreven in

artikel 30.3 sub iii verstraagd. De verwachting is dat de datum nu op eind november 2003 zal vallen na de bestelling van het v220 materieel.

De vertragingen van de Mijlpalen genoemd in artikel 30.3 sub i en ii hebben geen gevolgen voor het gereed zijn van HSA op de Aanvangsdatum. Met betrekking tot de Mijlpaal omschreven in sub iii kan ik dit niet met zekerheid stellen. Zoals in mijn brief van 16 december 2002 (HSA 02/137) aangegeven gaat HSA er vooralsnog vanuit dat iedere dag dat de bindend adviesprocedure na 1 april 2003 wordt geconcludeerd een dag vertraging oplevert bij de bestelling en derhalve ook de aflevering van materieel. Op dit moment betekent dat een vertraging van bijna vier maanden. HSA doet in de gesprekken met de industrie haar uiterste best om de gevolgen van de latere bestelling te compenseren door een snellere levering. Deze gesprekken zijn gaande waarbij de uitkomst pas in de laatste fase van de contractonderhandelingen kan worden vastgesteld.

In het geactualiseerde implementatieplan zullen bijgaande verschuivingen worden opgenomen. U ontvangt dit plan binnenkort.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend

  
Directeur HSA Beheer N.V.

Contractmanager Concessieovereenkomst  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
T a v [REDACTED]  
DGP/B&C/CBO  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk  
Ons kenmerk HSA/03 083  
Onderwerp Materieelbestelling  
Bijlage(n)

110302675	
29 JUL 2003	
Behl. CBO	
dossier	

Telefoon [REDACTED]  
Telefax [REDACTED]

Opgesteld door [REDACTED]

Utrecht 24 juli 2003

Geachte [REDACTED]

Zoals tussen de Staat en HSA is overeengekomen zal HSA de Staat minimaal een maand van tevoren in kennis stellen van het voornemen om materieel te bestellen. Dit op grond van artikel 2.7 van de Concessieovereenkomst (Coov) en de nadere afspraken in het regulier overleg van 12 november 2002. Deze brief geeft invulling aan deze afspraak.

In artikel 2.7 van de Coov wordt HSA verplicht een maand voor de definitieve bestelling van rollend materieel te overleggen met de Staat inzake

- De omvang van de daarmee aan te gane verplichtingen
- De mogelijkheid tot flexibilisering van het afleverschema

In het regulier overleg van 12 november 2002 heeft HSA zich akkoord verklaard de bestelling van rollend materieel uiterlijk een maand voordat deze wordt gedaan schriftelijk aan te kondigen aan de Staat.

HSA is voornemens om per 3 november 2003 materieel van het type V220 te bestellen. Voorafgaand aan deze bestelling wordt in de periode augustus 2003 – oktober 2003 met de industrie onderhandeld over onder meer de definitieve prijzen en het afleverschema van het materieel. Het uitgangspunt van HSA voor deze onderhandelingen is vanzelfsprekend gebaseerd op de voorziene Aanvangsdatum van 1 april 2007 zoals in de Coov gedefinieerd.

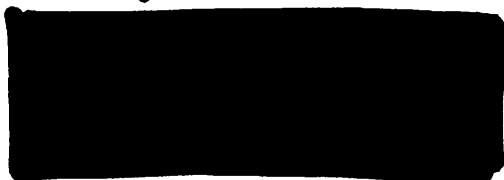
Uitvoering van bovengenoemd voornemen is onder meer afhankelijk van het sluiten van een definitieve samenwerkingsovereenkomst met de NMBS en het oplossen van een aantal zaken met de Staat (rijtijden, bediening van Den Haag en Breda, consequenties van de uitkomst van de bindend adviesprocedure, oplossingen voor de capaciteit van de bestaande

infrastructuur) Over deze zaken dient naar mijn mening spoedig verder inhoudelijk te worden gesproken

HSA zal binnenkort het initiatief nemen voor een gesprek met u op grond van artikel 2.7 van de Coov

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend



Directeur HSA Beheer NV

DGPersoneelvoer	
res nr	1 0 3 0 2 7 4 0

Contractmanager Concessieovereenkomst  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
T a v [REDACTED]  
DGP/FLA/CBO  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Banc CBO

Uw kenmerk  
Ons kenmerk HSA/03 084  
Onderwerp Geactualiseerd implementatieplan versie 3 0  
Bijlage(n) 1

Telefoon [REDACTED]  
Telefax [REDACTED]

Opgesteld door [REDACTED]

Utrecht 31 juli 2003

Geachte [REDACTED]

Hierbij treft u aan het geactualiseerde Implementatieplan HSA Ten aanzien van de wijzigingen ten opzicht van het dynamische deel van het Implementatieplan dat u op 31 januari 2003 is toegezonden het volgende

De Masterplanning (hoofdstuk 2) is geactualiseerd en waar relevant is de informatie ten aanzien van de deelprojecten uitgebreid Dit betreft met name de volgende deelprojecten

- Internationale samenwerkingsverbanden
- Materieel
- Stations en ketenproduct (voorheen Stationsontwikkeling geheten)
- Verkoop en distributie
- Safety Management
- Brand management
- Marketing

Ten aanzien van de Mijlpalen zoals opgenomen in artikel 30 3 sub 1 ii en iii van de Concessieovereenkomst bent u per brief van 22 juli 2003 (HSA 03/080) separaat geïnformeerd De Mijlpalen met hun actuele data zijn overigens opgenomen in bijlage 1

Bijlage 1 (overzicht masterplanning) is aangepast Belangrijk is te constateren dat de tijdige levering van de beide materieeltypes onder druk staat

- Bij V220 is de oorzaak hiervan de moeizame totstandkoming van een definitieve samenwerkingsovereenkomst met de NMBS Deze samenwerkingsovereenkomst is een voorwaarde voor de gezamenlijke bestelling van materieel De voorziene vertraging in de aflevering belooft nu zo'n vier maanden

- Bij V300 is de tijdige beschikbaarheid van het voorziene beveiligingssysteem ERTMS/ETCS in het materieel een groot risico. Een mogelijke vertraging kan nog niet exact worden gekwantificeerd. Over de tijdige beschikbaarheid van ERTMS/ETCS in de infrastructuur is onze zorg ook aan u overgebracht.

Bijlage 2 (risico's) is geactualiseerd en waar nodig aangevuld. Bijlage 3 (raamwerk veiligheidssystemen) heeft geen aanpassingen ondergaan zodat deze bijlage opnieuw niet is bijgevoegd.

Ten aanzien van het statische deel (procesbeschrijving) kan ik u het volgende melden. Zoals ik op 31 januari 2003 aankondigde is binnen HSA de afgelopen periode gewerkt aan een doorlichting van de projectorganisatie gezien de fase waarin het project zich nu bevindt. Het jaar 2002 werd gekenmerkt door een focus op het bestellen van materieel. Dit is gezien de lange doorlooptijden vanzelfsprekend. In de jaren 2003 en verder wordt de aandacht meer en meer gevestigd op het commerciële vlak waarvoor de organisatie enige aanpassingen heeft ondergaan. Zo zijn de twee projectmanagers Commercie (Internationaal en Binnenland) verantwoordelijk gemaakt voor hun respectievelijk Product Markt Combinaties (PMC) waarbij de sturing van de totale PMC bij hen is komen te liggen. Een en ander vindt u uitgeschreven in Hoofdstuk 4 (met name paragraaf 4.2.6).

Ik hoop dat u met de aanvullingen en actualisering zoals in deze versie van het implementatieplan is verwerkt in staat bent tot een inhoudelijk oordeel over de voortgang van het project en verneem dit oordeel graag van u.

Hoogachtend

  
Directeur HSA Beheer N.V.



HSA Beheer  
t.a.v. [REDACTED]  
OVB 3c  
Postbus 2032  
3500 GA UTRECHT

Contactpersoon  
[REDACTED]

Datum  
10 oktober 2003  
Ons kenmerk  
DGP/B&C/CBO/U.03.02949  
Onderwerp  
Materieelbestelling

Doorkiesnummer

(070) [REDACTED]

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

HSA/03 083

Geachte [REDACTED]

Mede in antwoord op uw brief van 24 juli 2003 bericht ik u het volgende.

U heeft in het reguliere voortgangsoverleg van 6 augustus 2003, in aanvulling op uw brief van 24 juli 2003, mondeling toegelicht, dat u voornemens bent rollend materieel van het type V220 te bestellen voor het uitvoeren van alle treindiensten, over de HSL, uitgezonderd de treinen die doorrijden naar Parijs.

In verband hiermede wijs ik u erop, dat ik onverkort nakoming zal verlangen van alle ter zake relevante bepalingen van de Concessieovereenkomst. Ik wijs u bovendien op uw verplichting van artikel 30.3 onder iii van de Concessieovereenkomst. De door u vermelde datum van 3 november 2003, waarop u het rollend materieel beoogt te bestellen, wijkt af van eerdere mededelingen ter zake. Graag zou ik, gezien de reeds door u aangegeven kritieke planning met betrekking tot tijdige levering van het benodigde rollend materieel, een toelichting ontvangen, waaruit blijkt dat de start van het commercieel vervoer op Aanvangsdatum gewaarborgd is. Tevens zou ik graag van u vernemen op welke wijze de datum van de materieelbestelling (3 november 2003) zich verhoudt met de datum van indiening van de stukken voor mijlpaal iii (volgens de meest recente versie van uw implementatieplan 30 november 2003).

U stelt, evenwel ten onrechte, dat de bestelling van het rollend materieel afhankelijk is van de totstandkoming van de definitieve Samenwerkingsovereenkomst met de NMBS.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171  
Fax : 070 - 351 7895  
Internet : [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)



Ik refereer hierbij aan mijn brief van 9 mei 2003 met kenmerk DGP/B&C/CBO/u.03.01093, waarin aangegeven wordt dat het niet tot stand komen van de Samenwerkingsovereenkomst geen gevolg kan hebben voor a) de bestelling van het rollend materieel en b) de overeengekomen Aanvangsdatum.

Op grond van het door u en NMBS ondertekende Conceptcontract bent u, tezamen met NMBS immers verplicht de internationale treindiensten Amsterdam – Brussel uit te voeren. Om aan deze verplichting te kunnen voldoen zijn treinen nodig. Er kan dus geen sprake zijn van niet bestellen van treinen voor deze treindiensten. Bovendien geldt rechtens, dat zolang de Samenwerkingsovereenkomst nog niet tot stand is gebracht, het Conceptcontract verplicht tot uitvoering van de internationale vervoersdiensten over de HSL, onafhankelijk van het feit of er wel of niet binnenlandse reizigers in deze treinen zouden (kunnen) worden toegelaten, en onafhankelijk van het feit hoe de opbrengsten van deze reizigers verdeeld (zullen) worden.

Op grond van de Concessieovereenkomst bent u verplicht om de binnenlandse (en internationale) treindiensten uit te voeren. Voor de uitvoering van de binnenlandse treindiensten bent u zelf verantwoordelijk. U bent voor de uitvoering van deze treindiensten niet afhankelijk van samenwerking met NMBS. De bestelling van het rollend materieel voor ook deze treindiensten staat ook om deze reden los van de Samenwerkingsovereenkomst.

U motiveert uw voornemen V220 materieel te bestellen met een verwijzing naar rijtijden in België, de bediening van Den Haag en Breda, de nog te verkrijgen uitspraak in de bindend adviesprocedure en de capaciteit van het bestaande net. Deze kwesties hebben, zo blijkt uit de Concessieovereenkomst en het Conceptcontract, evenmin verband met uw verplichtingen tijdig te voorzien in beschikbaarheid van voldoende geschikt rollend materieel, of verband met de overeengekomen Aanvangsdatum en kunnen deze verplichtingen zeker niet mitigeren of wijzigen.

Meer in het algemeen kunnen wijzigingen in financiële verwachtingen of prognoses niet afdoen aan uw verplichtingen uit hoofde van de Concessieovereenkomst, onverlet de ter zake in de Concessieovereenkomst opgenomen regeling van artikel 15 aangaande de wijzigingsprocedure.

Bovenstaande mededeling is aan te merken als mededeling van de Contractmanager.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR SPOOR,





# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

HSA Beheer  
t.a.v. [REDACTED]  
OVB 3c  
Postbus 2032  
3500 GA UTRECHT

Contactpersoon [REDACTED]

Datum  
13 oktober 2003

Ons kenmerk  
DGP/B&C/CBO/U.03.02947

Onderwerp  
Geactualiseerd implementatieplan versie 3.0

Doorkiesnummer

(070) [REDACTED]

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk  
HSA/03-084

Geachte [REDACTED]

In antwoord op uw brief van 31 juli 2003, waarmee u het geactualiseerde implementatieplan HSA versie 3.0 aan mij hebt voorgelegd bericht ik u als volgt.

In uw brief geeft u aan, dat de tijdige levering van beide materieeltypen onder druk staat. Voor het V220 materieel geeft u als reden dat de samenwerkingsovereenkomst moeizaam tot stand komt. Ten aanzien van V300 materieel geeft u - overigens voor de eerste maal - als reden, dat de tijdige beschikbaarheid van het beveiligingssysteem ERTMS/ETCS een groot risico is.

Op grond van de Concessieovereenkomst bent u verantwoordelijk voor de tijdige beschikbaarheid van het materieel dat is benodigd voor de uitvoering van de Concessieovereenkomst. Ik heb u reeds meerdere malen laten weten dat gevolgen van vertraging in de bestelling en eventuele daaruit volgende niet tijdige levering van materieel, niet aan de Staat kunnen worden toegerekend. Ik verwijs u tevens naar mijn brief met kenmerk DGP/B&C/CBO/U.03.02949.

Ik heb voorts kennis genomen van uw implementatieplan. Ik geef nogmaals voor alle duidelijkheid aan dat HSA Beheer verantwoordelijk is voor de uitvoering van het implementatieplan. De Staat treedt niet in de verantwoordelijkheid van HSA Beheer in deze. Wellicht ten overvloede wijs ik u er op, dat passages in uw rapportage niet als contractwijzigingen kunnen worden beschouwd.

Bedrijfsvoering en control  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 351 7166  
Fax +31 70 351 6418



Bovenstaande mededeling is aan te merken als mededeling van de Contractmanager.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR SPOOR,

[Redacted signature block]



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

HSA Beheer  
t.a.v. [redacted]  
OVB 3c  
Postbus 2032  
3500 GA UTRECHT

Contactpersoon [redacted]  
Datum  
27 oktober 2003  
Ons kenmerk  
DGP/B&C/CBO/U.03.02950  
Onderwerp  
Mijlpalen Concessieovereenkomst

Doorkiesnummer  
(070) [redacted]  
Bijlage(n)  
1  
Uw kenmerk  
HSA/03 080 en HSA/03 085

Geachte [redacted]

In antwoord op uw brieven van 22 juli 2003 en 31 juli 2003 bericht ik u het volgende.

Met verwijzing naar mijn brief met kenmerk DGP/B&C/CBO/u.03.00928 wijs ik u er nog eens op, dat de Staat niet in uw verantwoordelijkheid treedt voor de uitvoering van het implementatieplan. Gelet op uw verplichtingen zoals beschreven in de artikelen 30.4 en 30.6 volgen wij uiteraard wel de voortgang terzake.

Ten aanzien van de kwestie van materieelbestelling verwijs ik naar mijn brief van 10 oktober 2003 met kenmerk DGP/B&C/CBO/U.03.02949.

Ik ga er thans vanuit, dat de Aanvangsdatum op grond van de ter zake geldende regeling in de Concessieovereenkomst 1 april 2007 zal zijn.

Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Bedrijfsvoering en control  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Beroekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7166  
Fax : 070 - 351 6418  
Internet : [www.mvwnw.nl](http://www.mvwnw.nl)



Artikel 30.3 sub iii van de Concessieovereenkomst bepaalt:

"HSA Beheer toont aan dat zij op de Aanvangsdatum beschikt over voldoende rollend materieel om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren (Zie A). Daarbij zal HSA Beheer aantonen dat het beschikbare rollend materieel voldoet aan de op het moment van bestellen geldende toelatingseisen en dat het beschikbare rollend materieel technisch en functioneel geschikt is om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren overeenkomstig (i) het in deze Overeenkomst bepaalde en (ii) het in het Business Plan beoogde volume (Zie B en C). De nog benodigde detailleringen van – het ontwerp van – het rollend materieel dienen tijdig te kunnen worden uitgevoerd en deze dienen tijdig te worden afgestemd met alle partijen die in dat kader een rol spelen, zodat HSA Beheer op de Aanvangsdatum in staat is de HSL-Zuid Diensten uit te voeren."

Uw verplichtingen uit artikel 30.3 sub iii hangen uiteraard samen met uw overige verplichtingen uit de Concessieovereenkomst, waaronder de artikelen 2.6 en 2.7.

Uw verplichtingen uit artikel 30.3 sub iii dienen te worden nageleefd. Uw brief van 31 juli 2003 roept bij mij de vraag op of u zich volledig bewust bent van uw verplichtingen uit hoofde van het contractartikel. Deze verplichtingen bespreek ik hierna duidelijkheidshalve apart. Hierbij zij overigens opgemerkt dat ik een andere volgorde heb aangehouden dan de door u in uw brief van 31 juli aangehouden volgorde; de artikelen van de Concessieovereenkomst in chronologische volgorde. Ik geef per onderdeel aan welke artikelen van de Concessieovereenkomst van toepassing zijn.

*A) Aantonen dat op Aanvangsdatum voldoende materieel beschikbaar is*

HSA is verplicht aan te tonen dat zij, met inachtneming van de dienstregeling, op de Aanvangsdatum voldoende materieel beschikbaar heeft voor zowel de ingroeperiode (Binnenlands en Internationaal Vervoer) als daarna, conform het in het Business Plan beoogde volume en de gecontracteerde zitplaatskans.

U heeft mij medegedeeld, dat u ten aanzien van het beoogde volume in het Business Plan beoogt te volstaan met de uitleg van de werking van uw tarief- en yieldmanagement-systeem. Dit is onvolledig, omdat deze onderbouwing slechts ziet op het element zitplaatskans.

Ter wille van uw naleving van uw verplichting voldoende beschikbaarheid van rollend materieel aan te tonen dient u, naast de uitleg van het tarief- en yieldmanagementsysteem, ook de relatie tussen dat systeem en het in uw Business Plan opgenomen beoogde absolute reizigersvolume aan te geven en te onderbouwen. Daarbij is het derhalve noodzakelijk dat het in uw business plan opgenomen absolute reizigersvolume aangegeven wordt.



Uw onderbouwing dient bovendien een gedegen beschouwing te bevatten van de aspecten planningen, kwaliteit, onderhoud en reservematerieel, alsmede voor zover relevant de in paragraaf 9.3 van het binding bid opgenomen kwalitatieve en kwantitatieve aspecten die samenhangen met het in te zetten materieel zoals ook beschreven in artikel 6 in de CO.

[ Toepasselijke artikelen uit de Concessieovereenkomst: artikel 4, 6,1, 6.2 en bijlage I. ]

*B) Aantonen dat op Aanvangsdatum materieel voldoet aan toelatingseisen (technische geschiktheid van materieel)*

HSA is verplicht aan te tonen dat het materieel dat zij beschikbaar heeft op de Aanvangsdatum, ook technisch geschikt is voor het vervoer over de HSL-Zuid, en dat het voldoet aan de toelatingseisen voor vervoer over de HSL-Zuid (ten aanzien van bestaand materieel met inachtneming van de uitkomsten van eventuele ontheffingsprocessen). Teneinde aan deze verplichting te voldoen dient de onderbouwing van HSA onder meer een gedegen beschouwing te bevatten over de planning van het toelatingsproces voor alle materieeltypen. De hier bedoelde planning dient onder meer inzicht te verschaffen in de informatiebestromen die HSA tussen alle op enigerlei wijze bij toelatingsproces betrokken partijen voorziet in het kader van het toelatingsproces.

[ Toepasselijke artikelen uit de Concessieovereenkomst: artikel 13.1, 13.2 en 29. ]

*C) Aantonen dat het materieel in functioneel opzicht geschikt is voor het gebruik conform het bepaalde in de Concessieovereenkomst*

HSA is verplicht aan te tonen dat het materieel functioneel geschikt is voor het gebruik op de HSL-Zuid, conform het bepaalde in artikel 6 jo 30. De onderbouwing van HSA moet in dit verband een gedegen beschouwing bevatten op de kwaliteitsaspecten van het dienstenaanbod, waaronder een beschrijving van uw totale bedrijfsproces, en de daarmee verband houdende aspecten ten aanzien van onderhoud en reservematerieel. Hiertoe is tevens een beschouwing over de prioritering in het kader van afhandeling van verstoringen noodzakelijk (artikel 3.6 sub c). Voorts zal HSA in de hier bedoelde beschouwing moeten beschrijven op welke wijze de functionaliteit van het materieel is afgestemd en wat de uitkomst van dat proces is.

[ Toepasselijke artikelen uit de Concessieovereenkomst: artikel 3.6 sub c), 6. ]

*D) Artikel 23.2 (Direct Agreement)*

In geval van lease, huur, of huurkoop- of andere gebruiksconstructies is HSA verplicht jegens haar wederpartij te bedingen dat deze met de Staat een Direct Agreement aangaat, een en ander onder de voorwaarden als bepaald in artikel 23.2. De Staat verzoekt om toezending gewaarmerkte kopieën van de desbetreffende overeenkomsten. Hierna zal verdere uitvoering van artikel 23.2 aan de orde komen.



*E) Artikel 13.4 (inzichtelijk maken financieel voordeel gebruik bestaand materieel)*

HSA dient het financiële voordeel zichtbaar te maken van de inzet van bestaand materieel ten opzichte van nieuw materieel, zoals voorzien in het Business Plan. Dit inzicht vergt volledige informatie omtrent de omvang van het beoogde materieelpark, als ook financieel-economische informatie met betrekking tot de kosten die verband houden met het geschikt maken van bestaand materieel voor gebruik op de HSL-Zuid.

*F) Artikel 12.2 in combinatie met artikel 30.3 ii en Bijlage 3 (GVO; samenwerking met NMBS)*

Ter zake van mijlpaal iii spelen ook de afspraken tussen HSA en NMBS een belangrijke rol. HSA zal de Staat volledige informatie moeten geven over de gemaakte afspraken.

*G) Artikel 2.6 en 2.7 (uitstel van aanvangsdatum en flexibilisering afleveringschema; overleg met de Staat)*

In het kader van de regeling van uitstel van de de Aanvangsdatum, zal HSA de Staat een maand voor de bestelling van materieel inzage geven in de omvang van de door haar voorgenomen verplichtingen, opdat constructief overleg kan plaatsvinden tussen de Staat en HSA over de mogelijkheden van flexibilisering van afleveringsschema's en andere maatregelen van schadebeperking.

En tot slot, specifiek gerelateerd aan de bestelling van 220v-materieel:

*H) Artikel 3.6 sub a en Bijlage 1*

HSA is verplicht de Staat te informeren omtrent alle effecten van het bedienen van Brussel met 220v-materieel. Het gaat hierbij onder meer om de effecten ten aanzien van de reistijden.

Bovenstaande is een uitwerking van de tabel die als bijlage bij deze brief is gevoegd. Deze tabel heeft u overigens reeds op 27 juni 2003 per e-mail van de heer [REDACTED] ontvangen.

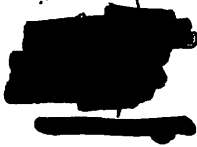
Bovenstaande in overweging nemende heeft u in uw brief van 31 juli 2003 een te enge strekking van artikel 30.3 sub iii verwoordt.



Bovenstaande mededeling is aan te merken als mededeling van de Contractmanager.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze  
DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,



	A	B	C	D	E
1					
2					
3					
4					
5					
6	art 30.3 CD: Mijzelf III	Bevestiging CD	Intimide uit RP	Wat verschoen wat	Wat verschoen in de vullen door NLA
7	landover vorderen	art 1 - Dege 1 CD (invoering NCL-Zuid	indol bod diverse stanning	invoerde materieel zwaar voor hooi opbreide als daarmee op	dat van dienstgevang voor domein en verhuur als daarmee
8	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
9	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
10	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
11	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
12	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
13	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
14	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
15	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
16	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
17	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
18	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
19	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
20	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
21	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
22	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
23	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
24	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van
25	landover vorderen	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van	landover vorderen (recht van





GESCAND

Contractmanager Concessieovereenkomst  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
T.a.v. [REDACTED]  
DGP/B&C/CBO  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

DC	Periode	Periode
03.04.95		
16112		
	25 NOV 2003	
Banc CBO		
S.v. Keuwe		

Uw kenmerk  
Ons kenmerk HSA/03-126  
Onderwerp Materieelbestelling  
Bijlage(n) -

Telefoon 030 [REDACTED]  
Telefax 030 [REDACTED]

Opgesteld door [REDACTED]

Utrecht, 24 november 2003

Geachte [REDACTED]

Zoals tussen de Staat en HSA is overeengekomen, zal HSA de Staat minimaal een maand van tevoren in kennis stellen van het voornemen om materieel te bestellen. Dit op grond van artikel 2.7 van de Concessieovereenkomst (Coov) en de nadere afspraken in het regulier overleg van 12 november 2002. Op 24 juli jl. (HSA/03-083) stuurde HSA hierover reeds een brief. Deze brief geeft een verdere invulling aan deze afspraak.

In artikel 2.7 van de Coov wordt HSA verplicht een maand vóór de definitieve bestelling van rollend materieel te overleggen met de Staat inzake:

- De omvang van de daarmee aan te gane verplichtingen;
- De mogelijkheid tot flexibilisering van het afleverschema.

Zoals in het reguliere overleg van 29 oktober jl. door HSA aangegeven is HSA momenteel in de laatste fase van onderhandelingen met potentiële aanbieders van 220 km/u materieel en verwacht in december 2003 tot een onderhandelingsresultaat te komen, waarna bestelling van het materieel kan plaatsvinden. Het ijkpunt daarbij is niet het moment van het aangaan van de verplichting door het tekenen van het koopcontract, maar het bereiken van overeenstemming met een leverancier. Tot dat moment is het mogelijk onderwerpen in te brengen in de onderhandelingen. Dit proces is vanzelfsprekend niet gefixeerd op een exacte datum. Een en ander is afhankelijk van de voortgang die bij de onderhandelingen wordt geboekt.

Na het bereiken van een onderhandelingsresultaat is er een periode waarin dit resultaat wordt uitgewerkt in een koopcontract. Dit duurt naar verwachting een tot twee maanden. Tijdens deze periode is het niet mogelijk om nog wijzigingen in het resultaat aan te brengen, zoals wijziging van het afleverschema of flexibilisering van de aflevering. Met betrekking tot het overeen te komen afleverschema van het materieel is het uitgangspunt

van HSA voor de onderhandelingen vanzelfsprekend gebaseerd op de voorziene  
Aanvangsdatum van 1 april 2007, zoals in de Coov gedefinieerd.

Op initiatief van HSA zijn met het ministerie op 27 augustus en 11 november jl. gesprekken  
gevoerd naar aanleiding van artikel 2.7 van de Coov. Afgesproken is dat de Staat zich, op  
grond van de daar verkregen informatie, zal beraden of op zeer korte termijn een concrete  
optie voor flexibilisering van de aflevering zal worden gevraagd. HSA zal na een dergelijk  
verzoek, deze optie bij de aanbieders uitvragen en de Staat de consequenties daarvan laten  
weten.

HSA beschouwt deze brief als invulling van de aankondiging van het bestellen van  
materieel zoals overeengekomen in artikel 2.7 Coov. Ik ga ervan uit dat de Staat dezelfde  
opvatting huldigt, gezien bovenstaande motivatie en de gesprekken over dit onderwerp.  
HSA zal de Staat informeren indien het proces van bestelling door nu niet te voorziene  
oorzaken vertraging oploopt.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u naar aanleiding van  
deze brief gebruik willen maken van flexibilisering van het afleverschema danwel  
informatie hebben over verandering van de Aanvangsdatum, dan verzoek ik u hierover zo  
spoedig mogelijk, doch vóór 5 december 2003, in contact te treden met HSA. Dit in het licht  
van de lopende onderhandelingen met de leveranciers en artikel 2.6 Coov.

Hoogachtend,

  
Directeur HSA Beheer N.V.

..... **HSA** .....  
HIGH SPEED ALLIANCE

1204.00 318

Contractmanager Concessieovereenkomst  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
T.a.v. [REDACTED]  
DGP/B&C/CBO  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

29

Banc CBO

Uw kenmerk -  
Ons kenmerk HSA/04-007  
Onderwerp Reistijden  
Bijlage(n) 1

Telefoon 030 [REDACTED]  
Telefax 030 [REDACTED]

Utrecht, 27 januari 2004

Geachte [REDACTED]

Bijgaand ontvangt u een afschrift van de brief die de NS-directie d.d. 14 januari 2004 ontving van de NMBS. In deze brief worden de reistijden op het Belgische traject van de verbinding Amsterdam – Brussel vanaf 10 december 2006 meegedeeld. Deze reistijden bevestigen de in een eerder stadium informeel van de NMBS verkregen tijden, die aanzienlijk langer zijn dan de ITT-tijden waarop de bieding is gebaseerd en als gecontracteerd in de Concessieovereenkomst (incl. bijlage 1), te weten: 15 (220 km/u materieel) respectievelijk 17 (300 km/u materieel) minuten tot de periode 2010-2012. Voor een onderbouwing van deze reistijden verwijs ik naar bovengenoemde brief.

HSA constateert dat deze eenzijdige mededeling van de NMBS kwalificeert als een externe onvoorziene wijziging van omstandigheden die geheel buiten haar invloedssfeer en haar aansprakelijkheid vallen.

Zoals ik in mijn eerdere brieven over dit onderwerp heb aangegeven (22 mei 2003, kenmerk HSA/03-060, en 24 oktober 2003, kenmerk HSA/03-116), betekent zulk een wijziging als nu formeel bevestigd door de NMBS dat HSA zich geconfronteerd ziet met het gegeven dat zij het contractueel overeengekomen Bedieningspatroon als neergelegd in artikel 4.2 van de Concessieovereenkomst niet zal kunnen nakomen.

Het spreekt voor zich dat de gewijzigde reistijden in België, een aanzienlijke verslechtering van de HSA-Business Case met zich meebrengt die eveneens niet zonder consequenties voor de door ons geplande materieelbestelling kan blijven. Wij bereiden thans opnieuw een formeel Wijzigingsvoorstel conform artikel 15 van de Concessieovereenkomst.

Uiteraard heeft ook de weigering van de NMBS om samen met HSA in GVO-verband hogesnelheidsmaterieel te bestellen voor de verbinding Breda - Brussel en Den Haag - Brussel invloed op deze materieelbestelling.

Omdat u, zoals herhaaldelijk door mij verzocht, niet vóór 15 januari 2004 heeft gereageerd op onze brief van 21 december 2003, kenmerk HSA/03-141, mag HSA erop vertrouwen dat de Aanvangsdatum als neergelegd in artikel 2.4 (gewijzigd middels Contractsamendement 2002.02) op dit moment niet later zal zijn dan 1 april 2007 en de Staat derhalve geen prijs stelt op uitstel van de levering van het materieel.

Om geen onverantwoorde risico's te nemen hebben wij de leveranciers een gewijzigde offerte gevraagd en gaan HSA en NMBS begin februari 2004 verplichtingen aan voor 12 treinen (6 voor de binnenlandse markt en 6 voor Amsterdam – Brussel) met een optie voor 7. De oorspronkelijke offerte was gebaseerd op 23 treinen waar er inmiddels definitief 4 van zijn vervallen omdat de NMBS niet wil investeren in de treindienst Breda – Brussel. Op dit moment wordt nog onderhandeld over het afleverschema. Zoals in mijn brieven van 16 december 2002 (HSA/02-137) en 28 november 2003 (HSA/03-128) aangegeven, gaat HSA er vanuit dat iedere dag dat de bindend adviesprocedure na 1 april 2003 werd geconcludeerd, een dag vertraging oplevert bij de bestelling en derhalve ook de aflevering van materieel. Dit vanwege de relatie tussen de bindend adviesprocedure en de voortgang bij de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst.

De bindend adviesprocedure is op 23 december 2003 afgesloten, bijna negen maanden na 1 april 2003. Inmiddels zijn de gesprekken met de NMBS over de afronding van de Samenwerkingsovereenkomst in volle gang. HSA doet in de gesprekken met de materieleverancier haar uiterste best om de gevolgen van de latere bestelling te compenseren door een snellere levering. HSA is echter niet aansprakelijk voor de consequenties van een mogelijk latere levering als gevolg van de instructie aan HSA tot voeging in de bindend adviesprocedure.

Wij voelen ons genoodzaakt deze maatregelen te nemen omdat overleg met u over de afdekking van de bijzondere risico's tot op heden geen resultaat oplevert. Wij zullen de kosten die dit met zich meebrengt in het wijzigingsvoorstel/de wijzigingsvoorstellen bij de Staat in rekening brengen.

Zoals reeds aangegeven is in onze brief van 5 december 2003 vragen wij u dringend om het door ons gevraagde overleg over de reistijden en andere onderwerpen te entameren. Zoals aan u is meegedeeld op 24 december 2003 (HSA/03-142) zullen wij tijdens dit overleg onder voorwaarden van geheimhouding (artikel 25.2 van de Concessieovereenkomst) transparante en gedetailleerde informatie uit onze Business Case voor verificatie beschikbaar stellen.

Hoogachtend,

  
Directeur HSA Beheer N.V.



Nationale  
Maatschappij  
der Belgische  
Spoorwegen

Directiecomité  
Van Parden  
Directeur Generaal  
Directie Reizigers

[Redacted]

Directeur  
NS Holding  
FAX : 0031/30/2353454

Brussel, 14 januari 2004

Geacht [Redacted]

**HST-verbinding Brussel-Zuid – Antwerpen – Belgisch/Nederlandse grens**

Ik kan u nu melden dat de reistijden van toepassing op Belgisch grondgebied tussen Brussel-Zuid en de Belgisch/Nederlandse grens vanaf 10 december 2006 als volgt zijn:

- a) voor treinen samengesteld uit materieel van 300 km/u: 54 minuten als volgt opgebouwd:
 

Brussel-Zuid – Antwerpen-Centraal:	39 minuten
Stop te Antwerpen:	2 minuten
Antwerpen-Centraal – Belgisch/Nederlandse grens:	<u>13 minuten</u>
	54 minuten
  
- b) voor treinen samengesteld uit materieel van 220 km/u: 52 minuten als volgt opgebouwd:
 

Brussel-Zuid – Antwerpen-Centraal:	35 minuten
Stop te Antwerpen:	2 minuten
Antwerpen-Centraal – Belgisch/Nederlandse grens:	<u>15 minuten</u>
	52 minuten

Het verschil in reistijd tussen beide types treinen wordt verklaard door het verschil in reisweg die door de treinen gevolgd wordt.

De treinen met materieel 300 km/u vertrekken te Brussel-Zuid van de sporen 3 tot en met 6 en rijden doorheen de Noord-Zuidverbinding van Brussel via koker 1 en kruisen vervolgens het sporencomplex van Brussel-Noord - Schaarbeek op een trage goederenlijn om de lijn 25 naar Antwerpen pas vanaf Vilvoorde te bereiken.

De treinen met materieel 220 km/u vertrekken te Brussel-Zuid op de sporen waar nu de Beneluxtreinen vertrekken en rijden doorheen de Noord-Zuidverbinding van Brussel via koker 3 en bereiken lijn 25 vanaf Brussel-Noord.

Dossier behandeld door: [Redacted] Tel.: [Redacted] Fax: [Redacted]

NMBS Gebouw Antrim Hallepoortlaan 40 B-1060 Brussel Tel.: 02 528 25 00 Fax: 02 528 25 09 [Redacted]

De hiervoor vermelde datum van 10 december 2006 is de datum waarop het voorzien is de tunnel van de Noord-Zuidverbinding van Antwerpen-Centraal in gebruik te nemen en valt samen met de nieuwe dienstregeling van het binnenlands verkeer in België. Het is tevens de datum waarop ook op internationaal vlak de dienstregelingen worden gewijzigd.

De hiervoor vermelde reistijden kunnen worden gerealiseerd op deze datum op voorwaarde dat de HSL-lijn ten noorden van Antwerpen-Centraal en het desbetreffende rolland materieel van 300 km/u en van 220 km/u op deze datum gehomologeerd zijn.

De hiervoor vermelde reistijden kunnen ook alleen dan gerealiseerd worden indien op Nederlands grondgebied de Nederlandse vervoerder (NS) zich aansluit bij de internationaal toegepaste symmetrie 00/30 in plaats van de nu toegepaste 17/47 symmetrie in binnenlands Nederlands verkeer of in plaats van de nu toegepaste 02/32 symmetrie voor de internationale treinen. De 00/30 symmetrie wordt toegepast in België, Duitsland, Frankrijk (HSL-lijnen) en Zwitserland.

Vanaf het ogenblik dat de infrastructuurwerken voor de realisatie van het Diabolo-project alsook de infrastructuurwerken te Mechelen en te Duffel zullen gerealiseerd zijn (2010 / 2012) wordt de reistijd voor materieel 300 km/u 45 minuten en voor materieel 220 km/u 47 minuten.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]

Dossier behandeld door : [Redacted] Tel. [Redacted]

DGP/B&C/Het Nieuw Rijn	
ref. nr. 1.04.00997	
24 MRT 2004	
Brc. CBO	

Contractmanager Concessieovereenkomst  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
T.a.v. [REDACTED]  
DGP/B&C/CBO  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk -  
Ons kenmerk HSA/04-029  
Onderwerp Materieelbestelling - Mijlpaal iii  
Bijlage(n) 1

Telefoon 030 - 235 3544  
Telefax 030 - 235 3698

Utrecht, 22 maart 2004

Geachte [REDACTED]

Zoals u bekend zijn de afgelopen periode intensieve onderhandelingen gevoerd met diverse materieelaanbieders, die hebben geleid tot de keuze voor de aanbieder van AnsaldoBreda SpA. Hierbij deel ik u mede dat de leasemaatschappij van HSA (NS FSC) en NMBS het onderhandelingsresultaat met AnsaldoBreda op 17 maart 2004 hebben geformaliseerd in een Letter of Intent.

Het betreft de levering van in totaal twaalf nieuwe hogesnelheidstreinen met een maximum snelheid van 250 km/uur, waarvan negen voor HSA. Daarnaast is voor HSA tot juli 2005 een optie overeengekomen op zeven hogesnelheidstreinen. De totale waarde van de bestelling bedraagt voor HSA € 186 mio voor de eerste negen en € 122 mio voor de opties.

Deze Letter of Intent wordt zo spoedig mogelijk, naar verwachting vóór 15 april 2004, uitgewerkt in een definitief contract. Dit betreft de omzetting van het onderhandelingsresultaat, dat is vastgelegd in verschillende documenten en verslagen, in een juridisch afdwingbare vorm. Wellicht ten overvloede wijs ik erop dat het niet meer mogelijk is wijzigingen aan te brengen in het onderhandelingsresultaat, meer in het bijzonder in het afleverschema of flexibilisering van de aflevering. Hiervan bent u reeds op de hoogte gesteld per brief van 21 december 2003 (HSA/03-141) en 18 februari 2004 (HSA/04-014).

Op grond van artikel 30.3 onder (iii) van de Concessieovereenkomst doe ik u hierbij onderstaande informatie toekomen.

De beschikbaarheid voor commerciële inzet van dit materieel zal conform de Letter of Intent als volgt plaatsvinden:

- 6 materieeleenheden per 1 april 2007;
- optioneel 6 materieeleenheden per 1 september 2007;
- optioneel 7 materieeleenheden per 1 december 2007.

Dit materieel zal door HSA worden ingezet op de binnenlandse HSL Zuid verbindingen en door HSA en NMBS op de verbinding Amsterdam - Brussel. Hiermee kan HSA het minimale bedieningspatroon dat in de Concessieovereenkomst is gecontracteerd per 1 april 2007 uitvoeren. Met de aflevering van de additionele stellingen en de opties kan HSA het gehele bedieningspatroon uitvoeren, met uitzondering van de verbinding Breda - Brussel. Ik wijs u er nogmaals op dat als gevolg van een keuze van NMBS er geen materieel is besteld, noch een optie is genomen voor de levering van materieel voor de verbinding Breda - Brussel.

Toelating wordt met de leverancier gecontracteerd. HSA neemt derhalve toegelaten treinen af. De leverancier werkt aan een toelatingsplanning, welke in het implementatieplan van HSA zal worden opgenomen.

De reistijden op Nederlands grondgebied, zoals in de Concessieovereenkomst gecontracteerd, kunnen met het gekozen materieel worden gerealiseerd. Tussen Amsterdam Centraal en de Nederlands - Belgische grens wordt een reistijd inclusief gebruikelijke dienstregelingsmarge van 56 minuten gehanteerd.

In de bijlage treft u de eerder afgesproken informatie aan betreffende een toelichting op de beschikbaarheid van het aantal zitplaatsen en de onderbouwing van het aantal materieeleenheden inclusief de aannames uit het Businessplan.


Ik vraag u dringend vertrouwelijk om te gaan met de naam van de materieelleverancier, alsmede met de gegeven snelheid van het materieel. HSA zal in samenspraak met NMBS hierover op een prudent moment na contractsluiting zelf naar buiten treden.

HSA verwacht met de lease van genoemd materieel vanaf 2007 een aantrekkelijk product aan te kunnen bieden aan haar klanten op de binnenlandse verbindingen en op de verbinding Amsterdam - Brussel Zuid.

Over het 300 km/u materieel voor de verbinding Amsterdam - Brussel - Parijs zal ik u informeren zodra bindende afspraken over de ombouw van dit materieel zijn gemaakt. Ik verwacht dit in de loop van 2004 te kunnen doen, afhankelijk van de medewerking van SNCF en DB op dit punt. De gesprekken hierover zijn sinds kort weer opgestart.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben ingelicht,

Hoogachtend,



Directeur HSA Beheer N.V.



## Toelichting beschikbaar aantal zitplaatsen en een onderbouwing aantal treinen inclusief de aannames uit het Businessplan.

### Uitgangspunten Concessie t.a.v. capaciteitsmanagement

Bij het opstellen van de concessievariant is uitgegaan van een modulair treintype, waarbij de capaciteiten per trein zouden verschillen per route. Dit was vooral ingegeven door het inzicht dat de routes van elkaar verschillende potentie hebben. In de Amsterdam-Rotterdam treindienst bijvoorbeeld (2 van in totaal 6 treinen per uur en richting tussen Amsterdam en Rotterdam) zou in potentie eenderde van het vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam vervoerd dienen te worden, in de Amsterdam-Breda treindienst zou naast een zelfde derde deel ook het gehele vervoer tussen Amsterdam/Schiphol enerzijds en Breda anderzijds dienen te worden vervoerd. Aangenomen is dat door de verdeling van de treinen over het uur te variëren kan nog beperkt gestuurd worden in de bezetting van de treinen.

In de concessievariant is uitgegaan van de volgende capaciteiten voor de treindiensten met V250-materieel:

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| • Amsterdam Centraal - Bruxelles-Midi     | 550 stoelen per trein |
| • Amsterdam Centraal - Rotterdam Centraal | 435 stoelen per trein |
| • Amsterdam Centraal - Breda              | 550 stoelen per trein |
| • Breda - Bruxelles-Midi                  | 320 stoelen per trein |

### Veranderde inzichten

Recentelijk heeft HSA aangegeven dat, door de gewijzigde rijtijden in België, de attractiviteit voor de markt van de internationale treinen negatief is beïnvloed. Na verbetering van de rijtijden in 2012 zal HSA geconfronteerd worden met afname van de vervoervraag ter grootte van -12%; tot 2012 is dit zelfs -18%.

Voor de binnenlandse markt zijn geen wijzigingen van de vervoerpotentie geprognosticeerd.

In onderstaande tabel is weergegeven hoe de vervoercapaciteit per traject is ontwikkeld ten opzichte van de concessie:

Capaciteit per treindienst V250 per richting en per uur	Concessie	Huidig	Verskil	
			absoluut	relatief
- Amsterdam Centraal - Bruxelles-Midi	550	548	-2	-0,4%
- Amsterdam Centraal - Rotterdam Centraal	435	548	113	26,0%
- Amsterdam Centraal - Breda	550	548	-2	-0,4%
- Breda - Bruxelles-Midi	320			
<b>Capaciteit per traject</b>				
per richting en per uur				
- Amsterdam Centraal - Schiphol	2.520	2.740	220	8,7%
- Schiphol - Rotterdam Centraal	2.520	2.740	220	8,7%
- Rotterdam Centraal - Antwerpen Centraal	550	548	-2	-0,4%
- Rotterdam Centraal - Breda	1.100	1.096	-4	-0,4%

De vervoercapaciteit op de binnenlandse trajecten Amsterdam-Schiphol-Rotterdam neemt toe. Deze toename vindt echter specifiek plaats in de treindienst Amsterdam-Rotterdam, waardoor de toename van capaciteit niet effectief te gebruiken is voor het vervoeren van meer reizigers. De hierboven beschreven verdeling van reizigers over treinen biedt immers niet de mogelijkheid de extra stoelen nuttig in te zetten. Er is dan ook geen wijziging van yieldstrategie voorzien ten opzichte van de in de concessie beschreven situatie (zie Hoofdstuk 4 in het Bod voor een toelichting daarop).

De zeer geringe afname in capaciteit op het traject Rotterdam-Breda (-0,4%) zal niet leiden tot aanpassing van de yield voor de relaties over dit traject. De capaciteit op dit trajectdeel is bij de bepaling van de gemiddelde yield in geen enkel opzicht bepalend geweest; het trajectdeel Schiphol-Rotterdam bleek in alle gevallen bepalend voor de capaciteit.

De gelijkblijvende van de treindienst Amsterdam-Brussel houdt geen gelijke tred met de afname van de vervoervraag (-13%). De dreigende overcapaciteit speelt in relatie tot een aantal factoren:

- Ten eerste was de afname van het vervoerpotentieel als gevolg van de verlengde rijtijden niet bekend ten tijde van het opstellen van het bestek voor het nieuwe V250 materieel. De gedane biedingen zijn daarom toegesneden op de gevraagde capaciteit van 550 stoelen per trein.
- Er is vanuit de optiek van beheersbaarheid besloten tot het gaan rijden met een geheel uniform materieelpark op alle treindiensten waar V250 rijdt. Daarmee is een directe koppeling gelegd tussen de benodigde binnenlandse en internationale treindiensten. De binnenlandse treindiensten, en zeker de treindienst Amsterdam-Breda, kunnen niet toe met minder capaciteit per trein.
- Het nu gekozen concept is niet modulair, waardoor ook in de uitvoering geen mogelijkheid bestaat tot het verkleinen van de trein.

Vooralsnog zijn in de voorziene yield geen wijzigingen voorzien zijn om een nieuwe match tussen vervoervraag en - capaciteit te bereiken. De internationale yield was in het bod al grotendeels gebaseerd op een optimale revenu; er was pas in de laatste jaren van de concessie voorzien dat yieldtoename nodig was om de vervoervraag in relatie tot de capaciteit te reguleren.

Concluderend kan worden gesteld dat de zitplaatskans zoals gecontracteerd onverminderd kan worden gegarandeerd.

*Benodigd materieel per route*

Naar de huidige inzichten zijn de volgende aantallen stellen nodig om de dienstregeling te kunnen rijden.

Ingroei<sup>1</sup>

materieelbehoefte per treindienst <i>ingroei fase</i>	rijtijd <i>minuten</i>	keringen		totaaltijd omloop <i>minuten</i>	frequentie	aantal stellen
		eindpunt 1 <i>minuten</i>	eindpunt 2 <i>minuten</i>			
- Amsterdam Centraal - Bruxelles-Midi <sup>2</sup>	108	40	44	300	1/uur	5
- Amsterdam Centraal - Rotterdam Centraal	35	38	12	120	1/uur	2
- Amsterdam Centraal - Breda	55	38	32	180	1/uur	3
- Breda - Bruxelles-Midi	73	10	24	180		
- Den Haag Centraal - Bruxelles-Midi	93	10	44	240		
<b>Totaal</b>						<b>10</b>
reserve						2
<b>Totaal incl. reserve</b>						<b>12</b>

Volledige dienstregeling<sup>3</sup>

materieelbehoefte per treindienst <i>concessiedienstregeling</i>	rijtijd <i>minuten</i>	keringen		totaaltijd omloop <i>minuten</i>	frequentie	aantal stellen
		eindpunt 1 <i>minuten</i>	eindpunt 2 <i>minuten</i>			
- Amsterdam Centraal - Bruxelles-Midi	108	40	44	300	1/uur	5
- Amsterdam Centraal - Rotterdam Centraal	35	38	12	120	2/uur	4
- Amsterdam Centraal - Breda	55	38	32	180	2/uur	6
- Breda - Bruxelles-Midi	73	10	24	180		
- Den Haag Centraal - Bruxelles-Midi	93	10	44	240	0,25/uur	1
<b>totaal</b>						<b>16</b>
reserve						3
<b>totaal incl. reserve</b>						<b>19</b>

Om alle treindiensten uit de concessiedienstregeling te kunnen rijden zijn 19 V250-treinstellen nodig. De additionele 7 stellen zijn als optie opgenomen in het contract met de leverancier.

Reservestelling

Bij de bepaling van de benodigde hoeveelheid reservestellen is uitgegaan van de bij NS gehanteerde percentages (12-15%), rekening houdend met de beperkte omvang van het materieelpark. Dit resulteert in een reservestelling van 18-20%. Een analyse van NedTrain Services bevestigt dat dit aantal voldoende is om gangbaar onderhoud en risico op uitval door calamiteiten op te kunnen vangen.

<sup>1</sup> Exclusief Breda - Brussel

<sup>2</sup> Ingroei afhankelijk van overleg met NMBS en uitfasering Beneluxtrein.

<sup>3</sup> Idem noot 1