



Vergaderjaar 2000–2001

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 141

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2001

Ik kan u meedelen – mede namens mijn ambtgenoot van Financiën en op advies van de Adviesraad Vervoer HSL-Zuid – dat ik op 6 juli 2001 een Memorandum of Understanding (MoU) heb getekend met het consortium NS/KLM aangaande het vervoer over de HSL-Zuid. Het doel van het MoU is kort gezegd om de hoofdlijnen van het te sluiten contract vast te leggen: de te contracteren prestatie en de daarbij behorende prijs.

Proces en planning

Bij brief van 15 juni 2001 (kenmerk DGP/HSL-Z/223280) heb ik u gemeld dat ik in directe onderhandeling getreden ben met het consortium NS/KLM met het doel een vervoerscontract te sluiten. Het consortium NS/KLM, in samenwerking met National Express, kreeg daarmee de status van «preferred tenderer». Het consortium CGEA/ConneXXion/SJ is gedurende de onderhandelingen in de wachtkamer geplaatst.

Nu ik op hoofdlijnen overeenstemming heb bereikt over de inhoud van het te sluiten contract met het consortium wordt de kans steeds kleiner dat de deur van de wachtkamer open gaat. In het MoU is de mogelijkheid daartoe overigens wel opgenomen. Tevens is een bindende arbitrage-regeling afgesproken in het geval van verschillen van inzicht tussen Staat en vervoerder.

De afronding van het HSL-Zuid vervoerscontract zal op 12 oktober geschieden. De Staat heeft het recht om de termijn van 12 oktober te verlengen met een maximum van 2 maanden. Twee maanden na de ondertekening dient de Staat haar formele goedkeuring te geven aan het contract. In de periode tussen nu en 12 oktober heeft de vervoerder de mogelijkheid om te spreken met haar internationale partners (NMBS en SNCF) en de materieleveranciers. Voor deze partijen is op dit moment ook duidelijk dat met het consortium exclusieve onderhandelingen worden gevoerd. Uiteraard wordt in deze periode ook gewerkt aan het te sluiten contract.



Voor ik in ga op de afspraken die in het MoU zijn gemaakt wil ik de kenmerken van het vervoersproduct in uw herinnering roepen. Met het vervoer over de HSL-Zuid infrastructuur verkrijgt de reiziger een extra keuzemogelijkheid: afhankelijk van zijn herkomst en bestemming heeft hij de keuze uit vervoer in de HSL, vervoer over het hoofdrailnet, de auto, het vliegtuig en de bus. De vervoerder zal zijn prijzen en diensten zodanig differentiëren dat veel reizigers voor de HSL-Zuid zullen kiezen. De concurrentie tussen deze vervoersmodaliteiten beperkt de tariefruimte van de HSL-Zuid vervoerder.

Het vervoer over de HSL is een hoogwaardig product, zowel door frequentie, snelheid en qua serviceniveau voor de reiziger. De reistijd van Amsterdam CS naar Rotterdam zal maximaal 35 minuten bedragen, van Amsterdam naar Brussel-Zuid 93 minuten en van Amsterdam naar Parijs 183 minuten. Hiermee wordt een flinke verkorting van de reistijd binnen de Randstad en internationaal gerealiseerd, waarmee het HSL-vervoer de concurrentie met de auto en de luchtvaart aankan.

De afspraken met het consortium

De rechten voor het vervoer over de HSL-Zuid worden verleend voor een periode van 15 jaar. De Staat is daarbij verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van de infrastructuur en de daarbij behorende capaciteit. Het consortium is verantwoordelijk voor de te leveren diensten en de financiële vergoeding aan de Staat.

Het volgende bedieningspatroon zal worden geboden.

- Er wordt **zes keer** per uur per richting een treindienst tussen **Amsterdam en Rotterdam** verzorgd (96 treindiensten per dag), te weten:
 - * 32 internationale treindiensten van **Amsterdam** naar **Brussel**, waarvan er naar verwachting 16 doorrijden naar **Parijs**;
 - * 64 binnenlandse treindiensten:
 - 32 keer per dag per richting een binnenlandse shuttle tussen **Amsterdam** en **Rotterdam** en
 - 32 keer per richting per dag een treindienst van **Amsterdam** naar **Breda**.
- Vier keer per dag wordt een treindienst tussen **Den Haag en Brussel** verzorgd.
- Het consortium onderzoekt met zijn Belgische collega's met welke frequentie en welke stops de verbinding **Breda-Brussel** tot stand komt.

Partijen onderzoeken of en op welke wijze voordelen zijn te realiseren om treindiensten via onder andere Breda op het hoofdrailnet te verzorgen. Uitgangspunten hierbij zijn dat hieraan in ieder geval transparante overeenkomsten tussen de vervoerder op het hoofdrailnet en het consortium ten grondslag moeten liggen, dat deze overeenkomsten per verbinding worden gesloten en dat de Staat (beleids)vrijheid heeft bij (her)aanbesteding van de HSL-Zuid.

De realisatie van dit volledige bedieningspatroon kan via een ingroei-traject tot stand komen vanaf volledige ter beschikkingstelling van de infrastructuur.

Financiële afspraken

Het consortium heeft een bieding uitgebracht voor het vervoer over de HSL-Zuid die voldoet aan de financiële normen die gesteld zijn in de Planologische Kernbeslissing en de Invitation to Tender. In het MoU is een klein aantal onderwerpen geïdentificeerd die nog in beperkte mate tot een aanpassing van het financiële bod kunnen leiden. U kunt daarbij denken aan maatregelen ter vermindering van het restwaarderisico van materieel en afspraken tussen de vervoerder en de infraprovider die leiden tot een afname van de integrale kosten.

Toelichting op de gesloten voorovereenkomst

De kwaliteit van het aangeboden vervoer bepaalt de winstgevendheid van het op te richten bedrijf. Omdat de vervoerder veel treinen zal inzetten over de HSL-Zuid en een vaste financiële bijdrage aan de Staat moet betalen, zal de vervoerder zijn uiterste best doen om een groot aantal reizigers aan te trekken. Een goede kwaliteit voor de reiziger is daar een essentieel onderdeel van. Dit is ook verwerkt in het business plan dat het consortium heeft ingediend. In het MoU zijn verschillende kwaliteitsaspecten benoemd, die in lijn zijn met het business plan en die in het vervoerscontract zullen worden uitgewerkt:

- enerzijds door reserveringen en anderzijds door de combinatie van materieelinzet en tariefdifferentiatie zal, zelfs in de spits, een zeer hoge zitplaatskans worden geboden;
- over de voor de punctualiteit relevante werkprocessen zullen heldere afspraken worden gemaakt, zodat de reiziger uit kan gaan van een hoge punctualiteit;
- wanneer de chipcard OV is geïntroduceerd, zal de verkoop en distributie van treinkaartjes hierop zijn gebaseerd, waarbij uiteraard voorzieningen worden getroffen voor buitenlandse HSL-reizigers;
- er zal een klantvriendelijke compensatieregeling worden getroffen voor reizigers die te maken hebben met vertragingen;
- de treinen zullen toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking, conform de richtlijnen voor hogesnelheidsvervoer van de Europese Unie; ook de inrichting van de treinen zal aan de moderne eisen van toegankelijkheid voldoen;
- het consortium stelt zich ten doel een veilige omgeving te creëren voor de reiziger en personeel en zal de inrichting van en de service in de trein daaraan aanpassen;
- het consortium zal de klanttevredenheid onderzoeken en hierover de consumentenorganisaties in het LOCOV informeren.

De relatie met de overige spoordossiers

Bij de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid worden meerjarige rechten verleend. Het contract heeft een looptijd van 15 jaar, de bijbehorende infrastructurele capaciteit dient door de Staat te worden gegarandeerd. In de aanbestedingsprocedure hebben de biedende consortia kennis genomen van de indiening van de Wetsvoorstellen Spoorwegwet en Concessiewet door de regering bij het parlement. De uitgangspunten die in deze wetsvoorstellen zijn gehanteerd zijn verdisconteerd in de biedingen. Het betreft hier met name de introductie van concessies (exclusieve rechten op binnenlands openbaar vervoer) en de meerjarige capaciteitstoewijzing.

Momenteel bezin ik mij op de Wetsvoorstellen Spoorwegwet en Concessiewet. De uitgestelde inwerkingtreding is niet van directe invloed

op de sluiting van het contract voor de HSL-Zuid. Het is echter van belang dat de bovengenoemde uitgangspunten worden gerealiseerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos