

# Nota

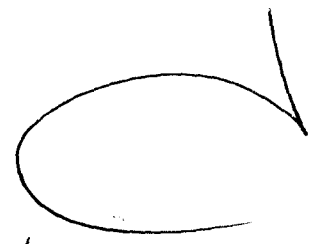


Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Projectdirectie HSL

Aan  
De Minister

Aan: Minister  
Van: gmv DG-P

Bijgevoerd als achtergrond-  
informatie t.b.v. VAO van  
14-12 het dossier over de  
HSL-2 zoals dat voor het  
AO van 4-12 was en was  
samengevoerd



retour

Contactpersoon

Datum  
28 november 2001

Ons kenmerk  
HSL-Z/259338

Onderwerp  
Dossier HSL-Zuid tbv. A.O. Tweede Kamer 6/12

Doorkiesnummer  
00-31-6-22 66 5030

Bijlage(n)

Uw kenmerk

15/12  
(M.) Olman

Bij deze treft u het dossier aan van HSL-Zuid Vervoer ten behoeve van het A.O. van 6 december aanstaande van 10 tot 12.30 uur. Tijdens het A.O. zult u vergezeld worden door Wim Gideonse (Vervoer), Leendert Bouter (Uitvoering), Wim Leendertse (Uitvoering), Bart Jan Kouwenhoven (IP), Jeroen Fukken (Zuiderzeelijn).

Achtereenvolgens treft u achter de tabs aan:

1. Uitvoering: Q&A's
2. Infraprovider: Q&A's
3. Vervoer :  
Q&A's n.a.v. de brieven aan de Tweede Kamer  
Begeleidende nota HSL-Zuid brief Tweede Kamer (HSL-250556)  
Diverse brieven aan de Tweede Kamer (16 november, 17 oktober, 9 juli) over inhoud concessieovereenkomst, het sluiten van de overeenkomst en over de MoU.
4. Brief aan Tweede Kamer ten geleide van de 9<sup>e</sup> voortgangsrapportage HSL-Zuid (bijlage: 9<sup>e</sup> voortgangsrapportage HSL-Zuid).
5. Verslag Algemeen Overleg HSL-Zuid 18 juli 2001

Hieronder wordt nog ingegaan op de belangrijkste issues die in de Kamer ten aanzien van de concessieovereenkomst voor het vervoer naar voren kunnen worden gebracht.

## Tariefrestrictie

Al eerder is met u van gedachten gewisseld over de mogelijke invoering van tariefrestrictie. In de brief aan de Tweede Kamer van 16 november is er voor



gekozen om aan te geven dat de Staat geen tariefrestricties invoert omdat het produkt en de wijze waarop het consortium dat moet realiseren ondernemingsvrijheid vereist. Slechts indien de randvoorwaarden voor het vervoer over de HSL-Zuid ernstig zouden veranderen waardoor een monopoliepositie op deze verbinding ontstaat ( u moet dan denken aan bijvoorbeeld het wegvallen van het HRN als reëel alternatief en het verstopping van de wegen), kunt u als Staat beslissen een tariefrestrictie in te voeren. Vanzelfsprekend kunnen er ook diverse inkomenspolitieke overwegingen een rol spelen.

Mocht de Staat een restrictie invoeren dan neemt de vergoeding die het consortium aan de Staat betaalt aanzienlijk af. In het contract staat de voorwaarde dat bij een restrictie van gemiddeld 25 % boven de tarieven van het HRN de concessiebetaling met 47 mln. Euro zal afnemen.

U heeft in overleg met uw collega van Financiën inmiddels besloten om het consortium middels een brief te laten weten dat u van invoering van een tariefrestrictie zult afzien. Deze zal na de gunning en het A.O. aan het consortium gestuurd worden.

Ter uwer informatie volgt hieronder een mogelijke reactie op de opstelling in de Tweede Kamer:

#### *Reactie Kamer*

Belangrijk punt bij de tariefrestricties is de mogelijke opstelling van de Tweede Kamer. De overeenkomst heeft een vertrouwelijk karakter en zal niet als zodanig aan de Kamer worden gezonden. Het consortium verwacht echter, dat wanneer de Kamer toch kennis neemt van deze overeenkomst, de Kamer wellicht geneigd is een dergelijke restrictie op te leggen. U kunt in dat geval:

- a. Met klem de Kamer deze ingreep ontraden omdat het andere onderdelen van de overeenkomst onder druk zet (financiële totaaldeal, rollend materieel, samenwerking NMBS en SNCF). Tevens kunt u aangeven dat dit punt niet eerder door de Kamer ter sprake is gebracht (bij de MoU) en dat tariefrestricties dus ook niet als eis van de Staat in deze aanbestedingsprocedure is meegenomen.
- b. Aangeven dat een restrictie van 125 % t.o.v. het HRN een jaarlijkse vermindering van 47 mln. Euro tot gevolg heeft. Gekapitaliseerd over 15 jaar kost dit de Staat ruim een miljard aan investeringen.
- c. Aangeven dat het consortium een goede prikkel heeft om een goede prijs-kwaliteit verhouding te bieden omdat zij uit hoofde van de concessie-overeenkomst een substantiële vergoeding zal moeten betalen aan de Staat en derhalve belang heeft bij het vervoer van een groot aantal reizigers.
- d. Een dergelijke restrictie het bestaande treinverkeer tussen Amsterdam en Rotterdam onder druk zet, waardoor die HRN-dienst of veel verlies gaat leiden of weg zal vallen. Op dat moment is er geen sprake meer van exclusiviteit en zou wellicht opnieuw aanbesteed moeten worden.



**Planning oplevering en ingebruikname HSL-Zuid**

Op dit moment wordt de integrale planning van onderbouw, infraprovider en vervoer op elkaar afgestemd. Tevens worden maatregelen genomen om de integrale risico's beter te beheersen. U ontvangt daarover een separate nota.

**Vertrouwelijkheid Concessieovereenkomst**

De concessieovereenkomst heeft een vertrouwelijk karakter en is niet aan de Kamer gestuurd. Wanneer men daar uitdrukkelijk om vraagt, kunt u aan de Kamer voorstellen om de overeenkomst in een besloten bijeenkomst vertrouwelijk te bespreken.

**LOCOV**

Inmiddels is het LOCOV om advies gevraagd. Dit advies wordt 1 december verwacht. Zodra het advies bekend is, zult u nog voor het A.O. geïnformeerd worden. Mogelijk kan uw reactie op het advies nog voor behandeling aan de Kamer worden gestuurd.

Met vriendelijke groet,

M.M.D van Zeghen.

# Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

SPOED  
AD 6/12  
na ondertekening  
felix wisse  
6562.

Aan  
De Minister

Classificatienummer  
-

Contactpersoon  
Wim Gideonse  
Datum  
28 november 2001  
Ons kenmerk  
HSL-Z/259338  
Onderwerp  
-

Doorkiesnummer  
00-31-6-22 66 5030  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Getypt door/paraaf  
-

Vervolg op  
-

Vergeleken door/paraaf  
-

Rappeldatum  
-

Verzonden door/paraaf  
-

Verzenddatum  
-

Ondertekening door/paraaf

M. van Eeghen  
Medewerking van/paraaf  
W. Gideonse

Verzendwijze  
-

Na verzending retour aan  
W. Gideonse, F01.18

Afschrift aan  
HSL-archief

Adres  
Postbus 43, 3500 AA Utrecht