



Nationale Accounts

Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Projectbureau HSL-Zuid
t.a.v. de heer A. van Altena
Postbus 43
3500 AA Utrecht

Periode van ontvangst	
Datum ontvangst	: 220299
Registratiecode	: 79900535
Beh. conh. (+ rubriek)	:
Behandelen door	: AVA
Kopie:	

Uw kenmerk -
Ons kenmerk NSR/NAcc/LS/1999-109
Onderwerp PKB HSL-Zuid

Telefoon 030 - 235 61 30
Telefax 030 - 235 80 12

dossier op bouw afkappen
Utrecht, 8 februari 1999

Beste Alexander,

In gesprekken die in de afgelopen tijd zijn gevoerd tussen Verkeer en Waterstaat en NS werd door V&W gezegd dat de visie van NS inzake het binnenlands vervoer op de HSL-Zuid (integreren van de hogesnelheidslijnen in het Kernnet, Hogesnelheidsintercity's door laten rijden op het klassieke net) niet in lijn is met de visie van NS zoals opgenomen in de Planologische Kernbeslissing (PKB) HSL-Zuid.

Naar de mening van V&W heeft NS bij het opstellen van de PKB steeds beweerd dat het te duur is om hogesnelheidstreinen door te laten rijden op het bestaande net. De suggestie werd gewekt dat NS opportunistisch haar visie heeft bijgesteld.

Wat staat er in de PKB (1996)?

Enkele passages uit PKB deel 3:

Blz 114: relatie met Rail 21

“de via de HSL-Zuid te exploiteren snelle binnenlandse spoorverbindingen hebben tot doel het Intercity-net te versterken en daarmee een bijdrage te leveren aan het versterken van de Randstadstructuur en de samenhang binnen de Stedenring Centraal Nederland”.

Blz 119: de binnenlandse vervoersmarkt voor de hogesnelheidstrein

“de vervoersprognoses laten zien dat de hogesnelheidslijn voor het binnenlands vervoer zeker zo belangrijk is als voor het internationale vervoer”.

In de PKB op pagina 119 wordt beschreven dat NS Reizigers Lange Afstand is gevraagd als potentiële exploitant zijn visie te geven op het binnenlands medegebruik van de hogesnelheidslijn. NSR LA heeft daartoe een zogeheten “business-scope” gepresenteerd.

Voornaamste conclusie:

“.. is dat het exploiteren van binnenlandse treinen die van de HSL-Zuid gebruik maken het vervoersaanbod van NS Reizigers versterkt. Daarmee kan de HSL-Zuid uitgroeien tot de ruggegraat van het openbaar vervoer in de Randstad. De mate waarin sprake is van versterking is afhankelijk van de interactie tussen de binnenlandse hogesnelheidstreinen met de andere treinen van NS Reizigers.”



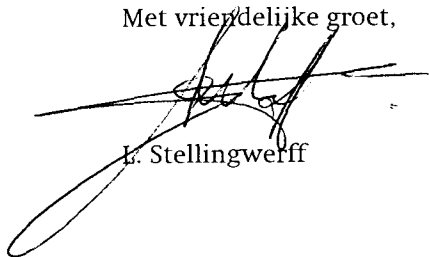
NS Reizigers Lange Afstand concludeert dat het doortrekken van binnenlandse hogesnelheidstreinen vanaf Breda naar bijvoorbeeld Eindhoven het aantal reizigerskilometers en daarmee ook de opbrengsten zullen stijgen, maar dat ook de kosten zullen stijgen (duurder materieel), en dat naar een optimum van "doorrijden" gezocht moet worden.

Conclusie

Uit de PKB blijkt dat de visie van NS Reizigers over doorrijden van hogesnelheidstreinen van de HSL-Zuid op het klassieke net en vice versa niet wezenlijk veranderd is. Doorrijden levert extra reizigers op (snellere reistijden, minder overstappen en aantrekkelijker materieel), hierdoor extra opbrengsten. Hier staat tegenover dat de exploitatiekosten van hogesnelheidstreinen hoger liggen dan klassieke Intercity's. Er zal naar een optimum van doorrijden gezocht worden.

De in de PKB beschreven visie verschilt niet van de visie zoals NS Reizigers die nu naar buiten brengt. Wel geeft NSR nu veel duidelijker aan dat de overheid een keuze moet maken tussen de mobiliteitswaarde en de financiële waarde (private bijdrage) van de HSL-Zuid. Er is dus geen sprake van een gewijzigde visie, wel legt NS haar accenten anders. Dit is logisch gelet op een setting van gunning door de overheid.

Met vriendelijke groet,



L. Stellingwerff