



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

KOPIE BESTEMD VOOR:  
L. Roelfsema

VMMW/DGMO-2009/5391

Aan  
 de voorzitter van de Vaste Commissie voor  
 Verkeer en Waterstaat van de Tweede  
 Kamer der Staten-Generaal  
 Binnenhof 4  
 2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

13 september 2000

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/HSL-Zuid/u87796

Onderwerp

Openstaande vragen Algemeen Overleg aanbesteding vervoer HSL-Zuid van  
 29 juni 2000 alsmede beknopte stand van zaken aanbesteding vervoer HSL-Zuid.

Geachte voorzitter,

Met deze brief beantwoord ik de vragen van enkele leden naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 29 juni 2000 over de aanbesteding van de rechten van het vervoer over de HSL-Zuid. Ik wil u echter eerst kort informeren over de laatste stand van zaken van deze aanbesteding.

De besprekingen met NMBS en SNCF verlopen volgens plan. Beide partijen hebben aangegeven af te zien van bieden op de HSL-Zuid. Op dit moment wordt met de NMBS en SNCF gewerkt aan de totstandkoming van een concept-overeenkomst tussen deze partijen en de toekomstige winnaar van de aanbesteding. Hiermee is de lange termijn ontwikkeling van de lijn Amsterdam-Brussel-Parijs zeker gesteld.

Momenteel vindt de kwalificatiefase van de aanbesteding plaats. Het verzoek van enkele partijen voor een verlenging is niet ingewilligd. Partijen moeten hun verzoek voor kwalificatie dus nog steeds op 15 september 2000 indienen. Wel is aan de partijen een uitstel verleend van twee weken om de kwalificatie van een nadere onderbouwing te voorzien. Ik verwacht u eind oktober te informeren over de aard en samenstelling van de gekwalificeerde ondernemingen, alsmede of aan de GO/NO GO-eisen voor het ingaan van de volgende fase is voldaan.

Hieronder volgt de schriftelijke beantwoording van de nog openstaande vragen die aan mij gesteld zijn door leden van de Kamercommissie tijdens het Algemeen Overleg voor zover ik deze nog niet of slechts ten dele mondeling beantwoord heb.

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

Telefoon +31 70 3516171  
 Telefax +31 70 3517895



1. *Zal de NS werkelijk substantieel toegang kunnen krijgen tot de Duitse en de Franse markt? (Reitsma, CDA)*

In Duitsland kan NS deelnemen aan aanbestedingen van regionale vervoerscontracten. De hoofdverbindingen worden daar voor wat betreft het binnenlandse vervoer geëxploiteerd door de eigen (staats-) spoorwegmaatschappij, net als in Nederland.

SNCF heeft inmiddels afgezien van deelname aan de tender.

2. *Wat is de relatie tussen het prestatiecontract met de NS en de consequenties van de tenderprocedure? (Reitsma, CDA); en*
3. *Is de NS met de minister van mening dat het kannibalisatie-effect te verwaarlozen is? (v.d. Berg, SGP)*

Tussen het prestatiecontract voor het HoofdRailNet (HRN) en de consequenties van de tender bestaat geen directe relatie, of het moet zijn dat in de openbare aanbesteding van de HSL en de mogelijke komst van een nieuwe vervoerder enkele zaken met betrekking tot de inrichting van de Nederlandse spoorsector duidelijk zijn geworden en nog zullen worden. Denk aan het belang van onafhankelijk capaciteits-management, toezicht op marktverhoudingen en regelgeving rond essentiële faciliteiten. Deze zaken hebben ook een weerslag op afspraken rond het HRN.

Wat in het AO ter sprake is geweest, is de relatie tussen het prestatiecontract en de mogelijke gevolgen van exploitatie van de HSL-Zuid voor de reizigersvolumes op het conventionele spoor tussen Amsterdam en Rotterdam, het zogenoemde kannibalisatie-effect.

Naar verwachting zullen er inderdaad reizigers van het conventionele spoor naar de HSL overstappen. Dit zal met name leiden tot een verlichting van de druk op dit zwaar overbezette stuk spoorlijn, waardoor er ruimte komt voor een beter aanbod van regionaal en interregionaal vervoer in de Randstad. Het is echter mogelijk dat er (tijdelijk) een netto daling van het exploitatieresultaat op het conventionele spoor tussen Amsterdam en Rotterdam zal optreden. Het zou overigens ook kunnen dat mede door het substitutie-effect van de HSL-Zuid de reizigers-volumes op deze spoorlijn juist toenemen. Eén en ander heeft effect op de waarde van de HRN-concessie waarover separaat onderhandeld wordt. NS heeft aangegeven dat het eventuele kannibalisatie-effect van de exploitatie van de HSL-Zuid haar niet zal belemmeren bij het uitbrengen van een bod op het HSL-Zuid vervoer.

4. *Tussen de regels door lijkt in de stukken gesuggereerd te worden dat de NS uiteindelijk toch het vervoer over de HSL-Zuid zal verzorgen. Bergt de tenderprocedure echter niet het risico in zich dat er uiteindelijk een heel andere situatie zal ontstaan? (v.d. Steenhoven, Groen Links)*

Zoals reeds gezegd in het AO is dit een open en eerlijke tender-procedure die gewonnen zal worden door die vervoerder die met de beste aanbieding voor de reiziger en de Staat komt. Het is dus zeker niet zo dat de tendervoorwaarden de toch al sterke positie van NS zodanig versterken dat geen ander (buitenlands) bedrijf zou kunnen winnen. Dat mag ook niet onder EU-regelgeving.



5. *Wat betekent het voor de NS als dat bedrijf de HSL-Zuid toch niet binnen weet te halen in de aanbestedingsprocedure? (Augusteijn-Esser, D66)*

NS heeft de komende jaren met het HRN een solide basis voor haar bedrijfsvoering. Als zij het HSL-Zuid contract niet wint, zal NS elders moeten zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden.

6. *Wanneer wordt het samenwerkingsverband tussen de huidige Thalysvervoerders opgeheven en welke Nederlandse of Europese regel ligt daaraan ten grondslag? (Hofstra, VVD)*

Op dit moment bestaat er een samenwerkingsverband "PBKA" van Deutsche Bahn, Thalys International (een dochter van SNCF en NMBS) en Thalys Nederland (een volle dochter van NS).

Er bestaat geen enkele verplichting voor deze bedrijven om hun samenwerkingsverband te beëindigen of te wijzigen. Indien een nieuwe partij de HSL-concessie zou winnen, kunnen de bestaande spoorwegmaatschappijen met deze nieuwe partij nadere afspraken maken.

7. *Kan de minister aangeven hoe de terugvalpositie [een ontwikkelingsmaatschappij voor de HSL-Zuid] in de praktijk zal uitwerken? (Hofstra, VVD)*

De Staat zal in dat geval een separaat HSL-vervoersbedrijf oprichten, waarvan de aandelen in handen van de Staat blijven gedurende de ontwikkelingsperiode (voorlopig voorzien op 5 jaar). Dit bedrijf zal gedurende die periode voor rekening en risico van de Staat het vervoer over de HSL-Zuid exploiteren.

Er zal voor de dagelijkse leiding en operaties een management-contract worden gesloten met marktpartijen. In dit contract worden incentives opgenomen om het bedrijf zo te runnen dat het de hoogst mogelijke waarde voor de Staat oplevert als het na vijf jaar alsnog op de markt wordt gezet.

8. *In de stukken is ook sprake van "langjarige" rechten. Aan hoeveel jaren moet daarbij gedacht worden? (Hofstra, VVD)*

Vooralsnog wordt uitgegaan van een periode van 15 jaar. Dat is ook de termijn waarop de biedingen voor de vervoersrechten gebaseerd zullen moeten zijn.

9. *Waarom mag er trouwens alleen een consortium inschrijven bij de aanbesteding? (Hofstra, VVD)*

Geregistreerde vervoerders mogen zich zelfstandig inschrijven. De criteria voor kwalificatie maken het echter verstandig en voor sommige geregistreerde partijen zelfs noodzakelijk om te zoeken naar partners die aan de aantrekkelijkheid van de potentiële bieder voor de Staat kunnen verhogen.

10. *SNCF heeft doorrijmogelijkheden in Frankrijk die NS niet heeft. Hoe zal het bod van SNCF in dat licht gewogen worden? (Hofstra, VVD)*

SNCF heeft zoals gemeld onlangs besloten af te zien van het bieden op de HSL-Zuid.



11. *Welke voorwaarden gaat de minister stellen ten aanzien van de tarifiering? (Hofstra, VVD)*

In de concessie-overeenkomst zal een beperking gelden ten aanzien van het prijsstijgen van 'tweede klas' kaartjes voor het binnenlands vervoer. Tevens zullen de bieders al hun tarieven moeten detailleren als onderdeel van de bieding, teneinde de bieding op aantrekkelijkheid voor de reiziger te kunnen beoordelen, en tijdens de concessieperiode misbruik van een monopoliepositie actief te kunnen bestrijden.

12. *Is het verder bekend dat reizigers zelfs met een eerste klas OV-jaarkaart niet gerechtigd zijn om in de tweede klasse van de Thalys te reizen in Nederland? (Hofstra, VVD)*

Ja .

13. *Zijn er concrete plannen voor het doortrekken van de HSL van Amsterdam naar Zwolle en wanneer gaat er een HSL naar Utrecht en Eindhoven? (Hofstra, VVD)*

Voor wat betreft het doortrekken van het HSL-spoor naar het Noorden wordt er op dit moment een verkenning gedaan naar mogelijkheden voor een snelle verbinding naar het noorden (verkenning Zuiderzeelijn). Daarin worden naast de mogelijkheden voor een hogesnelheidslijn ook de mogelijkheden voor een magneetbaan en een snelle conventionele spoorverbinding meegenomen. Eind dit jaar verwacht ik hierover een nota aan het Kabinet te presenteren.

Het is aan de vervoerders om te besluiten of HSL-treinen op bestaand, (en dus langzamer) spoor, bijvoorbeeld naar Eindhoven, ingezet worden. Voorzover dit op het HRN gebeurt, kan dit uitsluitend met medewerking en instemming van de NS.

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos.

AFSCHRIJF