

Vergaderjaar 2017–2018

**22 026**

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

**Nr. 500**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2017

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van de marktverkenning HSL-Zuid. Zoals aangegeven in de brief van 13 oktober 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 488) is het doel van deze marktverkenning om inzicht te bieden in de prestaties die andere vervoerders zouden kunnen leveren op de HSL-Zuid en of samenwerking van NS met andere vervoerders kan helpen om het afgesproken prestatieniveau te realiseren. Daarbij is van belang of er – in het geval van een aanbesteding – vervoerders zijn die in staat zijn om betere prestaties te leveren. Voorts kan uit de marktverkenning blijken dat er aanvullende HSL-diensten van andere vervoerders mogelijk zijn, die voorzien in een markt vraag vanuit de reiziger en die rendabel zijn in te passen bovenop het huidige vervoersaanbod van NS<sup>1</sup>.

Zoals aangegeven in de brief van 13 oktober 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 488) is de opzet van de marktverkenning tot stand gekomen na gesprekken met adviesbureaus, spoorpartijen en het gesprek met uw Kamer tijdens het debat over de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra. De marktverkenning is uitgevoerd door een extern bureau (Rebel Group). Bij de uitvoering van de marktverkenning is expliciete aandacht geweest voor mededingingsrechtelijke aspecten zoals het voorkomen van uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie. Hierover is overlegd met de Autoriteit Consument en Markt (ACM). De rapportage is daarom volledig geanonimiseerd en is bijgevoegd bij deze brief.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## **Uitkomsten marktverkenning**

De marktverkenning toont aan dat prestatieverbetering op de huidige vervoerdienst mogelijk is. Deze prestatieverbetering kan worden gerealiseerd door maatregelen die in de rapportage in algemene zin (vanwege de vertrouwelijkheid) worden weergegeven. Er zijn door andere vervoerders geen voorstellen gedaan voor aanvullende vervoerdiensten op de HSL. Bovendien hebben de andere vervoerders aangegeven niet over materieel te beschikken dat op korte termijn in Nederland en op de HSL-Zuid inzetbaar is.

Uit de marktverkenning blijkt voorts dat samenwerking van NS met andere vervoerders in de praktijk lastig vorm te geven is. Vervoerders hebben aangegeven alleen te willen meewerken aan voorbereiding van samenwerking mits deze ook daadwerkelijk tot stand komt (zij hebben geen interesse in een «adviesrol»). Dit betekent dat de aanscherping die n.a.v. de Parlementaire Enquête Fyra gedaan is op het «three strikes» principe (namelijk dat NS na een tweede strike samenwerking met een andere vervoerder – als onderaannemer onder de HRN concessie – moet voorbereiden en na een derde strike moet effectueren) in de praktijk niet toepasbaar is. Immers, een tweede strike geeft geen garantie op een derde strike en daarmee dus ook niet op het effectueren van de samenwerking.

Daarnaast toont de marktverkenning ook aan dat samenwerking na een derde strike ingewikkeld vorm te geven is. De andere vervoerders hebben namelijk aangegeven geen samenwerking met NS te willen als dat betekent dat daardoor «NS in het zadel gehouden wordt». De verbeteringen die andere vervoerders hebben aangedragen, zijn bovendien door NS zonder samenwerking met een andere vervoerder te realiseren. Dit geeft volgens de marktverkenning de andere vervoerders een zwakke positie in eventuele gesprekken met NS. De marktverkenning toont wel aan dat er op verschillende gebieden nog verbeterpotentieel is dat NS onder de huidige omstandigheden op de HSL zelfstandig kan realiseren. Ik zal daarom met deze blik naar de uitkomsten van de externe review op de prestaties en het verbeterprogramma op de HSL kijken, die NS en ProRail momenteel laten uitvoeren.

In lijn met de afspraken uit het regeerakkoord, blijft het algemene «three strikes» principe gelden. Wanneer NS drie keer achtereenvolgens niet voldoet aan de minimale prestatieafspraken (dus wanneer de bodemwaarde van dezelfde prestatie indicator in drie opeenvolgende jaren wordt onderschreden) ten aanzien van het vervoer op de HSL-Zuid, is de uiterste consequentie het intrekken van (delen van) de concessie<sup>2</sup>. Tenslotte toont de marktverkenning aan dat er vervoerders zijn die interesse hebben in het zelfstandig aanbieden van vervoerdiensten op de HSL-Zuid en die aannemelijk hebben gemaakt dat zij de gevraagde prestaties<sup>3</sup> kunnen leveren. Deze afweging komt aan de orde als er drie strikes zijn of bij besluitvorming over de toekomst van de HSL-Zuid in de context van de mid-term review van de vervoerconcessie.

## **Conclusie**

Verdergaande samenwerking door NS met andere vervoerders is in de praktijk lastig vorm te geven en aanvullende diensten van andere

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 721

<sup>3</sup> Voor wat betreft de gevraagde prestaties op zitplaatskans kan de marktverkenning geen uitspraken doen, omdat de relevante vervoerders momenteel werken met gereserveerde zitplaatsen.

vervoerders zijn op dit moment niet aan de orde, maar zelfstandige prestatieverbetering door NS is mogelijk. Zoals in het regeerakkoord aangegeven, zal naar aanleiding van de mid-term review van de vervoerconcessie een besluit genomen worden over de periode na 2024. Ook daarbij zal ik de uitkomsten van de marktverkenning betrekken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer