

Vergaderjaar 2001–2002

22 026

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

Nr. 145

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 november 2001

Algemeen

Bij deze wil ik u, mede namens de Minister van Financiën, op meer inhoudelijke wijze informeren over de overeenkomst op onderhandelingsdelegatieniveau met het consortium van NS en KLM inzake het vervoer over de HSL-Zuid, hetgeen ik u ook heb toegezegd (22 026, nr. 144). Zowel het consortium als de Staat hebben twee maanden de tijd voor de formele goedkeuring van de concessieovereenkomst. Gunning is voorzien op 12 december 2001.

In mei 2001 dienden drie consortia in de openbare aanbesteding van het HSL-vervoer een bod in. Het bod van NS/KLM werd als beste beoordeeld. Zoals u weet heb ik in juli van dit jaar een Memorandum of Understanding (MoU) met het consortium ondertekend. Hierover heb ik u ook uitgebreid geïnformeerd (22 026, nr. 141). De afgelopen maanden is intensief onderhandeld over de concessieovereenkomst. Door middel van deze brief wil ik u over de concessieovereenkomst informeren. De overeenkomst is een nadere invulling van de hoofdlijnen die waren vastgelegd in het MoU.

Om een overeenkomst te sluiten die toekomstvast is, is aangesloten bij de relevante Europese Richtlijnen. Daarmee wordt tevens voorkomen dat er grote discrepanties ontstaan met de Nota van Wijziging op het Wetsvoorstel Spoorwegwet, die thans voor advies voorligt bij de Raad van State.

I. Duur en exclusiviteit van de overeenkomst

De concessieovereenkomst zal aanvangen op de dag van formele gunning. De overeenkomst zal betrekking hebben op de periode voorafgaand aan het daadwerkelijk rijden van hoge-snelheidstreinen (de implementatieperiode) en op de periode van het daadwerkelijk bieden van het treindienstenaanbod (de concessieperiode). De aanvang van de concessieperiode is thans voorzien op 1 oktober 2006.

Met de concessieovereenkomst verkrijgt het consortium het recht om

binnenlandse en internationale treindiensten te verrichten op de hogesnelheidsinfrastructuur. Ten aanzien van de binnenlandse treindiensten is dit recht exclusief, ten aanzien van de internationale treindiensten is de Europese Richtlijn 2001/14 van toepassing. De concessieperiode heeft een duur van 15 jaar.

II. Bedieningspatroon en capaciteitsrechten

Het consortium zal het onderstaande bedieningspatroon aanbieden.

Ten aanzien van internationale treinen:

- a. een dienst Amsterdam–Brussel: 32 treinen per richting, per dag, welke zullen stoppen op de stations Schiphol, Rotterdam-Centraal en Antwerpen, en waarvan 16 treinen per richting per dag als eindbestemming, respectievelijk vertrekpunt, Parijs zal hebben;
- b. een dienst Den Haag–Rotterdam–Antwerpen–Brussel: 4 treinen per richting, per dag;
- c. een dienst Breda–Antwerpen–Brussel: 16 treinen per richting, per dag, waarbij het consortium bereid is om, in overleg met NMBS, tot 8 maal per dag te stoppen op elk van de stations Noorder-Kempen, Antwerpen-Groenendaallaan, Mechelen, Brussel-Noord en Brussel-Centraal.

Ten aanzien van binnenlandse treinen:

- d. een dienst Amsterdam-Schiphol–Rotterdam: 2 treinen per richting, per uur, met een minimum van 32 treinen per dag;
- e. een dienst Amsterdam-Schiphol–Rotterdam–Breda: 2 treinen per richting, per uur, met een minimum van 32 treinen per dag.

In het weekeinde en op feestdagen kan een afwijkend bedieningspatroon gelden.

Het consortium heeft een ingroeiperiode van twee jaar om te komen tot het volledige bedieningspatroon van binnenlandse treinen. In de ingroeiperiode zullen de diensten Amsterdam–Rotterdam en Amsterdam–Breda minimaal één maal per uur per richting worden uitgevoerd en zal het consortium zich inspannen om tijdens de spits reeds halfuursdiensten voor beide diensten te realiseren. De opbouw van het internationale bedieningspatroon heeft plaats in overleg met NMBS en SNCF.

De Staat garandeert het consortium de infrastructurele capaciteitsrechten die nodig zijn voor de uitvoering van het bedieningspatroon en zal de beheerder van de infrastructuur instrueren zorg te dragen voor een redelijke verdeling van de diensten over het uur en een redelijke stabiliteit over de jaren.

III. Tarieven en vervoerbewijzen

De hogesnelheidstrein moet concurreren met het conventionele spoorvervoer, het vliegtuig en de auto. Gevoegd bij het feit dat het consortium uit hoofde van deze overeenkomst een substantiële vergoeding zal moeten betalen aan de Staat en derhalve belang heeft bij het vervoer van een groot aantal betalende reizigers, is niet gekozen voor inperking van de ondernemingsvrijheid van het consortium ten aanzien van de tarieven voor de reiziger. In de overeenkomst is wel een mogelijkheid opgenomen voor de Staat om eventueel een tariefrestrictie in te voeren. Deze restrictie van gemiddeld 25% boven de tarieven voor het HRN zal – indien vóór 1 september 2002 ingeroepen – een vermindering van de concessiebetaling betekenen van Euro 47 mio per jaar (een ontvangstenderving over 15 jaar van ongeveer 1 miljard gulden). De prijsstijging van de tickets voor binnenlands vervoer zal met ingang van het 5e jaar van de

concessieperiode gelimiteerd zijn tot de stijgingen van de Consumenten Prijsindex van het jaar plus twee procent, dit conform het HRN-contract.

Uiteraard zal de chipcard openbaar vervoer ook in de HSL-treinen worden gebruikt, zodra die landelijk is ingevoerd. Mocht de chipcard er onverhoopt niet op tijd zijn – waar ik niet vanuit ga – dan zal het consortium zich inspannen kaartintegratie en een voldoende mate van kaartverkrijgbaarheid te realiseren.

IV. Kwaliteit van het dienstenaanbod, prestatiemeting en LOCOV

Uitgangspunt is dat de kwaliteit van het dienstenaanbod goed is en dat het consortium aanspreekbaar is op diskwalificaties die aan hem toerekenbaar zijn. De volgende kwaliteitsafspraken worden overeengekomen:

- Internationale en binnenlandse business class reizigers zullen een zitplaatskans van 100% hebben, omdat gewerkt wordt met een reserveringssysteem. Reizigers die gebruik maken van de tweede klasse in binnenlandse treinen zullen een zitplaatskans hebben van tenminste 98%, zelfs in de drukst bezette trein op het door reizigers meest gebruikte traject.
- Het consortium zal niet meer dan 5% dispunctualiteit in zijn treindiensten veroorzaken. Het consortium treft in haar totale proces maatregelen ten aanzien van onder andere reserve materieel, onderhoud van materieel, opleidingen van personeel, reserve personeel en keertijden van treinen om dit te realiseren.
- Het consortium zal minder dan 0,5% van zijn treindiensten laten uitvallen.
- Het consortium zal door middel van een klantvriendelijk systeem een vergoeding aanbieden aan reizigers ter compensatie van vertragingen die zij zelf heeft veroorzaakt. In vergelijking met het binnenlands vervoer over het hoofdrailnet krijgen reizigers eerder een vergoeding. Voor de internationaal vervoer is het vergelijkbaar met het huidige Thalysstelsel.
- Rekening zal worden gehouden met de noden van reizigers met een lichamelijke functiebeperking en met aspecten van sociale veiligheid.
- Aan klanttevredenheid worden stringente eisen gesteld. Ten minste 80% van de klanten zal de dienstverlening van het consortium met een 7 of meer waarderen.

Iedere drie maanden zal het consortium over bovengenoemde onderwerpen rapporteren aan de Staat en een afschrift hiervan sturen aan het LOCOV. Indien het consortium aan het einde van een kalenderjaar structureel niet aan de kwaliteitsnormen voldoet krijgt het een jaar de tijd om daar verbetering in aan te brengen. Wordt dit niet gerealiseerd dan kan de Staat een boete van maximaal EURO 5 mln per kwartaal opleggen danwel de overeenkomst ontbinden.

Het Wetsvoorstel concessiewet personenvervoer per trein zal bij inwerkingtreding van toepassing zijn op de onderhavige overeenkomst. Dit geldt uiteraard ook voor de betrokkenheid van de consumentenorganisaties. In aanvulling hierop en zolang het wetsvoorstel nog niet in werking is getreden zal het consortium advies aan het LOCOV vragen over maatregelen ten aanzien van toegankelijkheid, sociale veiligheid, tarieven, opzet klanttevredenheidsonderzoek en afwijkingen in het bedieningspatroon in het weekeinde en op feestdagen.

V. Gebruikvergoeding en compensatie

De vergoeding die het consortium voor de concessie betaalt is bepaald op EURO 148,26 mln per jaar en kent een ingroeiperiode van vier jaar waarin

een korting geldt van respectievelijk 60, 45, 30 en 15%. Omdat de markt voor het hogesnelheidsvervoer moet worden opgebouwd zal de volledige vergoeding pas in het 5e jaar van de concessie worden betaald. Hierin is opgenomen de vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur. De concessievergoeding wordt betaald op basis van het aantal treinpaden. De Staat zal de beschikbaarheid en kwaliteit van de treinpaden garanderen. Het consortium betaalt geen vergoeding voor treinpaden die zijn toegewezen maar buiten gebruik zijn gesteld en voor treinpaden waarvoor snelheidsbeperkingen gelden die de treinen meer dan 10 minuten vertragen, voor zover deze niet wordt veroorzaakt door het consortium.

VI. Samenwerking met de NMBS en SNCF

De komende periode zal de wijze van samenwerking met de NMBS en de SNCF verder vorm krijgen. Het consortium is hiervoor verantwoordelijk. Na gunning van de onderhavige overeenkomst zal de Staat op verzoek van het consortium verlenen bij de tot standkoming van deze samenwerking.

VII. Wijziging en ontbinding

Uiteraard zijn er bepalingen opgenomen die wijziging dan wel ontbinding van de concessieovereenkomst regelen. Ten aanzien van een wijziging van wet- en regelgeving kan het consortium alleen aanspraak maken op compensatie van financiële nadelen indien de wijziging louter, discriminatoir, het consortium treft.

VIII. Afloop concessieperiode en continuïteit

Het consortium zal zijn volledige medewerking verlenen aan een ongestoorde overgang van de concessieovereenkomst aan zijn opvolger. Tot dat moment zal het consortium conform de algemeen erkende beginselen van goed ondernemerschap blijven opereren. Partijen treden in overleg over de overgang van personeel, materieel en bedrijfsmiddelen. De Staat heeft het recht het rollend materieel dat in gebruik is voor het bedieningspatroon over te nemen of over te laten nemen door de nieuwe concessiehouder. Het consortium garandeert de continuïteit van de HSL-Zuid diensten tot het moment van volledige overname door de nieuwe concessiehouder.

IX. Implementatieperiode

Tussen de datum van gunning van het contract en de start van de concessieperiode – wanneer daadwerkelijk treindiensten worden geboden – dient het consortium al vele voorbereidingen te treffen. Ten behoeve hiervan stelt het consortium een implementatieplan op, dat ondermeer tien mijlpalen bevat. De Staat zal op basis van deze mijlpalen de voortgang van het proces bewaken. Tevens zult u, zoals thans gebruikelijk is, zesmaandelijks worden geïnformeerd over de voortgang van het HSL-Zuid project.

X. Contractbeheer

Het beheer van het contract zal worden ondergebracht bij een specifieke contractbeheersorganisatie. Deze wordt thans opgericht en zal onderdeel zijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

XI. Omzetting naar concessie

Zodra de wettelijke basis is geschapen voor de verlening van concessies,

zal aan het consortium overeenkomstig de onderhavige overeenkomst een concessie voor het vervoer over de HSL-Zuid worden verleend.

Proces

De concessieovereenkomst heeft een vertrouwelijk karakter en zal als zodanig behandeld worden. Ik heb het LOCOV om advies gevraagd. Zodra dit advies binnen is, zal ik u dit advies en mijn reactie hierop doen toekomen.

Ik hoop u thans voldoende te hebben geïnformeerd. Indien u daar behoefte aan heeft kan ik u vóór gunning in een besloten overleg nader informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos