

Vergaderjaar 1998–1999

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs

Nr. 89

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 14 juni 1999

Naar aanleiding van het verzoek van de heer Blaauw, gedaan tijdens het ordedebat van 8 juni 1999, ontvangt u hierbij, ter voorbereiding op het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 15 juni 1999, mijn reactie op het artikel in de Volkskrant van zaterdag 5 juni 1999, inzake **de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid**.

Anders dan het artikel suggereert, is er geen sprake van een wijziging van het kabinetsbeleid inzake de HSL-Zuid. In de nota «De derde eeuw spoor» en mijn brief aan de Tweede Kamer van 19 mei 1999 treft u een resumé aan van de afspraken in de Ministerraad daarover.

Graag wijs ik u op de volgende punten die in het artikel niet geheel juist worden weergegeven:

Integratie met het intercitynetwerk

Zoals aangegeven in de genoemde brief is ondertussen gestart met de aanbestedingsprocedure van zowel het binnenlands als het internationaal vervoer over de HSL-Zuid. Binnen deze procedure mag NS als eerste een bieding uitbrengen op de binnenlandse vervoersdiensten over de HSL-Zuid. Zij mag in haar bieding hiervoor gebruik maken van de integratievoordelen die zij heeft uit hoofde van het contract tot 2010 inzake het hoofdrailnet (HRN). Zij is daarbij vrij om de in haar ogen optimale frequentie uit te werken.

Het basismodel (twee binnenlandse en vier internationale treinen per uur per richting) waarnaar de Volkskrant verwijst betreft de vormgeving van het huidige referentiemodel. NS is gevraagd om de meerwaarde van haar plannen ten opzichte van dit referentiemodel aan te geven.

Doelstellingen van de overheid

De belangrijkste doelstelling van de overheid met de HSL-Zuid blijft het bieden van een concurrerend alternatief aan auto- en vliegreizigers, in het zicht van de toenemende vervuiling en congestie die met de groei van deze laatste twee vervoerwijzen gepaard gaan.

Bij de afweging die leidde tot de Planologische Kernbeslissing is nadrukkelijk meegewogen dat het vervoer op zichzelf genomen een zeer winstgevende activiteit zal zijn en dat daarvanuit een bijdrage aan de omvangrijke aanleg- en onderhoudskosten verwacht mag worden.

Daarom is er sprake van een scherpe aanbestedingsprocedure waarbij ook NS gerust mag zijn over de uitkomst wanneer zij, zowel vervoerkundig als financieel, een uitstekend bod doet en zich hierop contractueel durft vast te leggen.

Financiële transparantie

Het gaat mij derhalve om een helder contract met NS inzake het vervoer over de HSL-Zuid, waarin interne verrekeningen zichtbaar worden en geen sprake is van verborgen kruissubsidiëring. Dat zou immers ten koste gaan van de belangen van reizigers op andere trajecten.

Deze transparantie in bieding en opzet is des te belangrijker wanneer NS een bod doet dat in looptijd langer is dan haar contract voor het hoofd-railnet (looptijd tot 2010).

Om een voortdurende transparantie te garanderen voor de looptijd van het contract, is een separaat bedrijfsonderdeel met een eigen gecontroleerde jaarrekening noodzakelijk. Dit staat geheel los van een optimale vervoerkundige integratie, zoals de vele samenwerkingsverbanden op het spoor en in de luchtvaart bewijzen.

Het staat NS vrij om binnen bovenstaande randvoorwaarden deze bedrijfsactiviteit vorm te geven.

Concurrentie op het spoor

Het kabinet heeft besloten om concurrentie om het spoor stapsgewijs en beheerst in te voeren. Daarom kan NS binnen de voorgestelde procedure en op basis van de nog in te dienen Wet PersonenVervoer het exclusieve recht verwerven om binnenlandse vervoersdiensten aan te bieden over de HSL-Zuid.

Dit betekent echter niet dat meerdere vervoersdiensten (bijvoorbeeld goederentreinen, intercities en internationale reizigerstreinen) niet van het zelfde spoor gebruik zullen maken. In geval van internationale treinen is er in EU-verband afgesproken dat er sprake moet zijn van vrije toegang van om het even welk samenwerkingsverband van spoorwegen uit de betreffende lidstaten. Internationaal gezien is concurrentie op het spoor dus niet uit te sluiten.

Het is overigens niet mijn voornemen om de reizigers te verbieden gebruik te maken van internationale treinen tussen Amsterdam en Rotterdam. Dit zou immers nadelig zijn voor:

- de binnenlandse reiziger die met minder treinen per uur genoeg moet nemen,
- voor de stations die hun schaarse perron- en baanvakcapaciteit minder goed kunnen inzetten, en

- voor de internationale vervoerder(s) die in hun treinen tussen Rotterdam en Amsterdam onnodig veel lege stoelen zullen hebben. Wanneer internationale vervoerders daarom minder doorgaande diensten naar Schiphol en Amsterdam zouden aanbieden, zou daarmee zelfs de overheidsdoelstelling van substitutie van vliegverkeer geschaad worden.

Reciprociteit

Tenslotte houdt het kabinet, binnen de Europees bepaalde mogelijkheden, vast aan de eis van reciprociteit. Dit betekent dat bij een openbare aanbesteding van gebruiksrechten voor het internationale vervoer slechts dan geboden mag worden door de huidige staatsmaatschappijen wanneer zij meewerken aan gelijke kansen voor alle andere biedende partijen in het land van herkomst. In de komende consultatieronde zullen zij gevraagd worden om hun standpunt ter zake te bepalen.

Conclusie

Het Kabinet zet de belangen van reizigers en belastingbetalers voorop. Daarom is het gestart met een openbare aanbesteding van gebruiksrechten voor het internationale vervoer en daarom krijgt NS in een transparante procedure een eerste kans om de meerwaarde aan te tonen van integratie van de binnenlandse Hoge-Snelheidstreinen met het intercitynetwerk.

De procedure is uitgewerkt in een registratiedocument waaraan deze week de laatste hand wordt gelegd.

Middels dit document kunnen geïnteresseerde vervoerders hun belangstelling kenbaar maken en reageren op de voorgestelde wijze van contractering. In september en oktober zullen de verzamelde reacties alsmede het voorstel van NS door een onafhankelijke Commissie van Wijzen beoordeeld worden. Naar aanleiding van deze beoordeling zal de Ministerraad de precieze invulling van de aanbesteding vaststellen.

Ik wil er met nadruk voor pleiten het algemeen overleg op 15 juni aanstaande een besloten karakter te geven. De tenderprocedure is reeds gestart en een openbaar overleg brengt de belangen van de rijksoverheid schade toe met betrekking tot prijsvorming van de biedingen van NS en/of anderen. Ook of zelfs juist als dit de één op één relatie met de Nederlandse Spoorwegen betreft.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos