



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Aan de vertegenwoordigers van
Consumentenorganisaties in het Locov



Contactpersoon
Van Straten
Datum
11 juni 2008
Ons kenmerk
VENW/DGP-2008/5661
Onderwerp
Reactie op advies concessie 2008 HSL-Zuid

Doorkiesnummer
6539
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
Locov 2008/106

Geachte dames en heren,

Ik dank u voor uw advies inzake de concessie 2008 HSL-Zuid dat ik op 7 mei 2008 van u ontving. Naar aanleiding van de door u genoemde punten heb ik de concessie nogmaals kritisch doorgenomen. Met deze brief wil ik een nadere toelichting geven op elk van de door u ingebrachte onderwerpen.

Algemeen

In uw advies spreekt u meermalen over de mogelijkheid om de Beneluxdienst onder het regime van de concessie te brengen, en u spreekt daarbij uw zorg uit dat dit negatieve effecten zal hebben voor de reizigers van de huidige Beneluxdienst. Er is echter geen sprake van een mogelijkheid om de Beneluxdienst onder het regime van de thans voorliggende concessie te brengen. De in de concessie genoemde mogelijke uitbreiding van de treindiensten heeft betrekking op een uitbreiding van de diensten over de HSL-Zuid van Amsterdam naar Rotterdam tot Brussel. Deze uitbreiding heeft in het kader van de concessie niets te maken met de bestaande Beneluxdienst over het conventionele spoor tussen Amsterdam en Brussel.

Formeel is er geen sprake van een relatie tussen de bestaande Beneluxdienst over het conventionele spoorwegnet, welke wordt gereden door NS Internationaal in samenwerking met de Belgische NMBS, en het vervoer over de HSL-Zuid dat op grond van de thans voorliggende concessie zou worden gereden door *High Speed Alliance* (HSA). Het is dan ook niet mogelijk om in deze concessie voor HSA eisen te stellen aan conventionele spoorverbindingen die door NS Internationaal worden geëxploiteerd. Uw zorg op dit punt lijkt ingegeven door de discussie over het al dan niet opheffen van de Beneluxdienst bij de indienstneming van de HSL-Zuid. In de Tweede Kamer is reeds vele malen gesproken over de wens van de NS om de Beneluxdienst op te heffen bij

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Spoor
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax : 070 - 351 6591
Internet : www.minvenw.nl



ingebruikname van de HSL-Zuid. Het binnenlandse deel van de Beneluxdienst, de trein die rijdt tussen Amsterdam en Roosendaal, zal bij een eventuele opheffing van de Beneluxdienst worden ingevuld met reguliere binnenlandse treinen. NS voldoet hiermee aan haar verplichtingen op basis van de concessie voor het hoofdrailnet. Ten aanzien van de internationale verbinding, waar zoals u weet de minister van Verkeer en Waterstaat geen formele zeggenschap over heeft, heeft de minister afspraken gemaakt met NS die inhouden dat de Beneluxdienst in ieder geval blijft rijden totdat de HSL-Zuid in gebruik is genomen.

De minister probeert in overleg met NS, HSA en de Belgisch overheid een maximaal aanbod aan verbindingen tussen Nederland en België te realiseren om een eventuele opheffing van de Beneluxdienst op te vangen. Het voortbestaan van een stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen is door NS en NMBS reeds toegezegd en de mogelijkheid van het doortrekken van de Belgische intercity tussen Antwerpen en Essen naar Roosendaal wordt momenteel onderzocht. Deze initiatieven kunnen echter geen formele weerslag krijgen in de concessie aan HSA omdat zoals gezegd een formele relatie tussen de Beneluxdienst en de thans voorliggende concessie aan HSA ontbreekt.

Artikelen

Ten aanzien van uw opmerking over het ontbreken van het begrip reinheid in de concessie het volgende. Het belang van schone treinen en stations wordt door de minister en HSA volledig onderschreven. In de thans voorliggende concessie is reinheid onderdeel van het meer omvattende begrip serviceniveau. Hiervoor is een expliciete doelstelling opgenomen, 70% van de geënquêteerde reizigers waardeert het dienstenaanbod met ten minste zeven op een schaal van één tot tien. Daarnaast geldt dat de reinheid van stations ook is opgenomen in de concessie aan NS voor het hoofdrailnet en in de beheerconcessie aan ProRail. De stations die worden bediend door HSA op grond van de concessie vallen binnen de scope van die concessie voor het hoofdrailnet en de beheerconcessie.

Ik ga ervan uit dat een eventuele tekortschietende prestatie op dit gebied zijn weerslag zal hebben op het oordeel van de reiziger over het serviceniveau. Over dit niveau zal elke drie maanden overleg tussen HSA en uw consumentenorganisaties plaats gaan vinden. Het belang van reinheid zal daarmee voldoende worden bewaakt, en ik acht aanpassing van de concessie op dit punt niet nodig.

Artikel 6: vervoervoorwaarden

Ten aanzien van de vaststelling van de toeslagen geldt de afspraak met HSA dat de hoogte van de toeslagen in ieder geval bekend zal worden gemaakt voordat de concessie wordt besproken in de Tweede Kamer. Hoewel op grond van de WP2000 geen formele verplichting bestaat om de vaststelling van deze toeslagen voor advies voor te leggen aan de consumentenorganisaties in het LOCOV zal de minister uw advies over de hoogte van de toeslagen zeer waarderen. De minister zal u dan ook zodra hij beschikt over het voorstel van HSA over de toeslagen om advies hierover vragen.

Artikel 7: kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen

Bij de invulling van het artikel inzake kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen in de concessie is aangesloten bij de systematiek die is toegepast in de concessie aan NS voor het hoofdrailnet. In de concessie voor het hoofdrailnet is sprake van integratie met alle andere vervoerders omdat alle andere vervoerders directe grenzen kennen met NS als vervoerder op het hoofdrailnet. De thans voorliggende concessie heeft



in eerste instantie slechts betrekking op de treindienst Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal en kent daarmee slechts een direct raakvlak met één andere personenvervoerder, NS. Uitbreiding van het streven naar kaartintegratie met meer vervoerders dan NS ligt daarom niet voor de hand. Mocht in een later stadium worden besloten tot uitbreiding van het dienstenaanbod met grensoverschrijdende treinen dan is een mogelijke kaartintegratie met de Belgische NMBS zeker aan de orde. Indien nodig zal de minister te zijner tijd hierover aanvullende afspraken kunnen maken met HSA.

Artikel 17: bijzondere omstandigheden

U geeft aan dat ontheffing van de voorschriften met betrekking tot punctualiteit en zitplaatskans niet mogelijk moet zijn als de treindiensten die op grond van de concessie worden gereden worden uitgebreid met grensoverschrijdende treindiensten. U motiveert dat met de stelling dat de meeste reizigers geen mogelijkheid hebben om uit te wijken naar een adequate alternatieve OV-verbinding. Deze stelling gaat voorbij aan het feit dat gedurende de looptijd van de thans voorliggende concessie de Beneluxdienst nog in bedrijf zal zijn, zie mijn eerdere opmerkingen, en er dus wel sprake zal zijn van alternatieve OV-verbindingen.

De reden voor de ontheffingsmogelijkheid van artikel 17 ligt in het karakter van de HSL-Zuid diensten gedurende de looptijd van de concessie. Er is sprake van treindiensten vooruitlopend op de definitieve concessie en met mogelijk enige gebruiksbeperkingen. Die zouden een lagere punctualiteit of zitplaatskans met zich mee kunnen brengen die structureel niet aanvaardbaar is, maar met als alternatief helemaal geen HSL diensten wel tijdelijk geaccepteerd kan worden. Deze argumentatie is ook voor grensoverschrijdende treindiensten legitiem.

Tenslotte

Uw spreekt uw instemming uit met het feit dat als noordelijk eindpunt van de onder deze concessie te exploiteren treindiensten Amsterdam Centraal zal fungeren en u pleit ervoor dat dit ook voor de definitieve concessie zal gelden. Graag wijs ik u erop dat de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA bepaalt dat de treindiensten van HSA zullen starten/eindigen op Amsterdam Centraal. Het is echter wel zo dat de concessieovereenkomst HSA de mogelijkheid biedt om in de toekomst treindiensten te laten starten/eindigen op station Amsterdam Zuid, binnen de daar beschikbare capaciteit. Het is aan HSA om te besluiten of en zo ja wanneer zij treindiensten vanaf Amsterdam Zuid wil gaan aanbieden. Gezien de ingrijpende werkzaamheden die worden overwogen in het kader van het project Zuidas, inclusief het ondergronds brengen van de railinfrastructuur en station Amsterdam Zuid, die niet voor 2020 gerealiseerd zullen zijn is verschuiving van de treindiensten van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid de eerste jaren niet te verwachten.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR SPOOR,


drs. J.A. Jacobs