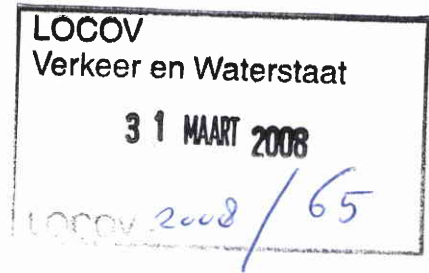




Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Aan de vertegenwoordigers van
Consumentenorganisaties in het Locov



Contactpersoon
Van Straten
Datum
27 maart 2008
Ons kenmerk
V&W/DGP-2008/3279
Onderwerp
Adviesaanvraag concessie 2008 HSL-Zuid

Doorkiesnummer
6539
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
-

Geachte dames en heren,

Hierbij vraag ik uw advies over de concessie voor de hogesnelheidslijn 2008 die de minister van Verkeer en Waterstaat voornemens is te verlenen aan HSA Beheer N.V.

Achtergrond

Voor de exploitatie van de HSL-Zuid is in december 2001 na een aanbesteding een contract gesloten tussen de Staat en HSA Beheer N.V. In deze concessieovereenkomst is voorzien dat na oplevering van de infrastructuur en een testperiode sprake is van een contractuele Aanvangsdatum, waarna HSA verplicht is een bepaald aantal treinen te rijden over de HSL-Zuid binnen een bepaalde reistijdeis. In december 2006 is de minister van Verkeer en Waterstaat helaas genoodzaakt geweest de Aanvangsdatum te verschuiven naar 1 oktober 2008 omdat nog niet alle werkzaamheden aan de infrastructuur waren afgerond.

Ten tijde van de verschuiving van de Aanvangsdatum in december 2006 heeft HSA op verzoek van de minister toegezegd bereid te zijn medewerking te verlenen aan het tijdelijk rijden van treinen met 160 km/uur tussen Amsterdam en Rotterdam zodra dat technisch mogelijk was. Zonder dat voor de gehele infrastructuur reeds aan alle contractuele eisen was voldaan zou daarmee voorafgaande aan de Aanvangsdatum al een deel van de HSL-Zuid voor reizigers beschikbaar komen.

In overleg met HSA zijn de voorwaarden bepaald waarop het tijdelijke vervoer met 160 km/uur kan plaatsvinden. Het gaat daarbij om zeventien treinen per richting per dag

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



tussen de stations Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal gedurende werkdagen.

Om het vervoer voorafgaand aan de Aanvangsdatum uit de concessieovereenkomst mogelijk te maken moet op grond van de Wet Personenvervoer een concessie aan HSA verleend worden. De afgelopen maanden is met HSA gewerkt aan deze concessie, die ik u bij deze voorleg voor advies.

Een concessie en subsidiebeschikking

Met HSA is overeengekomen dat het tijdelijk vervoer zal plaatsvinden zonder dat HSA daarbij een financieel risico loopt. Het vervoer vindt immers op verzoek van de minister plaats. Om dit te bewerkstelligen is gekozen voor een systematiek waarbij een eventuele winst van HSA op het tijdelijk vervoer wordt afgeroomd via een concessieprijs. Een eventueel verlies van HSA op het tijdelijk vervoer wordt gecompenseerd via een subsidie.

Tarieven

In de voorliggende concessie zijn nog geen tarieven vermeld. Er wordt volstaan met de mededeling dat de tarieven zullen bestaan uit een toeslag op de vervoerbewijzen van NS, waarbij de hoogte van de toeslagen moet worden goedgekeurd door de minister. HSA wil uit commercieel oogpunt op dit moment de toeslagen nog niet bekend maken. Met HSA is overeengekomen dat de hoogte van de toeslagen in ieder geval bekend zal worden gemaakt voordat de concessie wordt besproken in de Tweede Kamer.

Ingangsdatum en duur van de concessie

De concessie en subsidiebeschikking verliezen hun werking zodra de Aanvangsdatum uit de concessieovereenkomst wordt bereikt. Vooralsnog staat de Aanvangsdatum op 1 oktober 2008, al zijn er verschillende risico's die het halen van deze datum bedreigen. Naar huidige verwachting zal het tijdelijke vervoer pas in het najaar 2008 kunnen aanvangen. De mogelijkheid bestaat daarmee dat de start van het tijdelijk vervoer gaat samenvallen met de Aanvangsdatum. Het tegelijkertijd naast elkaar bestaan van twee concessies voor hetzelfde traject is onwenselijk. Mocht deze situatie zich dreigen voor te doen dan zal de minister ervoor kiezen om de concessie voor het tijdelijk vervoer niet te verlenen. Het vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam zal in dat geval plaatsvinden onder het regime van de concessieovereenkomst die voor Aanvangsdatum moet zijn omgezet in een publiekrechtelijke concessie.

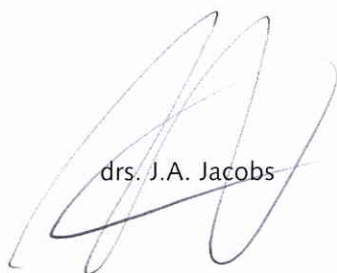
Ondanks het mogelijk samenvallen van de concessies acht de minister het verstandig om toch de concessie voor het tijdelijk vervoer in de adviesprocedure te brengen. Als namelijk zou blijken dat de Aanvangsdatum 1 oktober toch verschoven moet worden dan kan voor het vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam worden teruggevalen op de concessie voor het tijdelijk rijden.



Graag ontvang ik uw advies uiterlijk op 9 mei 2008, of zoveel eerder als mogelijk is. Heeft u naar aanleiding van het voornemen van de minister vragen dan ben ik uiteraard graag bereid die te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR SPOOR,



drs. J.A. Jacobs



Vervoerconcessie voor de hogesnelheidslijn 2008

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 20, eerste lid, en artikel 43c van de Wet personenvervoer 2000;

Gehoord het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (advies van [datum]) en ProRail (advies van [datum]);

Overwegende dat HSA Beheer N.V. deze concessie heeft aanvaard;

Besluit:

Aan HSA Beheer N.V., statutair gevestigd te Rotterdam en ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken onder nummer 30177207, de volgende concessie te verlenen:

1 Definities

In deze concessie wordt verstaan onder:

- a. beheerder: houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet;
- b. consumentenorganisaties: consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) of in een door de minister aan te wijzen opvolger;
- c. HSA: de naamloze vennootschap HSA Beheer N.V.;
- d. minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- e. ticketprijs: de ritprijs die de reiziger betaalt voor een vervoersdienst van HSA;
- f. wet: Wet personenvervoer 2000.

2 Reikwijdte van de concessie

- 2.1 Deze concessie wordt verleend voor de afwikkeling van personenvervoer per trein tussen de stations Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Breda Centraal en de grensovergang bij Hazeldonk.
- 2.2 Waar deze aanwezig is maakt HSA gebruik van hogesnelheidsinfrastructuur.
- 2.3 Deze concessie laat onverlet het recht om personenvervoer per trein te verrichten uit hoofde van de aan N.V. Nederlandse Spoorwegen verleende Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.



- 2.4 Deze concessie laat onverlet het recht van de beheerder bij de jaarlijkse toewijzing van capaciteitsrechten rekening te houden met de vaststelling van internationale treintrajecten op de voet van artikel 4 van Bijlage III bij Richtlijn 2001/14/EG.

3 Dienstregeling

- 3.1 HSA stelt een dienstregeling op volgens welke:
- dagelijks in beide richtingen zeventien treindiensten worden uitgevoerd tussen de stations Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal;
 - de eerste treindiensten niet later dan 8 uur voormiddags vanaf Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal vertrekken;
 - de treindiensten niet langer dan 65 minuten na elkaar vertrekken.
- 3.2 Lid 1 geldt niet voor zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen ingevolge de Algemene Termijnenwet.
- 3.3 In aanvulling op lid 1 is HSA gerechtigd binnen de reikwijdte van deze concessie beschreven in artikel 2 treindiensten uit te voeren voorzover de minister voorafgaand daaraan zijn goedkeuring hecht.
- 3.4 De minister verleent zijn goedkeuring in ieder geval voor uitvoering van het in lid 1 bedoelde bedieningspatroon op zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen ingevolge de Algemene Termijnenwet. De minister verleent zijn goedkeuring voorts voorzover HSA aantoont dat het netto financiële resultaat van alle vervoersdiensten binnen de reikwijdte van deze concessie gezamenlijk daardoor verbetert.
- 3.5 In afwijking van lid 4 kan de minister zijn goedkeuring onthouden voorzover hij uitbreiding van het bedieningspatroon onwenselijk acht in verband met de aanleg van spoorweginfrastructuur, het onderhoud aan spoorweginfrastructuur, het testen van spoorweginfrastructuur of het testen van rollend materieel.
- 3.6 Onverminderd dit artikel 3 kan HSA de dienstregeling naar eigen inzicht vaststellen en te allen tijde wijzigen, met inachtneming van de door de beheerder toegewezen capaciteitsrechten. HSA deelt structurele wijzigingen van de dienstregeling tijdig vooraf mee aan de minister.
- 3.7 HSA informeert de reizigers op een adequate wijze via de daartoe geschikte informatiekanalen over de dienstregeling, de ingangsdatum ervan en eventuele tussentijdse wijzigingen van de dienstregeling.



4 Capaciteitsrechten en vergunningen

- 4.1 HSA vraagt bij de beheerder tijdig de treinpaden aan die nodig zijn voor de uitvoering van artikel 3 van deze concessie en sluit daarvoor een toegangsovereenkomst met de beheerder.
- 4.2 HSA is niet gehouden treindiensten uit te voeren voorzover de daarvoor benodigde capaciteitsrechten, ondanks haar tijdige aanvraag, niet worden verleend.
- 4.3 HSA draagt zorg tijdig te voldoen aan de geldende eisen voor toelating als vervoerder in het algemeen en tot de hogesnelheidsinfrastructuur in het bijzonder, alsmede de overige voor het vervoer noodzakelijke vergunningen en toelatingsbewijzen tijdig te verkrijgen.

5 Afstemming met werkzaamheden

- 5.1 HSA duldt buitendienststellingen van en gebruiksbeperkingen aan de spoorweginfrastructuur die de beheerder noodzakelijk of wenselijk acht, mits deze conform de toegangsovereenkomst tijdig aan HSA bekend worden gemaakt. HSA stemt haar dienstregeling en haar treinenloop daarop af.
- 5.2 De in lid 1 bedoelde buitendienststellingen en gebruiksbeperkingen kunnen worden ingesteld ten behoeve van de aanleg van spoorweginfrastructuur, het onderhoud aan spoorweginfrastructuur, het testen van spoorweginfrastructuur en het testen van rollend materieel.
- 5.3 HSA is niet gehouden treindiensten uit te voeren voorzover de beheerder de daarvoor voorziene spoorweginfrastructuur buiten dienst heeft gesteld of aan gebruiksbeperkingen heeft onderworpen.
- 5.4 Buitendienststellingen en gebruiksbeperkingen geven HSA geen aanspraak op schadevergoeding of vermindering van de concessieprijs.

6 Vervoervoorwaarden

- 6.1 HSA verkoopt aan iedere reiziger die dat wenst een vervoerbewijs voor de laagste klasse en vervoert iedere reiziger in de laagste klasse met een geldig vervoerbewijs in de trein van diens keuze, voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is binnen de grenzen van veiligheid en treincapaciteit.



- 6.2 HSA accepteert voor binnenlandse reizen dezelfde vervoerbewijzen als NS tussen dezelfde stations in dezelfde klasse, vermeerderd met een door de minister goed te keuren toeslag. Wijzigingen van de toeslag behoeven eveneens de goedkeuring van de minister.
- 6.3 HSA stelt de tarieven voor internationale reizen vast na goedkeuring van de minister.
- 6.4 Voorzover NMBS en SNCF daarmee instemmen is HSA gehouden binnenlandse reizigers toe te laten tot internationale treinen. HSA zorgt evenwel dat tenminste het in artikel 3 lid 1 voorgeschreven bedieningspatroon beschikbaar is voor binnenlandse reizigers.
- 6.5 HSA maakt de vervoervoorwaarden waaronder zij personenvervoer verricht, de tarieven en de modellen van de vervoerbewijzen die zij uit geeft op een adequate wijze openbaar via de daartoe geschikte informatiekanalen.
- 6.6 HSA biedt overeenkomstig de methodiek die NS in haar algemene voorwaarden hanteert door middel van een klantvriendelijk systeem een vergoeding in geld aan haar reizigers aan, ter compensatie van aan HSA toerekenbare vertragingen. Deze vergoeding bedraagt voor binnenlandse reizigers:
- 50% van de ticketprijs voor vertragingen vanaf 15 minuten, en
 - 100% van de ticketprijs voor vertragingen vanaf 30 minuten.
- Deze vergoeding bedraagt voor internationale reizigers:
- 20% van de ticketprijs voor vertragingen vanaf 30 minuten;
 - 50% van de ticketprijs voor vertragingen vanaf 60 minuten, en
 - 100% van de ticketprijs voor vertragingen vanaf 120 minuten.

7 Kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen

- 7.1 HSA streeft naar de totstandkoming van een stelsel van kaartintegratie met NS.
- 7.2 Het in lid 1 bedoelde stelsel van kaartintegratie omvat ten minste:
- a. geïntegreerde verkoop van vervoerbewijzen die de reiziger aanspraak geven op vervoersdiensten van zowel NS als HSA;
 - b. gekoppelde distributie van vervoerbewijzen, al dan niet geïntegreerd;
 - c. gekoppelde informatiesystemen.
- 7.3 Het in lid 1 bedoelde streven betreft slechts de automaat- en loketverkoop van vervoerbewijzen voor enkele reizen en retourreizen.



8 Elektronisch vervoerbewijs

Indien en zodra een chipkaart landelijk is ingevoerd in het personenvervoer, zal deze chipkaart worden gebruikt in de verkoop- en distributieprocessen van HSA.

9 Reizigers met een functiebeperking

HSA sluit overeenkomsten met relevante partijen teneinde de toegang tot de treinen, met inbegrip van het in- en uitstappen, te vergemakkelijken voor reizigers met een lichamelijke functiebeperking.

10 Punctualiteit

HSA streeft ernaar haar dienstregeling uit te voeren met een punctualiteit die tenminste overeenkomt met de richt- of grenswaarde voor punctualiteit volgens het Vervoerplan NS 2008.

11 Zitplaatskans

11.1 HSA streeft ernaar een zitplaatskans te bieden die ten minste overeenkomt met de zitplaatsnorm voor de intercity volgens het Vervoerplan NS 2008.

11.2 HSA biedt binnenlandse reizigers de mogelijkheid een zitplaats te reserveren. Aan alle reizigers die daarvan gebruik maken biedt HSA een beschikbaarheidsgarantie van een zitplaats van honderd procent.

12 Sociale veiligheid

12.1 HSA spant zich in teneinde het gevoel van veiligheid van reizigers te vergroten.

12.2 De treinen zijn behoorlijk verlicht.

12.3 HSA streeft ernaar dat iedere reiziger gedurende de reis minstens één keer persoonlijke aandacht van een steward krijgt. Dit streven geldt niet voor reizigers tussen Amsterdam Centraal en Schiphol.

13 Serviceniveau

HSA streeft in haar treinen en op de door haar bediende stations naar een zodanig serviceniveau dat de klanttevredenheid (uitgedrukt als het percentage van de



geënkquêteerde reizigers dat het dienstenaanbod waardeert met ten minste zeven op een schaal van één tot tien) ten minste zeventig procent zal bedragen.

14 Informatie aan de concessieverlener

- 14.1 HSA verstrekt op verzoek van de minister binnen een door de minister gestelde termijn alle informatie die noodzakelijk is ten behoeve van de controle op de uitvoering van deze concessie. Daaronder wordt mede begrepen het geven van inzage in zakelijke gegevens en bescheiden, onverminderd artikel 87, eerste lid, van de wet.
- 14.2 Onverminderd het eerste lid rapporteert HSA aan de minister over de uitvoering van deze concessie:
 - a. in een kwartaalrapportage: binnen vier weken na afloop van elk kalenderkwartaal;
 - b. in een jaarrapportage: binnen twee maanden na afloop van elk kalenderjaar.
- 14.3 De in lid 2 bedoelde rapportages gaan vergezeld van een financiële verantwoording van de uitvoering van deze concessie, gescheiden van het financiële resultaat van andere activiteiten van HSA.
- 14.4 Op verzoek van de minister voert HSA een onderzoek uit naar de uitvoering van deze concessie, dan wel verleent HSA haar medewerking aan een in opdracht en voor rekening van de minister door een onafhankelijke derde uit te voeren onderzoek naar de uitvoering van deze concessie. De minister bepaalt de omvang, aard en reikwijdte van het onderzoek na overleg met HSA.
- 14.5 Alle schriftelijke informatie die HSA in het kader van deze concessie aan de minister verstrekt, wordt gestuurd aan de concessiemanager bedoeld in artikel 19 van deze concessie.
- 14.6 Alle informatie die HSA aanmerkt als vertrouwelijke bedrijfsinformatie wordt door de minister als zodanig behandeld, behoudens voorzover een verplichting tot openbaarmaking voortvloeit uit een wettelijke bepaling.

15 Consumentenorganisaties

- 15.1 HSA vraagt krachtens artikel 31 van de wet advies aan de consumentenorganisaties over de onderwerpen, genoemd in artikel 31 van de wet en in artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000.



- 15.2 HSA meet iedere drie maanden het oordeel van klanten op de in de artikelen 10, 11, 12 en 13 vermelde onderdelen, en maakt de resultaten vervolgens openbaar. Naar aanleiding van dit klantenoordeel voert HSA iedere drie maanden overleg met de consumentenorganisaties en stelt zij deze in de gelegenheid hun zienswijze naar voren te brengen.

16 Concessieprijs

- 16.1 HSA is voor deze concessie een concessieprijs verschuldigd.
- 16.2 De concessieprijs is gelijk aan het positieve resultaat dat wordt berekend overeenkomstig artikel 2.4 van de Subsidiebeschikking voor de hogesnelheidslijn 2008. Leidt dat artikel tot een negatief resultaat, dan bedraagt de concessieprijs nihil.
- 16.3 Binnen zes maanden nadat deze concessie haar geldigheid heeft verloren doet HSA opgave aan de minister van de in totaal verschuldigde concessieprijs. De artikelen 4 en 5 van de Subsidiebeschikking voor de hogesnelheidslijn 2008 zijn van overeenkomstige toepassing.
- 16.4 HSA betaalt de concessieprijs binnen een maand na de in lid 3 bedoelde opgave aan de minister.

17 Bijzondere omstandigheden

- 17.1 De minister verleent op verzoek van HSA ontheffing van artikel 10 of artikel 11 van deze concessie voorzover en voor zolang HSA kan aantonen dat de daarin beschreven punctualiteit of zitplaatskans vanwege niet aan haar toe te rekenen factoren structureel onhaalbaar moet worden geacht.
- 17.2 De minister verleent op verzoek van HSA ontheffing van artikel 3 lid 1 van deze concessie voorzover en voor zolang HSA kan aantonen dat onvoorziene externe omstandigheden het structureel onhaalbaar maken daaraan op redelijke wijze te voldoen mits:
- genoemde omstandigheden duidelijk buiten de invloedssfeer van HSA liggen; en
 - het niet redelijk is te veronderstellen dat een andere vervoerder beter zou presteren onder dezelfde omstandigheden.

18 Intrekking van de concessie

- 18.1 De minister trekt deze concessie op verzoek van HSA in als zich één van de volgende gronden voordoet, of dreigt voor te doen:



- a. onteigening of vordering door de Staat van één of meer voor de bedrijfsvoering van HSA onmisbare zaken of vermogensrechten of rechten van intellectuele eigendom;
- b. HSA krijgt in twee opvolgende kalendermaanden niet de beschikking over tenminste 67% van capaciteitsrechten benodigd voor de uitvoering van het in artikel 3 lid 1 opgenomen bedieningspatroon;
- c. in twee opvolgende kalendermaanden worden meer dan 50% van de in artikel 3 lid 1 bedoelde diensten getroffen door uitval of door vertragingen van meer dan tien minuten door geldende snelheidsbeperkingen veroorzaakt door infrastructurele defecten van de hogesnelheidsinfrastructuur;
- d. bij het voortduren van een overmachtsituatie voor langer dan twee maanden, die de uitvoering van tenminste 33% van de in artikel 3 lid 1 bedoelde diensten verhindert en waarvan de bedrijfseconomische gevolgen voor HSA dermate zwaarwegend zijn dat van HSA in redelijkheid niet kan worden gevergd dat zij die diensten uit blijft voeren en die niet door middel van de in artikel 17 bedoelde procedure kunnen worden weggenomen. Als een overmachtsituatie in de zin van dit onderdeel d. worden slechts aangemerkt:
 - het niet beschikbaar zijn van elektriciteit op de infrastructuur;
 - blokkades van de infrastructuur veroorzaakt door derden, niet zijnde leveranciers of contractspartijen van HSA of andere aan HSA gelieerde partijen;
 - overstromingen en aardbevingen;
 - oorlog, rellen en algemenestakingen in Nederland (stakingen waarbij alleen het personeel van HSA is betrokken niet inbegrepen);
 - voortdurende toerekenbare tekortkoming van hulppersonen van de Staat en andere derden, met name – maar niet uitsluitend – de beheerder;
- e. bij toepassing van artikel 2.7 van de Subsidiebeschikking voor de hogesnelheidslijn 2008.

De minister trekt de concessie in uiterlijk met ingang van een maand nadat hij het verzoek van HSA heeft ontvangen, tenzij de grond daarvoor dan is weggenomen.

18.2 De minister kan deze concessie zonder verzoek van HSA met onmiddellijke ingang intrekken als:

- a. HSA failliet wordt verklaard en niet in staat is geweest binnen dertig kalenderdagen een rechterlijke uitspraak tot vernietiging van het faillissement te verkrijgen;
- b. de algemene vergadering van aandeelhouders van HSA een besluit neemt tot ontbinding van HSA of indien HSA uit hoofde van enige wettelijke bepaling wordt ontbonden.



19 Concessiemanager

- 19.1 Alleen mededelingen die HSA en de door de minister aangewezen concessiemanager aan elkaar doen, zijn aan te merken als relevante mededelingen in de zin van deze concessie.
- 19.2 De concessiemanager heeft het recht tot het – doen – verifiëren van onderbouwende gegevens die hem door HSA zijn verstrekt. Ingeval voor verificatie toegang tot commercieel gevoelige informatie van HSA nodig is, kan HSA eisen dat verificatie door een derde plaatsvindt onder voorwaarde van geheimhouding.
- 19.3 De concessiemanager ontvangt van HSA onder meer de volgende informatie:
- de rapportages bedoeld in artikel 14;
 - verzoeken tot ontheffing als bedoeld in artikel 17;
 - verzoeken tot intrekking als bedoeld in artikel 18;
 - gegevens waarom de concessiemanager verzoekt ter verificatie van de aan hem door HSA verstrekte of te verstrekken informatie.

20 Looptijd

- 20.1 Deze concessie treedt in werking met ingang van [datum].
- 20.2 Deze concessie vervalt met ingang van de Aanvangsdatum, zoals gedefinieerd in de concessieovereenkomst tussen de Staat der Nederlanden en HSA van 5 december 2001, danwel in de ter vervanging van die overeenkomst op grond van artikel 20, eerste lid, van de wet te verlenen concessie.
- 20.3 In afwijking van het vorige lid vervalt deze concessie uiterlijk twee jaar na de in lid 1 bedoelde datum.

21 Slotbepalingen

- 21.1 Artikel 43a van de wet is niet van toepassing.
- 21.2 Deze concessie wordt aangehaald als "Vervoerconcessie voor de hogesnelheidslijn 2008".
- 21.3 Deze concessie wordt gepubliceerd in de Staatscourant.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Camiel Eurlings

**MEDEDELING**

Een belanghebbende die zich met dit besluit niet kan verenigen, kan binnen zes weken, met ingang van de dag na die waarop dit besluit is bekendgemaakt, daartegen een bezwaarschrift indienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Hoofddirectie Juridische Zaken

Postbus 20906

2500 EX Den Haag

onder vermelding van "bezwaarschrift". Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en dient in ieder geval te bevatten: de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht, en de gronden van het bezwaar. Zo mogelijk dient een afschrift van het besluit en de overige op het bezwaar betrekking hebbende stukken te worden meegezonden.



TOELICHTING

Inleiding

Recentelijk is de hogesnelheidslijn tussen Nieuw-Vennep en Rotterdam, alsmede tussen Rotterdam, Breda en de Belgische grens gereed gekomen voor reizigersvervoer. In combinatie met de conventionele infrastructuur ontstaat daarmee een spoorverbinding Amsterdam–Brussel voor hogesnelheidstreinen. Het vervoer zal worden uitgevoerd door de naamloze vennootschap HSA Beheer N.V., een joint venture van NS en KLM die daarvoor in 2001 door middel van een tenderprocedure is geselecteerd. De voorwaarden waaronder het vervoer zal worden verricht zijn op 5 december 2001 contractueel vastgelegd. Dit contract geeft HSA aanspraak op verlening van een vervoerconcessie voor de duur van vijftien jaar.

Met ingang van 1 januari 2005 is in de nieuwe Wet personenvervoer 2000 een concessiestelsel voor het openbaar vervoer geïntroduceerd. Ook voor de nieuwe hogesnelheidslijn geldt sindsdien dat het verboden is openbaar vervoer te verrichten zonder daartoe verleende concessie (artikel 19 lid 1 van de wet). Bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer per trein is de minister van Verkeer en Waterstaat. In overeenstemming met de uitkomst van de tenderprocedure zal binnenkort aan HSA een vervoerconcessie worden verleend voor de hogesnelheidslijn voor de duur van vijftien jaar.

Bij het verlenen van de onderhavige Vervoerconcessie voor de hogesnelheidslijn 2008 is de hogesnelheidsinfrastructuur gereed en veilig bevonden voor het uitvoeren van reizigersvervoer. Het treinbeïnvloedingssysteem is evenwel nog niet opgeleverd en getest voor rijsnelheden hoger dan 160 kilometer per uur en voor het passeren van de grens met België. Hiervoor dient een nieuwe versie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) te worden geïmplementeerd, waarna HSA een periode van 26 weken moet worden geboden voor onder meer het testen van haar rollend materieel. Dit betekent dat de concessie voor de duur van vijftien jaar waarop HSA aanspraak heeft thans nog niet kan ingaan.

Zeker gezien de reeds ontstane vertragingen in de hogesnelheidslijn is het wenselijk reeds een aanvang te maken met het reizigersvervoer, zij het met snelheden tot 160 kilometer per uur en uitsluitend tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Zodra uitbreiding van het bedieningspatroon mogelijk en wenselijk is, dient ook daartoe te kunnen worden overgegaan.



Om deze reden wordt thans aan HSA, vooruitlopend op de ingang van de concessie voor vijftien jaar, de onderhavige concessie verleend als basis voor het verrichten van reizigersvervoer. Deze concessie eindigt bij de inwerkingtreding van de eigenlijke concessie. Om het tijdelijke karakter van deze concessie zeker te stellen is de duur bovendien beperkt tot maximaal twee jaar.

Reikwijdte en bedieningspatroon

De geografische reikwijdte van deze concessie is gelijk aan de reikwijdte van de vijftienjarige concessie die naar aanleiding van de tenderprocedure zal worden verleend. Dit betekent dat zij geldt voor de afwikkeling van reizigersvervoer tussen de stations Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Breda en de grensovergang bij Hazeldonk. Voor het Belgische grondgebied is geen Nederlandse concessie vereist, aangezien de Wet personenvervoer 2000 uiteraard alleen voor Nederland geldt. HSA zal eventueel vervoer van en naar Antwerpen, Brussel en andere Belgische en Franse stations in samenwerking met NMBS en SNCF kunnen verrichten.

De onderhavige concessie biedt de basis om de hiervoor genoemde stations een onbeperkt aantal keer per dag te bedienen. Dit is gedaan om voldoende flexibiliteit te bieden om in de aanloop naar de eigenlijke concessie in te spelen op de feitelijke stand van de implementatie van de infrastructuur, de beschikbaarheid van rollend materieel, de ontwikkeling van het reizigersaanbod en andere omstandigheden die thans nog niet met zekerheid vaststaan. Benadrukt moet echter worden dat de concessie HSA niet verplicht alle stations binnen de reikwijdte van de concessie daadwerkelijk te bedienen.

De concessie schrijft voor dat HSA op werkdagen overdag een uurdienst aanbiedt tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. Hiermee wordt voldaan aan de wens de hogesnelheidslijn gedeeltelijk in gebruik te stellen voor zover de spoorweginfrastructuur dat toelaat. Bij het verlenen van deze concessie bestaan geen concrete voornemens om het bedieningspatroon uit te breiden tot een hogere frequentie of tot andere stations. Dit betekent dat Den Haag Centraal, Breda en de verbinding naar België op basis van deze concessie wel mogen maar vooralsnog waarschijnlijk niet zullen worden bediend.

Een belangrijk uitgangspunt van de onderhavige concessie is dat het reizigersvervoer de noodzakelijke werkzaamheden aan de infrastructuur en met name het ERTMS niet mag doorkruisen en de oplevering niet mag vertragen. De voorgeschreven uurdienst Amsterdam–Schiphol–Rotterdam op werkdagen overdag voldoet daaraan. Het uitgangspunt komt verder tot uitdrukking in de bepaling dat uitbreiding van het bedieningspatroon de goedkeuring van de Minister behoeft (artikel 3.3) en dat deze



goedkeuring kan worden onthouden als hij de uitbreiding onwenselijk acht in verband met de aanleg van spoorweginfrastructuur, het onderhoud aan spoorweginfrastructuur, het testen van spoorweginfrastructuur of het testen van rollend materieel (artikel 3.5). Deze onderwerpen worden nader geregeld in de toegangsovereenkomst die HSA bij inwerkingtreding van de concessie heeft gesloten met ProRail over het gebruik van capaciteit en de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Vervoervoorwaarden

Een belangrijk aspect voor de reiziger zijn de tariefstelling en de wijze van kaartverkoop. Op deze punten schrijft de concessie voor dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de tarieven en vervoerbewijzen die NS hanteert voor het hoofdrailnet. Dit betekent dat de reiziger als basis hetzelfde vervoerbewijs kan gebruiken als voor treinen van NS en dat ook abonnementen en vrijreizenkaarten geldig zullen zijn voor het vervoer over de hogesnelheidslijn. Wel zijn daarnaast toeslagen verschuldigd, waarvan de hoogte moet worden goedgekeurd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze toeslagen worden gerechtvaardigd door de aanzienlijke bekorting van de reistijd die de hogesnelheidslijn betekent.

Concreet is de concessie erop gericht de reiziger tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam de keuze te bieden tussen HSA (via de hogesnelheidslijn) en NS (via het conventionele spoor). Hij zal deze keuze pas kort voor het instappen hoeven te maken. Beschikt hij reeds over een vervoerbewijs van NS dan zal hij een toeslag voor de hogesnelheidslijn kunnen kopen. Heeft hij nog geen vervoerbewijs dan zal de kaartautomaat hem de keuze bieden al dan niet via de hogesnelheidslijn te reizen. Reizigers die slechts voor een gedeelte van hun reis van de hogesnelheidslijn gebruik maken en verder met NS reizen hoeven dus ook slechts één vervoerbewijs en een toeslag te kopen. Artikel 7 van de concessie regelt deze kaartintegratie. Artikel 8 verplicht HSA deel te nemen aan de landelijke chipkaart.

Kwaliteit van de dienstverlening en overleg met consumentenorganisaties

Ondanks het voorlopige karakter van de concessie bestaat geen aanleiding af te zien van eisen aan de kwaliteit van de dienstverlening die HSA aan de reiziger biedt. De Wet personenvervoer 2000 schrijft overigens voor dat dergelijke eisen in de concessie worden gesteld. Het betreft met name het faciliteren van reizigers met een functiebeperking, de punctualiteit waarmee de dienstregeling wordt uitgevoerd, de zitplaatskans, de sociale veiligheid en het serviceniveau. Verwezen wordt naar de artikelen 9 tot en met 13. Bij substantiële vertragingen geldt de terugbetalingsregeling van artikel 6.6. Voorts waarborgt de concessie de inspraak van de consumentenorganisaties verenigd in het



LOCOV, mede op basis van periodiek te verrichten klanttevredenheidsonderzoeken (artikel 15).

Op onderdelen bevat de onderhavige concessie minder ver strekkende eisen aan de dienstverlening van HSA dan in de tenderprocedure waren opgenomen en in de vijftienjarige concessie zullen worden gesteld. De reden daarvoor is dat de onderhavige concessie HSA niet onbeperkt in staat stelt vervoerdiensten aan te bieden. Zo mag de uurdienst tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam alleen worden uitgebreid als de Minister oordeelt dat de werkzaamheden aan de infrastructuur daarvan geen hinder ondervinden. Dit kan betekenen dat een uitbreiding die uit het oogpunt van bijvoorbeeld zitplaatskans wenselijk is niet wordt toegestaan. Om deze reden kunnen de aan HSA gestelde eisen minder strikt zijn dan onder andere omstandigheden voorgeschreven zou worden.

Financiële aspecten

In de inleiding is uiteengezet dat de vijftienjarige concessie die in de tenderprocedure aan HSA is toegekend nog niet kan ingaan. Om deze reden kon HSA nog niet worden verplicht vervoerdiensten te verrichten over de hogesnelheidslijn. Ook is toegelicht dat vanwege de werkzaamheden aan de infrastructuur nog slechts een uurdienst op werkdagen tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam kan worden gereden. Deze beperking betekent dat de uitvoering van treindiensten niet op uitsluitend commerciële grondslagen kan worden ingericht.

Met de spoedige aanvang van het vervoer over de hogesnelheidslijn is een publiek belang gemoeid. Bovendien heeft HSA reeds de benodigde investeringen gedaan en andere vaste kosten gemaakt ten behoeve van het reizigersvervoer, die door de vertraagde oplevering van de infrastructuur onbenut dreigen te blijven. De Staat is daarvoor aansprakelijk. Dat de vaste kosten reeds zijn gemaakt betekent tevens dat het vervoer onder de onderhavige concessie additioneel slechts variabele kosten meebrengt.

Om deze redenen heeft de Minister aan HSA toegezegd alle eventuele exploitatieverliezen onder de onderhavige concessie te vergoeden. Ten behoeve daarvan wordt een afzonderlijke subsidiebeschikking gegeven op basis van artikel 22 van de Wet personenvervoer 2000. Nu exploitatietekorten voor vergoeding in aanmerking komen, dient omgekeerd een overschot aan de Staat te worden uitgekeerd. Deze uitkering is in artikel 16 van de concessie vormgegeven als concessieprijs op grond van artikel 25 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000.



Het economische belang bij de exploitatie onder de concessie berust aldus bij de Staat. Dit geldt niet slechts voor de verplichte bediening van Amsterdam, Schiphol en Rotterdam, maar ook voor eventuele uitbreiding van het bedieningspatroon binnen de reikwijdte van de concessie. Een dergelijke uitbreiding behoeft mede daarom de goedkeuring van de Minister (artikel 3.4). Tegen dezelfde achtergrond onderwerpt de concessie de vervoertarieven in artikel 6.2 en artikel 6.3 aan de goedkeuring van de Minister.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2: reikwijdte van de concessie

Artikel 2 vermeldt overeenkomstig artikel 25 lid 3 van de Wet personenvervoer 2000 de stations waartussen het openbaar vervoer wordt afgewikkeld. Met de onderhavige concessie voldoet HSA derhalve aan de concessieplicht van artikel 19 van de wet voor wat betreft treinreizigers tussen de stations Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Breda en de grensovergang bij Hazeldonk. Verder gaat de concessie niet. Met name dwingt de concessie HSA niet deze stations daadwerkelijk te bedienen, doch slechts om het in artikel 3 bedoelde bedieningspatroon uit te voeren.

De reikwijdte is breder dan nodig om de bediening van Amsterdam, Schiphol en Rotterdam uit te voeren teneinde voor de nabije toekomst flexibiliteit te bieden. Weliswaar wordt nog niet voorzien dat voorafgaand aan de ingang van de vijftienjarige concessie Den Haag, Breda en de verbinding naar België daadwerkelijk kunnen worden bediend, maar deze mogelijkheid moet evenmin worden uitgesloten. Voorkomen dient te worden dat in een dergelijk geval opnieuw de procedure van concessieverlening moet worden doorlopen. De vijftienjarige concessie zal overigens zo spoedig mogelijk in werking treden en de bediening van Den Haag, Breda en de verbinding met België uiteraard wel voorschrijven.

Min of meer ten overvloede bepaalt het derde lid dat de concessie de rechten van NS voor het hoofdrailnet onverlet laat. De hogesnelheidsinfrastructuur behoort niet tot het hoofdrailnet en NS is daarom niet bevoegd daarvan gebruik te maken. Omgekeerd kan HSA op grond van lid 2 geen gebruik maken van de conventionele verbinding tussen Schiphol en Rotterdam via Leiden en Den Haag. Tussen Amsterdam en Nieuw-Vennep, rond Rotterdam en op het station van Breda rijden de treinen van HSA echter over de conventionele infrastructuur, die tot het hoofdrailnet behoort waarvoor aan NS een vervoerconcessie is verleend. Die rechten van NS worden door de onderhavige concessie uiteraard geëerbiedigd.

Evenmin doet de concessie afbreuk aan het recht van ProRail bij de jaarlijkse toewijzing van capaciteitsrechten rekening te houden met de vaststelling van internationale



treintrajecten, zoals voorgeschreven door Europese regelgeving. Deze bepaling is opgenomen in het vierde lid.

Artikel 3: dienstregeling

Het eerste lid van artikel 3 verplicht HSA overdag een uurdienst uit te voeren in beide richtingen tussen de stations Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. Het tweede lid voegt daaraan toe dat deze verplichting niet geldt voor zaterdagen, zon- en feestdagen. Uitbreiding van het bedieningspatroon is volgens het derde lid slechts toegestaan als de Minister daaraan zijn goedkeuring hecht.

De goedkeuringsbevoegdheid van de Minister is hoofdzakelijk ingegeven door twee overwegingen. In de eerste plaats moet worden gewaarborgd dat de werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur geen hinder ondervinden van uitbreiding van het bedieningspatroon. Het vijfde lid bepaalt daarom dat de Minister zijn goedkeuring kan onthouden als hij uitbreiding om die reden onwenselijk acht. In de tweede plaats berust het economische belang van de vervoersoperatie bij de Staat, zoals hierboven uiteen is gezet. Om deze reden bepaalt het vierde lid dat de Minister uitbreiding van het bedieningspatroon alleen goedkeurt als het netto financiële resultaat van de vervoersoperatie daardoor verbetert.

Artikel 5: afstemming met werkzaamheden

Gedurende de uitvoering van het reizigersvervoer wordt de laatste hand gelegd aan de infrastructuur voor rijden op hoge snelheid en wordt deze getest. Ook verkrijgt HSA in het kader van de vijftienjarige concessie gedurende 26 weken toegang tot de infrastructuur voor – onder andere – het testen van haar rollend materieel en voor het beproeven van haar vervoerproces en haar systemen. Het reizigersvervoer mag deze processen niet verstoren.

De afstemming van de treinenloop met de werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur is een aangelegenheid tussen HSA als vervoerder en ProRail als beheerder van de infrastructuur. Het betreft hier zowel de inrichting van de dienstregeling als incidentele afwijkingen van de dienstregeling indien de werkzaamheden daartoe noodzaken. In beide opzichten geldt dat de werkzaamheden voorrang hebben boven het reizigersvervoer teneinde de hogesnelheidslijn zo spoedig mogelijk volledig op te leveren voor hogesnelheidsvervoer. Wel dient ProRail verstoring van de treinenloop zoveel te beperken als mogelijk is zonder de werkzaamheden daarmee te vertragen en deze zo spoedig mogelijk te plannen en aan te kondigen. Om een voldoende transparante en daarmee commercieel optimale treindienst te kunnen bieden zullen buitendienststellingen zoveel



mogelijk geclusterd in de weekeinden moeten plaatsvinden. Dit wordt verder niet in de onderhavige concessie maar in de verhouding tussen HSA en ProRail vastgelegd.

Op grond van artikel 34 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 draagt de concessiehouder redelijkerwijs zorg voor vervangend vervoer als reizigers ernstig in hun belang worden geschaad als gevolg van afwijking van de dienstregeling door werkzaamheden. Het ligt in de rede dat dit vervangende vervoer zal bestaan uit de NS-verbindingen langs het conventionele spoor. Het is aan HSA daarover overeenstemming met NS te bereiken.

Artikel 6: vervoervoorwaarden

Het eerste lid van artikel 6 bevat de kernverplichting om openbaar vervoer aan te bieden. Het bepaalt dat HSA in beginsel is gehouden iedere reiziger met een geldig vervoerbewijs te vervoeren. Volgens het derde lid geldt deze verplichting ook voor binnenlandse reizigers in internationale treinen. Weliswaar verplicht de concessie niet tot het uitvoeren van treindiensten naar België en Frankrijk, maar als deze worden uitgevoerd dienen zij ook voor binnenlandse reizigers toegankelijk te zijn, tenzij de toestemming van NMBS of SNCF daarvoor niet kan worden verkregen. In dat laatste geval dient de uurdienst tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam door een afzonderlijke binnenlandse trein te worden gereden.

Lid 2 bepaalt dat de toeslagen die HSA bovenop de tarieven van NS berekent moeten worden goedgekeurd door de Minister. Hetzelfde geldt volgens lid 3 voor de internationale tarieven. Deze bepalingen zijn met name opgenomen omdat de overheid het economische belang bij de vervoersoperatie draagt.

Het zesde lid bevat de terugbetalingsregeling bij substantiële vertragingen en knoopt aan bij het systeem dat NS daarvoor hanteert. De regeling onderscheidt tussen nationale en internationale reizigers. Onder die laatste categorie vallen reizigers die in een trein van HSA de grens passeren.

Artikel 7: kaartintegratie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen

Dit artikel verplicht HSA ertoe te streven naar integratie met NS van de verkoopprocessen van vervoerbewijzen. Aangezien HSA en NS aan elkaar gelieerde ondernemingen zijn mag ervan worden uitgegaan dat dit streven leidt tot daadwerkelijke integratie van de kaartverkoop. Omdat hiervoor de medewerking van NS nodig is en de concessie zich niet tot NS richt, moet hier echter worden volstaan met een inspanningsverplichting voor HSA.



Artikelen 17 en 18: bijzondere omstandigheden; intrekking van de concessie

De artikelen 17 en 18 regelen de mogelijkheid ontheffing te verlenen of de concessie te beperken, uit te breiden of in te trekken onder de daar vermelde omstandigheden. De artikelen 17.1, 17.2 en 18.1 zijn alleen van toepassing als HSA daarom verzoekt. Artikel 18.3 kan ook zonder verzoek van HSA worden toegepast. Deze bepalingen stellen bijvoorbeeld zeker dat HSA kan verzoeken de concessie in te trekken als het treinbeïnvloedingssysteem (de reeds geïmplementeerde versie van ERTMS) structureel niet functioneel beschikbaar zou zijn om de uurdienst Amsterdam–Schiphol–Rotterdam uit te voeren (artikel 18.1 onder c). Het gaat hier echter om uitzonderingssituaties.