

EXPLOITATIE HSL-ZUID
CONSEQUENTIES VOOR HET HOOFDRAILNET

B.F. Hoogzaad en J.C. van Ham*
Technische Universiteit Delft
(*j.c.vanham@tbm.tudelft.nl)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

<u>1. INLEIDING</u>	<u>4</u>
<u>2. PARTIJEN</u>	<u>4</u>
2.1. HOOFDRAILNET	5
2.2. HSL-ZUID	9
<u>3. DIENSTVERLENING</u>	<u>13</u>
<u>4. CONCLUSIES</u>	<u>18</u>
<u>REFERENTIES</u>	<u>20</u>

Samenvatting

Exploitatie HSL-Zuid, consequenties voor het Hoofdrailnet

Met de exploitatie van de HSL-Zuid worden er door twee verschillende exploitanten concurrerende treindiensten tussen Schiphol en Rotterdam aangeboden. Enerzijds verzorgen de Nederlandse Spoorwegen (NS) de dienstverlening op het Hoofdrailnet, anderzijds wordt door de High Speed Alliance (HSA) via de HSL-Zuid een hoogwaardige(r) verbinding aangeboden. Door het meerderheidsbelang van NS in HSA is er echter geen sprake van twee onafhankelijke exploitanten. Omdat de concessie voor de HSL-Zuid is verkregen tegen hoge kosten, de bieding lag circa 50% hoger dan de andere, is het de vraag of redelijkerwijs van NS verwacht mag worden dat zij met zichzelf gaat concurreren. Hierdoor zou het terugverdienen van de investering ten koste kunnen gaan van de bestaande verbinding. Hoewel een dergelijke verslechtering niet door de Tweede Kamer en het Kabinet geaccepteerd wordt, wijzen de eerste tekenen erop dat de dienstverlening op het Hoofdrailnet verslechtert. Op het moment dat de HSL-Zuid volledig in exploitatie is vervalt namelijk de Beneluxtrein (de Intercity verbinding tussen Amsterdam en Brussel via Roosendaal). Daarnaast gaat met ingang van de dienstregeling 2007 de rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam via Haarlem lopen. Reizigers die tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam (zuid) geen gebruik maken van de HSA zijn genoodzaakt over te stappen in Leiden. Deze overstap is voor reizigers in het algemeen maar voor luchtreizigers (met bagage) in het bijzonder geen aantrekkelijk vooruitzicht.

Hoewel via de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) naleving van de concessieverplichtingen kan worden afgedwongen neemt de minister van Verkeer en Waterstaat een afwachtende houding aan. Dit heeft PvdA-kamerlid Dijkema doen besluiten als consument een klacht wegens machtmisbruik door de NS in te dienen bij de NMa. Gezien de belangen die in het geding zijn, is het afwachten hoe de lijnvoering er uiteindelijk uit zal komen te zien.

1. Inleiding

Contractueel komt per 1 april 2007 de HSL-Zuid, het Nederlandse deel van de snelle verbinding van Amsterdam naar Rotterdam, Brussel en Parijs, beschikbaar. Naar verwachting zullen de eerste treinen per juli 2007 met reizigers gaan rijden.

Voor de exploitatie van de HSL-Zuid heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat, nadat een onderhandse aanbesteding niet tot het gewenste resultaat leidde, in september 2000 een openbare Europese aanbesteding gehouden. Vier gekwalificeerde partijen hadden zich hiervoor ingeschreven. Met een bieding die circa 50% hoger lag dan de andere, wint het samenwerkingsverband van NS en KLM (later High Speed Alliance (HSA)) de aanbesteding. Door het meerderheidsbelang van NS in HSA hebben de Nederlandse Spoorwegen een bijzondere positie verkregen in het personenvervoer per spoor. Enerzijds exploiteert NS het Hoofdrailnet, anderzijds (als belanghebbende in HSA) is zij de vervoerder op de HSL-Zuid. Het is dan ook de vraag in hoeverre de NS met zichzelf gaat concurreren op deze parallelle verbinding in het bijzonder tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam. Blijkens de motie van Van Hijum deelt de politiek deze zorg; de Tweede Kamer en het Kabinet accepteren geen substantiële verslechtering van de dienstverlening op het Hoofdrailnet (Tweede Kamer, 2006).

Omdat NS de plannen voor de nabije toekomst bekend heeft gemaakt en de invoering van de nieuwe treindienstregeling voor 2007 aanstaande is, kunnen hierover concrete uitspraken worden gedaan. Om de HSL-Zuid treinen in de lijnvoering in te passen zijn namelijk veranderingen ten aanzien van de bestaande treindienst doorgevoerd. In dit paper komen deze veranderingen in hoofdstuk 3 aan de orde, nadat in hoofdstuk 2 de betrokken partijen en hun onderlinge relaties zijn behandeld. De conclusies sluiten in hoofdstuk 4 deze bijdrage af.

2. Partijen

De direct betrokken partijen bij de exploitatie van het Hoofdrailnet en de HSL-Zuid zijn:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW);
- Nederlandse Spoorwegen (NS), de exploitant van het personenvervoer over het Hoofdrailnet;

- ProRail, de beheerder van het Hoofdrailnet en de HSL-Zuid;
- High Speed Alliance (HSA), de toekomstige exploitant van het personenvervoer over de HSL-Zuid;
- Infrasppeed, de toekomstige uitvoerder van het beheer en onderhoud van de HSL-Zuid.

In eerste instantie zal worden ingegaan op de rol van het ministerie van Verkeer en Waterstaat terwijl de overige partijen bij respectievelijk de subparagrafen Hoofdrailnet en HSL-Zuid aan de orde komen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt onderdeel uit van de Rijksoverheid en ontwikkelt onder meer beleid voor verkeer en water en zorgt ervoor dat dit wordt uitgevoerd en gehandhaafd. Onder het motto “vertrouwd met water, vooruitstrevend in verbindingen” werkt VenW aan de duurzame bescherming tegen het water en aan veilige verbindingen van internationale kwaliteit.

Als publieke verantwoordelijke voor het verkeer- en vervoerbeleid heeft VenW belang bij een goede dienstverlening van het openbaar personenvervoer per spoor. Vanuit haar bevoegdheid om voor het spoorvervoer concessies af te sluiten heeft VenW met vervoerders afspraken gemaakt die in vervoerconcessies zijn vastgelegd.

Om deze dienstverlening mogelijk te maken streeft VenW naar een betrouwbaar spoorwegennetwerk. Hierover zijn met de infrabeheerder afspraken gemaakt die zijn vastgelegd in de beheersconcessie.

2.1. Hoofdrailnet

Nederlandse Spoorwegen

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is het nationale spoorwegbedrijf van Nederland. Tot 1995 was NS eigenaar en beheerder van de Nederlandse railinfrastructuur en exploitant van de hierop uitgevoerde vervoerdiensten. Door het uitvaardigen van de Europese Richtlijn 91/440/EEG werd er een fysieke scheiding voorgeschreven tussen het beheer van de spoorinfrastructuur en de exploitatie (EG, 1991). Als gevolg daarvan verloor de NS het eigendom en beheer van de railinfrastructuur (Cie Wijffels (1992), VenW (1991)). Tevens werd het monopolie op het aanbieden van vervoerdiensten per spoor opgeheven.

Bij de splitsing van NS wilde de Tweede Kamer, vanuit het maatschappelijke belang van het personenvervoer per spoor, geen volledige privatisering. De NS is momenteel een naamloze vennootschap met als enige aandeelhouder de Nederlandse Staat c.q. het ministerie van Financiën. Door de gewijzigde rechtspositie heeft NS een winstoogmerk gekregen. Om de publieke dienstverlening tegen deze achtergrond van het winstoogmerk te waarborgen zijn afspraken gemaakt en vastgelegd in de vervoerconcessie. Deze afspraken hebben onder meer betrekking op de prestaties, dienstregeling en tarieven.

Om de rol van opdrachtgever voor het personenvervoer per spoor goed te kunnen vervullen heeft de Rijksoverheid delen van het spoorwagennet gedefinieerd die als nationaal belang gezien worden, het zogenaamde Hoofdrailnet (VenW, 2004). Het Hoofdrailnet komt grotendeels overeen met de trajecten waar intercity's rijden en is volgens de NS commercieel te exploiteren.

Tot 2005 sloot de minister van VenW ieder jaar met NS een tijdelijk contract af; het zogenaamde overgangscontract II. Op basis van de nieuwe Concessiewet is per 1 januari 2005 de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet van kracht (VenW 2005a). Deze vervoerconcessie heeft een looptijd tot 1 januari 2015 (VenW, 2005b). Met deze concessie heeft NS een monopolie of alleenrecht op de exploitatie van het personenvervoer op het Hoofdrailnet. (NB. Het is de bedoeling dat op termijn de exploitatie van reizigersvervoer op alle spoorlijnen aanbesteed zal worden.)

In de vervoerconcessie is geregeld dat NS één keer per jaar de dienstregeling vaststelt voor het komende jaar. De nieuwe dienstregeling moet tenminste twee maanden voor de ingangsdatum aan de minister van VenW worden gezonden. Bovendien is het NS toegestaan om de dienstregeling tussentijds te wijzigen. Indien dit structurele wijzigingen zijn, worden deze tijdig aan VenW doorgegeven. Voor de tarifiëring van de treinkaartjes zijn in de vervoerconcessie regelingen opgenomen voor de zogenaamde beschermde kaartsoorten.

De prijs die NS voor deze concessie moet betalen is tot en met 2008 op nul gezet. Daarna is het evenwel mogelijk dat NS aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal moeten gaan betalen voor het exclusieve recht om op het Hoofdrailnet treindiensten te kunnen exploiteren. De vervoerconcessie biedt VenW de mogelijkheid om na afloop van de vervoerconcessie het

management van de NS openbaar te gaan aanbesteden met een zogenaamde managementaanbesteding. Momenteel wordt bij VenW onderzocht of, en zo ja, hoe dat mogelijk is. In de vervoerconcessie is opgenomen dat wanneer NS slecht functioneert en het contract wordt niet nagekomen, al vanaf 2008 een managementaanbesteding kan plaatsvinden.

Naast het binnenlands personenvervoer op het Hoofdrailnet is NS ook verantwoordelijk voor het Nederlandse deel van internationale verbindingen. De voor dit onderzoek relevante vervoerdiensten betreffen de Beneluxtrein (van Amsterdam naar Brussel Zuid/Midi v.v.), een samenwerking met de Belgische NMBS, en de Thalys (van Amsterdam naar Parijs v.v.) die gezamenlijk wordt geëxploiteerd met de Belgische NMBS, de Franse SNCF en de Duitse DB.

ProRail

Bij de fysieke scheiding van de spoorinfrastructuur en de exploitatie in 1995 werd Railinfratrust opgericht. Railinfratrust betreft een houdstermaatschappij van drie onderdelen namelijk Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding. Deze taakorganisaties verzorgen respectievelijk het beheer en het onderhoud, de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding op het spoor. Op 1 januari 2003 fuseerden de drie Railinfratrust organisaties tot het huidige ProRail. Daarvoor werden de veiligheidstaken van Railned reeds ondergebracht bij de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. ProRail is een besloten vennootschap waarvan de Nederlandse Staat door middel van Railinfratrust 100% eigenaar is.

Volgens de nieuwe Spoorwegwet dient de minister van Verkeer en Waterstaat één of meerdere concessies te verlenen voor het beheer van het Hoofdrailnet (Staatsblad, 2003a). Op 1 januari 2005 heeft de minister van VenW een tienjarige concessie verleend aan ProRail voor het beheer van de infrastructuur van het Hoofdrailnet. Overigens blijft de minister wel de eindverantwoordelijke.

De Spoorwegwet biedt ProRail de mogelijkheid om van de exploitanten van het spoornetwerk een gebruiksvergoeding te vragen. In de Europese richtlijn 2001/14/EG is de wijze waarop de gebruiksvergoeding moet worden bepaald, vastgelegd (EU, 2001). De gebruiksvergoeding moet via een prestatieregeling vervoerders en de infrastructuurbeheerder ertoe aanzetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren.

De richtlijn biedt partijen dus de mogelijkheid om een systeem van prikkels overeen te komen om te bewerkstelligen dat gezamenlijk de gestelde richtwaarden gehaald worden.

In de beheerconcessie is voor de ingroefase het systeem van prikkels zo geregeld dat ProRail voor de jaren 2005, 2006 en 2007 met NS afspraken maakt over gezamenlijke maatregelen die tezamen zijn gericht op het bereiken van ten minste het in de rijksbegroting vermelde niveau van punctualiteit en dat ProRail die maatregelen uitvoert (VenW, 2005a). In de beheerconcessie is geregeld dat ProRail zorg moet dragen dat de infrastructuur vrij van storingen is zodat de geplande dienstregeling van de vervoerders ongestoord kan worden uitgevoerd.

Door de verlening van de beheerconcessie voor het Hoofdrailnet aan ProRail heeft de organisatie er alle belang bij om het spoornetwerk zo betrouwbaar mogelijk te houden. Om deze publieke taak conform de concessievoorwaarden mogelijk te maken moet ProRail wel over voldoende financiële middelen beschikken. ProRail heeft er dus belang bij dat er voldoende financiële middelen vanuit de rijksoverheid beschikbaar worden gesteld.

De beheeractiviteiten van ProRail worden voornamelijk gefinancierd door subsidieverlening door de minister en door de vergoeding die vervoerders aan ProRail betalen voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. De Spoorwegwet schrijft voor dat de vervoerders die gebruik maken van de spoorinfrastructuur een gebruiksvergoeding aan de beheerder ProRail dienen te betalen. Verder worden er gelden vanuit de Rijksoverheid ter beschikking gesteld voor het realiseren van grote infrastructuurprojecten via het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (VenW, 2006b).

De relatie tussen beheerder ProRail en exploitant NS is een contractueel van aard. Hoewel informatie hierover geclassificeerd is, kan wel iets over de beheerconcessie en de financiële relatie worden gezegd.

Spoorwegondernemingen die aan bepaalde voorwaarden voldoen zijn gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder. Mede op basis van de dienstregelingen en geplande goederenpaden stelt ProRail na overleg met de betrokken partijen jaarlijks een netverklaring op. Deze verklaring bevat informatie over onder

meer de capaciteit en de geldende kaderovereenkomsten. De toegangsovereenkomsten bevatten bedingen over de te leveren kwaliteit van de infrastructuur en de gebruiksvergoeding.

Vervoerder NS betaalt de beheerder van de infrastructuur ProRail een financiële gebruiksvergoeding. Dat is een bedrag dat alle spoorvervoerders aan de beheerder moeten betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Het bedrag dat ProRail uit de gebruiksvergoeding van de vervoerders ontvangt wordt in mindering gebracht op het bedrag dat ProRail van de Rijksoverheid ontvangt. Voor NS is de gebruiksvergoeding in 2002 circa € 57 miljoen en in 2005 circa € 130 miljoen. In totaal wordt in de periode van 2002 tot en met 2005 een bedrag van € 270 miljoen door NS betaald.

2.2. HSL-Zuid

High Speed Alliance

High Speed Alliance is vanaf april 2007 de exploitant van de hogesnelheidstreinen over de HSL-Zuid. Met een bieding die circa 50% hoger lag dan de andere inschrijvers heeft HSA de aanbesteding van de HSL-Zuid gewonnen. HSA heeft voor deze lijn een concessie gekregen met een looptijd van 15 jaar. HSA wordt gevormd door NS en KLM (met een minderheidsbelang). Overigens speelt de belangenverdeling geen rol voor de verdere analyse. HSA gaat binnenlandse treinen rijden op het traject Amsterdam richting Rotterdam/Breda met een snelheid van 250 km/u. Bovendien zal HSA samen met de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS internationale treinen rijden op de trajecten Amsterdam richting Brussel en Den Haag richting Brussel. Ten slotte wordt HSA (samen met de NMBS, SNCF en DB) exploitant van de gehele hogesnelheidsverbinding tussen Amsterdam en Parijs met een snelheid van 300 km/u.

Voor de exploitatie van de HSL-Zuid heeft VenW een openbare Europese aanbesteding gehouden. Aan de concessieverlening is een aanbestedingsprocedure en een reeks onderhandelingen voorafgegaan. NS was in beginsel tegen de internationale aanbesteding van de HSL-Zuid. Op verzoek van de Tweede Kamer is NS de mogelijkheid geboden om onderhands een bod op de HSL-Zuid te doen. Op 1 september 1999 brengt NS een eerste bod uit op de exploitatie van de HSL-Zuid. Dit bod voldeed echter niet aan de afspraken, omdat niet aan de gestelde voorwaarden werd voldaan. NS had een bieding gedaan waarin onder

andere de verbinding naar Eindhoven via het Hoofdrailnet was geïntegreerd. Andere partijen konden een dergelijke integrale bieding nooit realiseren. Vanwege deze ongelijkheid was in de openbare aanbesteding een verwevenheid van de HSL-Zuid met het Hoofdrailnet niet toegestaan.

VenW heeft in deze eerste ronde van de aanbesteding alle aanbiedingen afgewezen omdat zij te weinig geld opbrachten. Het ministerie verwachtte uit de concessie geld terug te kunnen verdienen op de dure aanleg van de HSL-Zuid. Daartoe moest de vervoerconcessie tenminste € 1.800 miljoen opbrengen (TCI, 2004).

Op 16 juni 2000 deelt VenW aan de Tweede Kamer mee dat het kabinet heeft besloten de openbare Europese aanbesteding van de HSL-Zuid te starten. In september 2000 schrijven er vier gekwalificeerde partijen in voor de exploitatie van de HSL-Zuid, waaronder de (toekomstige) High Speed Alliance. Als belanghebbende in HSA wilde NS koste wat kost verhinderen dat een andere vervoerder dan NS de HSL-Zuid zou gaan exploiteren. HSA is het ministerie dan ook ruimschoots tegemoet gekomen met een nieuwe aanbieding welke circa 50% hoger lag dan de andere aanbiedingen. Vanwege het verreweg hoogste bod op de exploitatie van de HSL-Zuid kreeg HSA de vervoerconcessie voor de HSL-Zuid met een looptijd van 15 jaar (VenW, 2001). HSA is overigens alleen exploitant van het Nederlandse deel van de lijn, voor de internationale verbindingen moet worden samengewerkt met buitenlandse spoorwegmaatschappijen.

De lijnvoering van de HSA-treinen ligt vast in de concessieovereenkomst. Bovendien is HSA aan VenW contractueel verplicht om een maximale reistijd van 93 minuten aan te bieden tussen Amsterdam en Brussel en 183 minuten tussen Amsterdam en Parijs.

HSA gaat een eigen productformule hanteren op zowel de verbinding van Amsterdam naar Rotterdam, Breda en Brussel als de verbinding Den Haag - Breda - Brussel. Op deze verbindingen zal HSA zogenaamde HSL-Zuid shuttle materieel gaan inzetten. De maximum snelheid van dit materieel is 250 km/u. Voor de verbinding naar Parijs zullen aangepaste Thalys-treinstellen met een maximum snelheid van 300 km/u worden ingezet.

HSA heeft in mei 2004 samen met de Belgische Spoorwegmaatschappij NMBS (via de leasemaatschappij van NS) een contract gesloten met de Italiaanse treinfabrikant AnsaldoBreda om vanaf 2006 negen treinstellen aan HSA te leveren en drie aan de NMBS. Gebleken is echter dat AnsaldoBreda de treinen niet kan leveren voor de opening van de HSL-Zuid in april 2007. Om deze verlate levering op te kunnen vangen heeft HSA bij Angel Trains elektrische locomotieven gehuurd. Deze locomotieven zullen mogelijk voor een jaar als binnenlandse treinen met een maximum snelheid van 160 km/u over de HSL-Zuid gaan rijden. Samen met gehuurde intercitywagons van NS denkt HSA in juli 2007 de exploitatie van de HSL-Zuid te kunnen starten.

Het belang van HSA bij de exploitatie van de HSL-Zuid is een goed bedrijfsresultaat. Om dat te realiseren wil HSA dat zoveel mogelijk reizigers gebruik gaan maken van de treinen over de HSL-Zuid. Verder heeft HSA er belang bij om de mogelijkheden te benutten om de hoge concessieprijs voor de exploitatie van de HSL-Zuid naar beneden bij te stellen.

Infraspeed

In opdracht van VenW legt het consortium Infraspeed de bovenbouw van de HSL-Zuid aan. Het consortium is opgericht in februari 1999. Met de ondertekening van een 'Memorandum of Understanding' op 11 mei 2001 in Den Haag zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Financiën en het consortium Infraspeed een samenwerkingsverband aangegaan. Op 30 oktober 2001 zijn de contracten (ter waarde van € 1.108 miljard) getekend (TCI, 2004). Deze financiering maakt onderdeel uit van de Implementation Agreement die op 1 juni 2001 is ondertekend met Infraspeed BV voor het ontwerp, bouw en financiering van de bovenbouw en het onderhoud van de volledige constructie van de HSL-Zuid tussen Amsterdam en de Belgische grens. Het contract loopt van 2006 tot 2031. In het contract tussen de Rijksoverheid en het consortium Infraspeed is onder meer geregeld dat een beschikbaarheid van de lijn van 99,46% wordt gegarandeerd.

De realisatie van de bovenbouw en het beheer en onderhoud van de gehele lijn worden privaat gefinancierd. De hoogte van de jaarlijkse premie die de overheid betaalt, wordt bepaald door de gerealiseerde beschikbaarheid. De vergoeding is daarmee afhankelijk van de daadwerkelijke beschikbaarheid: als Infraspeed de beschikbaarheid van 99,46% niet haalt,

wordt op de vergoeding gekort. Vanwege deze afspraak en de gekozen contractsvorm DBFM (Design, Build, Finance and Maintenance) heeft Infrasppeed er alle belang bij om tijdens ontwerp en bouw vooruit te denken om het onderhoud na oplevering zo goed en efficiënt mogelijk te maken.

Voor de realisatie van de bovenbouw van de HSL-Zuid heeft Infrasppeed internationale bankleningen met een hoofdsom van ongeveer € 1.080 miljoen afgesloten. Van de twee hoofdleningen, beide met een looptijd van 27 jaar, komt € 400 miljoen voor rekening van de Europese Investeringsbank. Vanaf 2006 betaalt de Rijksoverheid aan het consortium Infrasppeed jaarlijks een bedrag voor het beschikbaar stellen van de infrastructuur HSL-Zuid, waaruit Infrasppeed zijn kosten dekt en de gedane investeringen terugverdient.

Na de realisatie verzorgt het consortium 25 jaar lang het fysieke beheer en onderhoud van de gehele lijn (onderbouw en bovenbouw). Infrasppeed heeft er als toekomstig beheerder van de HSL-Zuid alle belang bij om tegen zo laag mogelijke kosten een zo betrouwbaar mogelijk spoor netwerk te realiseren. Doordat Infrasppeed ook de bovenbouw van de HSL-Zuid realiseert kan zij zelf invloed uitoefenen op het kwaliteitsniveau van het gerealiseerde product.

Na aanwijzing van de HSL-Zuid als hoofdspoorweg wordt ProRail van rechtswege beheerder van de HSL Zuid. Het is de bedoeling dat ProRail dan het contract namens VenW gaat beheren. Aangezien de onderhoudswerkzaamheden en de verantwoordelijkheid daarvoor door de Rijksoverheid al per contract bij Infrasppeed is gelegd, zal daarover nog met ProRail overleg worden gevoerd. Dat betreft dan met name de voorwaarden waaronder ProRail het contract namens VenW zal gaan beheren.

Deze toevoeging aan het Hoofdrailnet impliceert een stijging van de beheer-/instandhoudingkosten, een verandering van de financiële behoefte van ProRail. Ter voorbereiding van het beheer van de HSL-Zuid zijn deze kosten reeds in het beheerplan 2006 van ProRail opgenomen. Daarnaast gaat ProRail van exploitant HSA een vergoeding vragen voor het gebruik van de HSL-Zuid.

De exploitant HSA betaalt dus aan ProRail een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur en als bijdrage aan de aanlegkosten van de lijn. HSA betaalt aan ProRail een concessievergoeding van circa €150 miljoen per jaar (prijspeil 2000). Van dit bedrag haalt

ProRail het gedeelte aan gebruiksvergoeding af en de rest van het bedrag wordt als HSL-Zuid heffing aan VenW overgemaakt als bijdrage aan de realisatie van de HSL-Zuid. Vanwege de ingroei van de HSL-Zuid in het vervoernetwerk krijgt HSA de eerste vier jaar van de exploitatie een korting van respectievelijk 60%, 45%, 30% en 15% per jaar. In de daarop volgende jaren dient het volledige bedrag voor de concessie te worden betaald.

De Rijksoverheid zal HSA aan zijn contractuele verplichtingen houden zodat HSA conform planning vanaf 1 april 2007 zal betalen voor het recht om over de HSL-Zuid personenvervoer uit te voeren (VenW, 2005c). Voor de internationale treinen wordt volgens planning gebruik gemaakt van de Thalys. Echter moet het bestaande Thalys materieel nog worden omgebouwd om aan veiligheidseisen zoals het beveiligingssysteem ERTMS te kunnen voldoen.

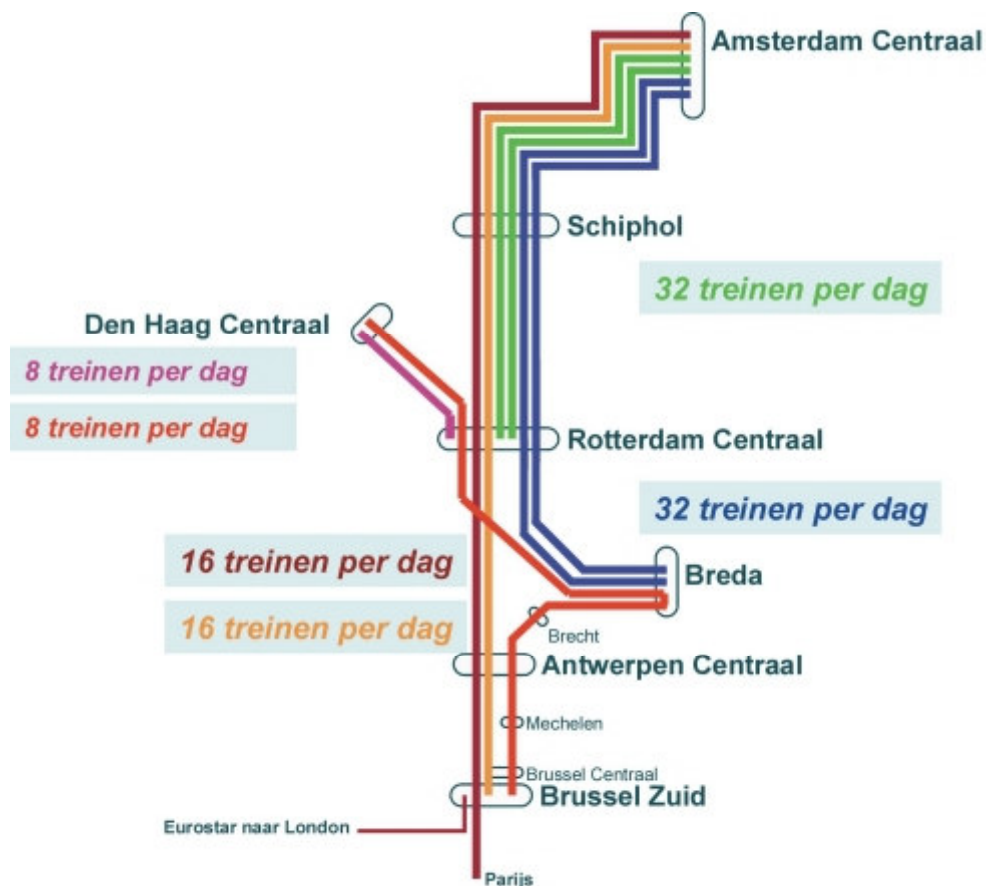
3. Dienstverlening

De verbinding van Parijs naar Amsterdam die ten oosten van Rijssel de Frans/Belgische grens passeert, heet in Frankrijk LGV Nord. In België gaat deze lijn tussen de grens en Brussel over in HSL 1. Van Brussel naar Antwerpen wordt het bestaande spoor gevolgd. In Antwerpen vindt momenteel een grote ondergrondse uitbreiding van het Centraal Station plaats waardoor de HSL treinen hier niet, zoals in het verleden, hoeven te keren. Ten noorden van Antwerpen begint feitelijk de HSL-Zuid, die in België HSL 4 of HSL-Noord wordt genoemd.

Van Antwerpen tot de Belgisch/Nederlandse grens is het tracé strak gebundeld met de autosnelweg E19/A1. Bij Hazeldonk wordt de grens gepasseerd. Vanaf de grens tot de Moerdijkbrug volgt het tracé van de autosnelweg E19/A16 en de bestaande spoorlijn. Vlak na het knooppunt Galder kruist de HSL-Zuid de autosnelweg en nabij Prinsenbeek is Breda met aftakkingen in beide richtingen op de HSL-Zuid aangesloten. Bij Moerdijk is voor de HSL-Zuid een nieuwe brug over het Hollandsch Diep gebouwd, die direct daarna overgaat in een tunnel onder de Dordtsche Kil. De HSL-Zuid passeert op maaiveld de Hoekse Waard en gaat met een tunnel onder de Oude Maas door. Bij Barendrecht ligt de lijn gebundeld met de bestaande spoorlijn en de Betuweroute. Hier zijn in totaal negen sporen naast elkaar die, ter bescherming van de omgeving, in een overkluizing gebouwd zijn. In Rotterdam takt de lijn aan op de bestaande Willemspoortunnel om vervolgens over bestaand spoor Rotterdam Centraal aan te doen.

Voorbij Rotterdam Centraal gaat de lijn weer verder over nieuwe sporen. De noordrand van Rotterdam wordt in een tunnel gepasseerd. Vervolgens gaat de lijn in een verdiepte ligging langs Bergschenhoek en met een lange viaduct over de spoorlijn Den Haag – Utrecht en de A12 ten oosten langs Zoetermeer. Bij Hazerswoude gaat de HSL-Zuid in een lange (geboorde) tunnel onder het Groene Hart die na Leiden bij Hoogmade weer boven komt. Vervolgens wordt de A4 met een pergola gekruist en wordt gebundeld met de A4 verder gegaan. De ringvaart nabij Roelofarendsveen wordt met een aquaduct gepasseerd. Nabij Nieuw Venne wordt gebundeld de bestaande Schiphollijn gevolgd. Ten zuiden van Hoofddorp takt de HSL-Zuid aan op de Schiphollijn en rijden alle treinen over bestaand spoor naar Schiphol en Amsterdam Centraal.

De lijnvoering van de HSL-Zuid is in de concessieovereenkomst vastgelegd en staat in figuur 1 aangegeven.



Figuur 1: lijnvoering HSL-Zuid (Bron: <http://www.hslzuid.nl>).

Na een contractuele ingroeiperiode zal de volgende (verplichte) bediening in treinen per dag door HSA worden aangeboden. Vanaf Amsterdam/Schiphol rijden er 16 shuttletreinen via Rotterdam richting Brussel. Daarnaast rijden er 16 Hogesnelheidstreinen richting Parijs. In Brussel kan worden overgestapt op de Eurostar via de kanaaltunnel richting Londen. Bovendien rijden er vanaf Amsterdam/Schiphol 32 shuttletreinen richting Rotterdam en daarnaast ook 32 shuttletreinen via Rotterdam door richting Breda. Vanaf Den Haag Centraal gaan er 8 treinen rijden richting Rotterdam met een goede aansluiting op de hogesnelheidstreinen richting Brussel en Parijs. Daarnaast rijden er 8 doorgaande treinen via Breda richting Brussel.

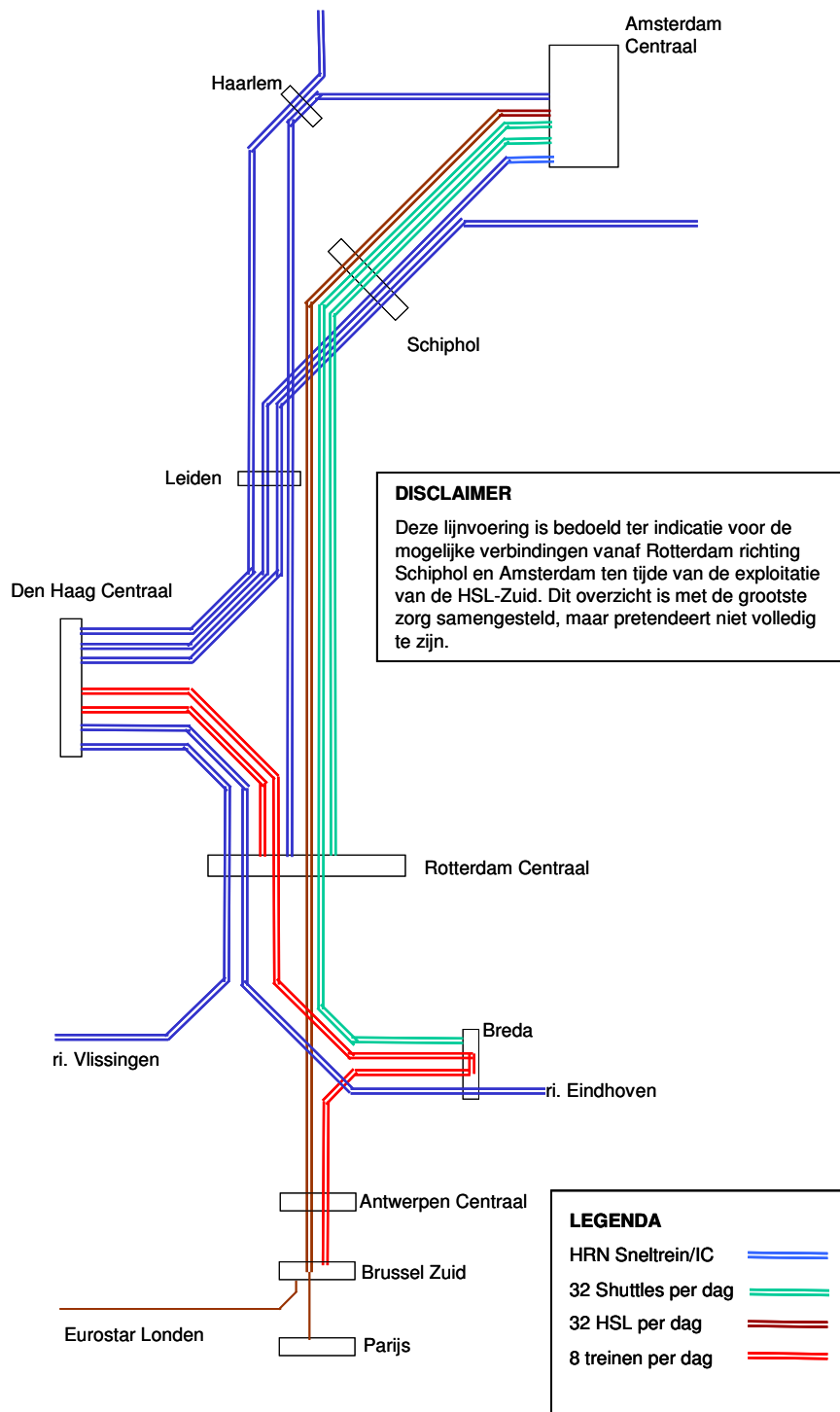
Een knelpunt voor de bediening op het Hoofdrailnet tussen Rotterdam en Amsterdam vormt de Schipholtunnel. Deze tunnel heeft een gelimiteerde capaciteit en door het toevoegen van de hogesnelheidstreinen heeft dat consequenties voor de bediening op het Hoofdrailnet.

De treinenloop tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam wordt de komende jaren ingrijpend gewijzigd. Op het moment dat de HSL-Zuid in 2007 met gehuurd materieel in exploitatie gaat heeft dit gevolgen voor de dienstverlening op het Hoofdrailnet. Het voornemen van de NS om de Beneluxtrein (de Intercity verbinding tussen Amsterdam en Brussel via Roosendaal) op te heffen is een rechtstreeks gevolg van de (volledige) exploitatie van de HSL-Zuid.

Met ingang van de dienstregeling 2007 zal er vanaf Den Haag Centraal een rechtstreekse verbinding via Leiden naar Schiphol worden aangeboden. De verbinding van Rotterdam naar Amsterdam CS zonder over hoeven te stappen loopt echter via Haarlem. Reizigers tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam zijn dus genoodzaakt over te stappen in Leiden. De overstap in Leiden is voor reizigers in het algemeen maar voor luchtreizigers (met bagage) in het bijzonder geen aantrekkelijk vooruitzicht.

In figuur 2 is ter indicatie de lijnvoering op het Hoofdrailnet tezamen met de lijnvoering van de HSL-Zuid aangegeven. Als basis dient de referentie lijnvoering van de Zuiderzeelijn in 2020 genomen (VenW, 2006a).

Lijnvoering HSL-Zuid en HRN Corridor Amsterdam-Rotterdam



Figuur 2: indicatie lijnvoering HRN tezamen met HSL-Zuid (Bron: VenW (2006a)).

Over de lijnvoering op het Hoofdrailnet zijn afspraken gemaakt die vastliggen in de vervoersconcessie. Op grond van de Spoorwegwet houdt de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit toezicht op naleving concessieverplichtingen. De Vervoerkamer ontleent haar bevoegdheid aan de Wet personenvervoer 2000, inclusief de Concessiewet personenvervoer per trein en de Spoorwegwet (Staatsblad, 2000).

Het standpunt van de Tweede Kamer en het Kabinet luidt dat, conform de motie van Van Hijum, er als gevolg van de ingebruikname van de HSL-Zuid geen substantiële verslechtering op het Hoofdrailnet wordt geaccepteerd (Tweede Kamer, 2006). Toch blijkt er wel degelijk sprake van een verslechtering van de dienstverlening op het Hoofdrailnet. Voor de dienstregeling van 2007 lijkt de Tweede Kamer evenwel achter de feiten aan te lopen nu de staatsecretaris van VenW de goedkeuring zonder overleg heeft verleend.

De afwachtende houding van het ministerie van VenW heeft PvdA-kamerlid Dijkma doen besluiten als consument een klacht in te dienen bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). Volgens haar lijkt het er veel op dat de Nederlandse Spoorwegen zo hoog op de HSL-concessie kon offeren vanwege hun machtspositie op het Hoofdrailnet. Getracht wordt het concessiebedrag terug te verdienen door de reiziger geen andere keus te laten dan van het veel duurdere HSL-spoor gebruik te maken. Dijkma: “Bij de minister vang ik steeds bot, dus mij rest niets anders dan gebruik te maken van een vrij onorthodoxe methode en dat is het indienen van een klacht bij de NMa. Het lijkt mij goed als de NMa eens gaat bekijken of de NS haar boekje niet te buiten is gegaan” (<http://www.sharondijkma.nl>)

De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op naleving van de Mededingingswet en de uitvoering van de taken die uit de wet voortvloeien. Als een consument hinder ondervindt van een onderneming die de Mededingingswet overtreedt kan deze een klacht indienen bij de NMa. Dit geldt ook voor ondernemingen die belast zijn met een taak van algemeen economisch belang zoals NS. In de klacht van Dijkma heeft NS haar economische machtspositie misbruikt en daarmee de Mededingingswet overtreden. Bij een geconstateerde overtreding kan de NMa een boete of een last onder dwangsom opleggen. Overigens kan bij vermeende overtredingen van de Mededingingswet ook de civiele rechter worden ingeschakeld

4. Conclusies

Met de komst van de HSL-Zuid worden er door verschillende exploitanten tussen Schiphol en Rotterdam twee min of meer parallelle verbindingen maar met verschillend kwaliteitsniveau aangeboden. Van twee onafhankelijke exploitanten is echter geen sprake. Door het meerderheidsbelang in HSA is het de vraag of redelijkerwijs van NS mag worden verwacht dat zij op het Hoofdrailnet met de HSL-Zuid gaat concurreren.

Om de concessie te kunnen bekostigen heeft HSA onder meer de vrijheid om zelf de tarieven voor de HSL-Zuid vast te stellen. Vanuit de Tweede Kamer is het verzoek om een plafond in de tarifiëring in te bouwen door het kabinet niet ingewilligd. Dat kwam mede doordat de daaraan ten grondslag liggende businesscase van HSA niet mocht worden ingezien. Enerzijds kan een te hoog tarief ervoor zorgen dat reizigers weglopen, anderzijds komt bij een te laag tarief door volle(re) treinen de zitplaatsgarantie in gevaar. De substitutie van reizigers tussen het Hoofdrailnet en de HSL-Zuid is hierbij van groot belang.

Vanwege het hogere kwaliteitsniveau van de bediening over de HSL-Zuid ten opzichte van het Hoofdrailnet is HSA gerechtigd om daarvoor een hoger tarief te vragen. Er wordt dus door HSA via de HSL-Zuid (tegen een hoger tarief) een rechtstreekse verbinding aangeboden vanaf Rotterdam richting Schiphol/Amsterdam. Reizigers die geen hoger tarief voor de HSL-Zuid willen betalen en tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam reizen zullen moeten overstappen in Leiden of omreizen via Haarlem.

NS geeft aan dat er wel een goedkopere verbinding op het Hoofdrailnet wordt aangeboden maar de noodzakelijke overstap of het omreizen vormt voor veel reizigers wel een verslechtering. De vraag is of de huidige reizigers dit accepteren, kiezen voor de duurdere HSA-optie of mogelijk zelfs de auto zullen nemen. Het laatste heeft uiteraard een negatieve invloed op de bereikbaarheid van Schiphol en Amsterdam.

Conform de motie van Van Hijum is het standpunt van de Tweede Kamer en het Kabinet dat er op het Hoofdrailnet geen substantiële verslechtering wordt geaccepteerd (Tweede Kamer, 2006). Met de dienstregeling voor 2007 lijkt dit echter wel het geval; het merendeel van de bestaande reizigers op de verbinding tussen Rotterdam en Schiphol gaat er op achteruit. De

minister van VenW neemt in deze kwestie evenwel een afwachtende houding aan, hetgeen kamerlid Dijkema (PvdA) deed besluiten als consument een klacht wegens machtsmisbruik in te dienen bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Volgens haar maakt NS misbruik van de machtspositie op het Hoofdrailnet om het hoge concessiebedrag voor de HSI-Zuid terug te verdienen door de reiziger tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam weinig andere keus te laten dan gebruik te maken van de duurdere HSA-treinen. Gezien de belangen die in het geding zijn, is het interessant om te zien welke positie de NMA inneemt en hoe de lijnvoering er uiteindelijk uit zal komen te zien.

Referenties

Commissie Wijffels (1992), *Sporen voor Straks, advies over de toekomstige relatie tussen overheid en Nederlandse Spoorwegen*, Den Haag.

Europese Unie (1991), *richtlijn 91/440/EEG*, Brussel.

Europese Unie (2001), *Richtlijn 2001/14/EG*, Brussel.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1995), *Over de Wissel*, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), *brief aan de Tweede Kamer, kenmerk DGP/HSL-Zuid/248229*, Den Haag..

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004), *Besluit Hoofdrailnet*, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005a), *Beheerconcessie voor het Hoofdrailnet*, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005b), *Vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet*, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005c), *brief aan de Tweede Kamer, kenmerk DGP/SPO/U.05.02475*, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006a), *Rapport Structuurvisie Zuiderzeelijn, Alternatieven Verkennen en Uitwerken*, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006b), *MIT/SNIP Projectenboek 2006*, Den Haag.

Staatsblad (2000), *314 (Wet Personenvervoer 2000)*, Den Haag.

Staatsblad (2003), *nr 264 (Spoorwegwet)*, Den Haag.

Staatsblad (2003), *nr. 265 (Concessiewet)*, Den Haag.

Tweede Kamer (2006), vergaderjaar 2005 – 2006, *29 984, nr 42*, Den Haag.

Tijdelijke Commissie Infrastructuur (2004), *Reconstructie HSL-Zuid*, Den Haag.