

Vergaderjaar 2008–2009

**22 026**

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

**Nr. 284**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2008

Bijgaand ontvangt u de ontwerp concessie 2008 HSL-Zuid (hierna: de concessie) en de daarover uitgebrachte adviezen van de consumentenorganisaties verenigd in het Locov.<sup>1</sup> De concessie verschaft de vervoerder op de HSL-Zuid, *High Speed Alliance B.V.* (HSA) de juridische grondslag voor het uitvoeren van treindiensten tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal voorafgaand aan het in werking treden van de definitieve concessie voor het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid.

Volgens de vigerende planning ligt het moment waarop de treindiensten tussen Amsterdam en Rotterdam kunnen starten voor het in werking treden van de definitieve concessie voor het hogesnelheidsvervoer. Dit is op 1 juli 2009, de door mij vastgestelde Aanvangsdatum. De treindiensten tussen Amsterdam en Rotterdam kunnen niet starten zonder de daarvoor benodigde juridische grondslag, een concessie. De voorliggende concessie is bedoeld om in deze situatie HSA te voorzien van de grondslag op basis waarvan gestart kan worden met de treindiensten.

In de concessie vindt u niet de tarieven welke HSA zal hanteren voor het tijdelijk vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Deze tarieven zijn in onderling overleg tussen HSA en mij overeengekomen. De overwegingen hierbij waren dat de overgang tussen de tarieven die worden gehanteerd voor het tijdelijk rijden en de tarieven op grond van de definitieve concessie niet te groot mag zijn. Daarnaast moeten de tarieven in verhouding staan met de reistijdwinst die de reizigers ervaren door het tijdelijk rijden. HSA zal de eerste vier weken van het tijdelijk rijden een introductietarief hanteren dat 15% boven het niveau van de reguliere NSR tarieven ligt. Daarna gaat HSA over op een tarief dat 60% hoger ligt dan de reguliere NSR tarieven. Tegelijkertijd zal een beperkt aantal via internet te reserveren stoelen beschikbaar komen tegen een zogenaamd superdiscounttarief dat gemiddeld 20% lager zal liggen dan de reguliere NSR tarieven. Ik acht deze tarieven redelijk gezien het feit dat reizigers ook kunnen kiezen voor de reguliere NSR treinen tussen Amsterdam en

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Rotterdam. De consumentenorganisaties hebben advies uitgebracht over de concessie en de door HSA gehanteerde tarieven. Ook zij trekken in hun advies de conclusie dat de tarieven acceptabel zijn gezien de keuzemogelijkheid die de reizigers hebben. Tijdens het tijdelijk rijden zal blijken of de reizigers bereid zijn deze tarieven te betalen in ruil voor de substantiële reistijdwinst.

Als door nog onvoorziene oorzaak de definitieve concessie eerder in werking treedt dan de start van het tijdelijk vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam dan zal ik de concessie 2008 HSL-Zuid niet verlenen. De treindiensten tussen Amsterdam en Rotterdam worden dan uitgevoerd onder het regiem van de definitieve concessie.

Hoewel geen wettelijke verplichting bestaat om de concessie 2008 HSL-Zuid bij uw Kamer voor te hangen acht ik het van belang om uw Kamer vooraf in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van deze concessie.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings