

abcdefgh

Aan
de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon

-

Datum

10 december 2001

Ons kenmerk

DGP/HSL-Zuid/259344

Onderwerp

Advies LOCOV concessieovereenkomst HSL-Zuid Vervoer

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

Advies LOCOV en reactie

1 bijlage elektronisch en 1 niet.

Uw kenmerk

-

Geachte Voorzitter,

Bijgevoegd treft u ter informatie aan het advies van het LOCOV op de concept-concessieovereenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid. Tevens zend ik u mijn reactie daarop.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

Aan
de voorzitter van het LOCOV
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
10 december 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/HSL-Zuid/259341	
Onderwerp	
Reactie op advies inzake concept-concessieovereenkomst vervoer HSL-Zuid.	

Geachte voorzitter,

Op 5 december hebben collega Zalm en ik het vervoer over de HSL-Zuid formeel gegund aan High Speed Alliance, het consortium van NS en KLM. Zoals u weet had High Speed Alliance in de openbare aanbestedingsprocedure de beste bieding uitgebracht en op basis daarvan zijn exclusieve onderhandelingen gestart. Dit heeft op 12 oktober geleid tot een accordo op onderhandelingsdelegatieniveau, dat op 5 december formeel is bekrachtigd door ondertekening van de concessieovereenkomst.

Op 17 oktober 2001 heb ik u advies gevraagd op de concept-overeenkomst. Het advies heb ik op 1 december ontvangen. Bij deze doe ik u mijn reactie hierop toekomen.

Uw advies en mijn reactie daarop zal ik in afschrift ter informatie aan de Tweede Kamer zenden. De concessieovereenkomst blijft echter vertrouwelijk.

Het tweede advies

In juli 2001 is in het kader van deze aanbestedingsprocedure met High Speed Alliance een Memorandum of Understanding ondertekend, op basis waarvan de onderhandelingen over de concessieovereenkomst zijn gestart. Dit MoU heb ik in vertrouwelijkheid aan u voorgelegd. Het vertrouwelijke advies dat ik daarop heb ontvangen, heb ik gebruikt bij de onderhandelingen over de concessieovereenkomst. Tevens heb ik u aangegeven welke onderdelen van het advies ik mee zou nemen in de onderhandelingen.

In uw aanbiedingsbrief geeft u aan dat ik naar uw mening te weinig met het advies op het MoU heb gedaan. In uw ogen is de concept-concessieovereenkomst op een aantal punten, met name betreffende het reizigerscomfort en de faciliteiten om bagage en fietsen mee te nemen, te summier. Ik heb deze onderwerpen inderdaad niet in de concessieovereenkomst willen regelen, omdat er een aantal algemene principes ten grondslag ligt aan de concessie-overeenkomst. Het betreft ondermeer de interne prikkel die

in het contract besloten ligt, de procedures in de aanbestedingsprocedure en tot de aanvangsdatum en de versterking van de rol van consumentenorganisaties. Hieronder zal ik deze principes nader uiteenzetten.

Algemene principes

Concurrentievolle omgeving

HSA krijgt – binnen de voorwaarden zoals in de concessieovereenkomst bepaald – een ruime mate van ondernemersvrijheid. Hiervoor zijn verschillende redenen. De markt voor hogesnelheidsvervoer per spoor moet in Nederland nog ontwikkeld worden. Reizigers moeten verleid worden van het produkt gebruik te maken. Daarvoor is het van belang dat de vervoerder gebruik kan maken van veel instrumenten, waaronder een redelijke tariefsvrijheid en vrijheden ten aanzien van produktontwikkeling. De onderwerpen die vanuit maatschappelijk perspectief van belang zijn, zijn bepaald in de overeenkomst. Bovendien heeft de overeenkomst in zichzelf een grote prikkel voor de vervoerder om voldoende reizigers aan te trekken en hen derhalve een goede prijs/kwaliteitverhouding bieden. HSA start met betalen van de vergoeding voor de concessie op de aanvangsdatum, die door de Staat wordt bepaald. Vanaf dat moment is het belangrijk dat er opbrengsten worden gegenereerd en derhalve reizigers zijn. Hierbij moet HSA concurreren met conventionele trein, auto en vliegtuig.

Procedures

De concessieovereenkomst is tot stand gekomen in een openbare aanbestedingsprocedure. De Invitation to Tender die in december 2000 door de Staat is uitgebracht heeft geleid tot het indienen van biedingen door de partijen. De biedingen moesten bestaan uit een financieel bod en een business plan, waarin de aard van de aangeboden diensten in meer kwalitatieve zin is beschreven. Het betreft hier ondermeer de kwaliteit van de diensten voor de reiziger. Uiteraard heeft High Speed Alliance ook een dergelijk business plan ingediend. Daarbij is aandacht besteed aan zaken als de inrichting van de treinen, de service en het comfort die de reiziger aan boord mag verwachten. In de concessieovereenkomst is bepaald dat High Speed Alliance het business plan in redelijkheid dient uit te voeren. De verantwoordelijkheid voor het business plan ligt bij de vervoerder. Indien echter zou blijken dat de gerealiseerde kwaliteit van het vervoer dusdanig afwijkt van het business plan dat niet het hoogwaardige, comfortabele en servicegerichte vervoer wordt geboden, maar het HSL-vervoer een ander karakter krijgt, kan HSA daarop worden aangesproken.

Met de ondertekening van de concessieovereenkomst is de formele gunning een feit. De hogesnelheidstreinen zullen echter pas over een aantal jaren gaan rijden. Ten behoeve van de tussenliggende periode - de implementatieperiode – heeft HSA een Implementatieplan opgesteld. Dit plan omvat ondermeer tien mijlpalen, op basis waarvan de Staat de voortgang van het implementatieproces zal monitoren. Ten behoeve hiervan dient HSA ondermeer aan te tonen dat het rollend materieel geschikt is om het in de overeenkomst bepaalde uit te voeren. Vanuit dit perspectief moet ondermeer de algemene bepaling in de concessieovereenkomst over toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking worden gezien. Daarnaast is bepaald dat de vervoerder onder meer verplicht is advies te vragen aan het LOCOV ten aanzien van onder andere toegankelijkheid, sociale veiligheid en tarieven. Deze mechanismen – implementatieplan, mijlpalen, advies LOCOV – geven mijns inziens voldoende waarborg voor een maatschappelijk goed resultaat.

Versterking rol consumentenorganisaties

Het Wetsvoorstel concessiewet personenvervoer per trein is ter behandeling ingediend bij het parlement. Wanneer het Wetsvoorstel inwerking treedt, zal het onverkort van toepassing zijn op het vervoer over de HSL-Zuid. De concessieovereenkomst zal dan ook worden omgezet in een concessie. Dit betekent ook dat de in het Wetsvoorstel beschreven mechanismen voor advies door consumentenorganisaties van toepassing zullen zijn.

Ik ben voornemens om het adviesrecht van consumentenorganisaties te verzwaren door introductie van een gekwalificeerd adviesrecht met marginale toetsing door de rechter. Dit betekent dat van het advies

slechts gemotiveerd kan worden afgeweken en dat de argumenten die daaraan te grondslag liggen marginaal kunnen worden getoetst door de rechter. Met deze verzwaring van het adviesrecht verwacht ik de invloed van de consumentenorganisaties te vergroten.

Reactie per adviespunt

Algemeen

De consumentenorganisaties geven twee algemene adviezen: vertrouw niet teveel op de prikkels van concurrentie als sturend mechanisme, maar neem reizigerscomfort op in de concessievoorwaarden en zorg ervoor dat het reizen met de HSL niet al te ingewikkeld wordt gemaakt door onderscheid tussen binnenlandse en internationale treinen.

Ten aanzien van het eerste punt verwijs ik naar de algemene principes zoals hierboven beschreven. Het business plan van HSA, waarin is beschreven welk comfort de reiziger mag verwachten, dient in redelijkheid te worden uitgevoerd.

Het onderscheid tussen internationale en binnenlandse treindiensten wordt gemaakt omdat voor de internationale treindiensten samenwerking met de Belgische en Franse partners is vereist. Dat betekent dat deze partners dienen in te stemmen met de voorstellen die HSA doet. De reiziger zal overigens weinig merken van dit onderscheid. Wel is nu reeds duidelijk dat voor internationale treindiensten zowel voor de eerste als voor de tweede klasse reservering verplicht is, terwijl dit voor binnenlandse treindiensten alleen voor de eerste klasse is. Overigens moet u hierbij denken aan een laagdrempelig systeem. Hieronder ga ik daar nader op in. Daarnaast is de compensatieregeling voor de reiziger bij vertragingen ook afwijkend. Voor het internationale vervoer zijn de voorwaarden te vergelijken met de huidige Thalys-voorwaarden.

Fietsen

Het advies ten aanzien van het vervoer van fietsen is tweeledig: een concessiebepaling over verbetering van de fietsvervoermogelijkheden op internationale treinen en een bepaling dat vouwfietsen in binnenlandse treindiensten gratis kunnen worden vervoerd.

De aanwezigheid van fietsvervoermogelijkheden in internationale treindiensten is afhankelijk van de resultaten van de samenwerking met de Belgische en de Franse spoorwegmaatschappijen. Ik acht het aan de (internationale) ondernemers om te bepalen of het vervoer van fietsen rendabel is en of zij derhalve dergelijke voorzieningen willen aanbieden.

Voor de reiziger is het, net als bij het conventionele spoorvervoer, belangrijk dat de vouwfiets kan worden meegenomen in de trein als bagage. In het business plan van HSA is dit ook het uitgangspunt. Overigens kunt u bij de adviesaanvraag over de toegankelijkheid en sociale veiligheid van treinen dit punt in uw advies onder de aandacht van HSA brengen.

Rolstoelen en rollators

De consumentenorganisaties adviseren een garantie op te nemen voor voorzieningen voor het vervoer van rolstoelen en rollators ten behoeve van ouderen en gehandicapten.

Uiteraard acht ik het ook van belang dat het hogesnelheidsvervoer goed toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking. De bepaling in de concessieovereenkomst en de algemene principes ten aanzien van business plan en implementatieperiode bieden naar mijn mening voldoende basis om een goede toegankelijkheid te realiseren. Uiteraard zal dit door de Staat worden gemonitord. Daarnaast kunt u HSA

hierover adviseren bij haar adviesaanvraag over specifieke materieel-eisen ten behoeve van mensen met een functiebeperking.

Tarieven

De consumentenorganisaties adviseren te bepalen dat er voor het hoofdrailnet en het HSL-vervoer één kaartstelsel komt, dat er een noodprocedure komt voor het geval de chipcard nog niet beschikbaar is op de aanvangsdatum van de HSL-Zuiddiensten, dat de tariefkloof tussen het conventionele spoor en de Thalys wordt gedicht en dat er maatregelen komen om te voorkomen dat de reiziger bij een overstap naar een andere vervoerder een hoog basistarief betaalt.

Ik ga er vanuit dat de chipcard in 2006 operationeel is en derhalve toepasbaar in de HSL-Zuidtreinen. Daarmee is er een geïntegreerd kaartstelsel. Mocht dit onverhoopt niet het geval blijken dan voorziet de concessieovereenkomst in een inspanningsverplichting van HSA om kaartintegratie en kaart verkrijgbaarheid te realiseren.

De filosofie die ten grondslag ligt aan het contract is er één van ondernemersvrijheid. De ondernemer bepaalt welk produkt hij de consument aan wil bieden en de bijbehorende prijs – uiteraard binnen de in de concessieovereenkomst gestelde randvoorwaarden - en de consument kan kiezen van welke vervoersmodaliteit hij gebruik wil maken: al naar gelang de bestemming de auto, het conventionele spoor of het vliegtuig. Daar hoort tariefsvrijheid – als een belangrijk instrument om de markt te bewerken – bij. Indien de reiziger de prijs die hij betaalt voor de overstap van het conventionele spoor naar de HSL-treinen, om welke reden dan ook, niet op vindt wegen tegen de reistijdwinst en het comfort dat hem wordt geboden, dan kan hij gebruik blijven maken van het conventionele spoor. Niets weerhoudt hem daarvan. Met de komst van de HSL wordt hem een extra keuzemogelijkheid geboden, waar hij al dan niet gebruik van kan maken. Het is aan de vervoerder om door middel van een goede prijs/kwaliteitverhouding voldoende reizigers te trekken om de vergoeding die met deze overeenkomst is gemoeid aan de Staat te kunnen betalen.

De consumentenorganisaties vragen of de daluren op de HSL gelijk lopen met de daluren op het conventionele spoor.

Zoals hierboven uiteengezet heeft HSA binnen de grenzen van de concessieovereenkomst ondernemersvrijheid. Tariefdifferentiatie gedurende de dag behoort daartoe. Dit is een belangrijk instrument om de markt te bewerken. HSA heeft ook aangegeven van dit instrument gebruik te zullen maken. De spitsuren van HSA zijn volgens het business plan van 7.00 tot 10.00 uur en van 16.00 tot 19.00 uur.

De consumentenorganisaties adviseren om bepalingen op te nemen omtrent de seniorenpas.

Ik ga er vanuit dat hier bedoeld wordt het reductiesysteem voor ouderen dat NSR op het hoofdrailnet hanteert. Ik hanteer daarbij het uitgangspunt van ondernemersvrijheid en keuzevrijheid van consument. Senioren zijn een grote – en steeds groter wordende – doelgroep, die veelal buiten de spits reist en derhalve zeer interessant is voor de vervoerder. Het is in het belang van de vervoerder om deze markt aan te boren, om zo een goede spreiding van reizigers over de dag te realiseren. Hij is vrij in de bepaling van de wijze waarop hij dat doet. De consument kan vervolgens, alles afwegende, een keuze voor een modaliteit maken.

Zitplaatsreservering

De consumentenorganisaties zijn geen voorstander van een verplicht reserveringssysteem, en willen een garantie dat het reserveren van een zitplaats makkelijk en snel kan indien het toch onontkoombaar is. Zitplaatsreserveringen zijn heel gebruikelijk in de luchtvaart en in het internationale spoorvervoer. Het geeft zowel de reiziger als de vervoerder zekerheid: de vervoerder kan reizigers over de treindiensten spreiden en weet wat zijn opbrengst is, de reiziger heeft de garantie op een zitplaats. HSA heeft in haar business plan aangegeven dat in de toekomst reservering op eenvoudige wijze en laagdrempelige wijze plaats kan hebben: bijvoorbeeld via internet, telefonisch, bij NS-loketten en via kaartverkoopmachines.

Geschillenregeling ten behoeve van consumenten

De consumentenorganisaties adviseren HSA te verplichten zich te binden aan een procedure bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer van de Stichting Geschillencommissie voor consumentenzaken in Den Haag.

Zoals ik in reactie op het advies op het MoU al heb aangegeven zie ik geen reden om af te wijken van hetgeen bepaald is in de vigerende Wet personenvervoer 2000 en ook van toepassing is op het spoorvervoer: artikel 12 verplicht de vervoerder geschillen voor te leggen aan een geschillencommissie en stelt ook voorwaarden aan de geschillencommissie, maar laat de vervoerder vrij in de keuze van de commissie.

Bijlagen

De consumentenorganisaties zijn geïnteresseerd in het concept-contract met de NMBS. Dit contract is echter vertrouwelijk en zal niet worden overlegd.

Artikelsgewijs commentaar

Overwegingen, onderdeel G

De consumentenorganisaties stellen dat de overweging dat HSA de aanbesteding in concurrentie heeft gewonnen onnodig af doet aan het belang van consumenteninvloed.

Zoals hierboven aangegeven zal het Wetsvoorstel concessiewet personenvervoer per trein volledig van toepassing zijn op het vervoer over de HSL-Zuid. Consumenteninvloed tijdens de concessieperiode en in geval van een nieuwe aanbesteding is daarin geregeld.

Artikel 1

In de definiëring van "HSL-Zuid Infrastructuur" is het traject Amsterdam Zuid-Schiphol niet opgenomen. Het traject Amsterdam Zuid-Schiphol is optioneel voor de vervoerder en is om die reden niet opgenomen in de definitie.

Artikel 4

Ten aanzien van vaststelling van de bedrijfstijden van HSA en aansluiting van de bedrijfstijden op het nachtnet in de Randstad, hetgeen de consumentenorganisaties bepaald willen zien, hanteer ik de filosofie van ondernemersvrijheid. HSA staat aan de lat om een markt te ontwikkelen en moet daarin voldoende vrijheden hebben. Vanuit maatschappelijk perspectief acht ik het van belang dat de HSL-treinen een minimaal aantal malen per dag en per uur rijden. Dat is ook bepaald in de overeenkomst. Indien de vervoerder een markt ziet op aansluiting op het nachtnet, dan kan hij daartoe capaciteit aanvragen.

De consumentenorganisaties zien liever een harde bepaling in het contract over afwijkingen in het bedieningspatroon op zaterdag, zondag en feestdagen, dan een bepaling waarin de vervoerder advies aan moet vragen aan het LOCOV. Zoals hierboven aangegeven wil ik het adviesrecht van consumentenorganisaties verzwaren. Daarmee wordt de invloed vergroot.

Artikel 6

De consumentenorganisaties missen in dit artikel een aantal bepalingen die belangrijk zijn voor ouderen en gehandicapten.

Het merendeel van deze punten wordt gewaarborgd in de mechanismen zoals beschreven onder algemene principes (implementatieplan, mijlpalen, advies LOCOV. In haar business plan heeft HSA aangegeven hoe de inrichting van de treinen er uit zal zien. De punten die door de consumentenorganisaties zijn genoemd worden daarin nader uitgewerkt. Bij de adviesaanvraag van HSA aan het LOCOV over toegankelijkheid en sociale veiligheid kunt u HSA adviseren omtrent deze punten.

Artikel 6, tweede lid

De consumentenorganisaties adviseren zitplaatsreservering optioneel te maken, tenzij dat op een eenvoudige en snelle manier kan.

Hierboven ben ik daar reeds op ingegaan.

Het lijkt de consumentenorganisaties eigenlijk niet meer dan logisch dat de binnenlandse reizigers ook van de internationale treinen gebruik kunnen maken. Als dit niet het geval zal zijn, zullen er voor de binnenlandse reiziger tussen Amsterdam en Rotterdam 4 treinen en geen 6 treinen per uur rijden.

De toegang van binnenlandse reizigers tot internationale treinen is inderdaad onderwerp van onderhandeling tussen HSA en haar internationale partners. Het betreft hier echter de vraag of binnenlandse tweede klasse reizigers ook zonder reservering toegang krijgen. Eerder heb ik U gemeld dat er tussen Amsterdam en Rotterdam in het volledige bedieningspatroon zes treinen per uur zullen rijden.

Deze frequentie is zo hoog, dat de reiziger altijd een goede aansluiting zal ervaren. Mijs inziens is dit niet in tegenspraak met elkaar.

Artikel 6, vijfde lid

Onder aan HSA toerekenbare vertragingen wordt verstaan de vertragingen in HSA treindiensten die op enigerlei wijze worden veroorzaakt door HSA zelf (bijvoorbeeld als gevolg van tekort aan personeel of materieel).

Artikel 6, zesde lid

De consumentenorganisaties vragen zich af of de reiziger compensatie krijgt in geval van uitgevallen treinen en of de compensatie bij vertraging alleen betrekking heeft op het HSL-traject en de HSL-vervoerskaartje.

Ingeval van uitgevallen treinen die veroorzaakt worden door HSA zal de reiziger een vertraging ervaren die, indien aan de voorwaarden is voldaan, zal vallen onder het regime van de compensatie. De compensatie heeft betrekking op het vervoer dat verricht wordt door HSA en betreft de HSL-ticketprijs.

Artikel 6, zevende lid

Niet wordt vermeld hoeveel rolstoelplaatsen er in een treinstel aanwezig moeten zijn. Dit zou, als minimumeis, wel vermeld moeten worden. Voorts moet hierin verwezen worden naar COST335.

Ten aanzien van de toegankelijkheid van HSL-treinen voor mensen met een functiebeperking zijn hierboven onder "algemene principes" de mechanismen beschreven die een goede uitkomst waarborgen. Daarnaast heeft u een adviesrol ten aanzien van de inrichting van de treinen op het gebied van toegankelijkheid en sociale veiligheid.

Artikel 6, achtste lid

De consumentenorganisaties achten de afspraken over het gevoel van veiligheid van de reizigers onvoldoende, mede in het licht van het feit dat ze niet bekend zijn met de Safety Requirements in de ITT, en achten daarenboven de beschrijving van "behoorlijke" verlichting in de concessieovereenkomst niet voldoende en vinden dat zowel verlichting als leesverlichting "goed" dient te zijn.

De Safety Requirements betreffen technische veiligheidsspecificaties, onder meer ten aanzien van brandveiligheid. In aanvulling op deze eisen zijn bepalingen opgenomen over sociale veiligheid, omdat dit een belangrijk maatschappelijk probleem is.

De bepalingen ten aanzien van het bereiken van de hulpknop en de persoonlijke aandacht van de steward dragen belangrijk bij aan het vergroten van het gevoel van sociale veiligheid. Verlichting draagt daar ook aan bij. Het is echter aan de vervoerder om te bepalen welk niveau van verlichting door zijn klanten wordt gewenst. De leesverlichting is een kwaliteitsaspect waarvoor de vervoerder verantwoordelijk is. In het advies aan HSA omtrent sociale veiligheid kunt deze punten nog nader uitwerken.

Artikel 6, negende lid

De consumentenorganisaties vragen wie het klanttevredenheidsonderzoek uitvoert en wensen betrokkenheid bij de voortgang en de begeleidingscommissie. Tevens zien zij graag de gebieden die onderzocht worden uitgebreid.

Het klanttevredenheidsonderzoek wordt uitgevoerd door HSA. HSA rapporteert elk kwartaal aan de Staat met kopie aan het LOCOV over de uitkomsten van het onderzoek, dus in die zin is het LOCOV op de hoogte van de inhoud en de voortgang van het onderzoek. Er is geen begeleidingscommissie ingesteld, omdat het in het belang van de vervoerder is de mening van de klanten te kennen. Uitbreiding van het aantal onderzoeksgebieden is mogelijk, indien LOCOV daar overeenstemming met HSA over bereikt, maar dit zal niet leiden tot wijziging van de concessieovereenkomst. De klanttevredenheid over in de overeenkomst bepaalde gebieden zijn onderdeel van de prestatiemeting.

Artikel 8

De consumentenorganisaties wensen – bij ontstentenis van consumentenbescherming op Europees niveau – tevens adviezen te kunnen geven over internationaal vervoer en geven aan dat de opdracht van het LOCOV dient te worden gewijzigd indien daar bij de oprichting niet in is voorzien.

Vanuit consumentenbeschermingsoptiek vind ik het een interessante gedachte om het LOCOV ook te laten adviseren over internationaal vervoer. Deze gedachte behoeft wel nadere studie, omdat het internationale vervoer een resultante is van de samenwerking met internationale partners. Het kan derhalve nu geen gevolgen hebben voor de onderhavige overeenkomst. U kunt het echter wel voorleggen aan HSA.

Artikel 9

De consumentenorganisaties achten de bepaling dat het huidige niveau als uitgangspunt voor het aantal internationale treindiensten op de aanvangsdatum beneden de maat, gezien het feit dat het aantal Thalysdiensten de afgelopen jaren is uitgebreid en er geen reden is om aan te nemen dat dit in de komende jaren niet het geval is.

Het volledige bedieningspatroon dient binnen twee jaar na aanvangsdatum te zijn gerealiseerd. Het bedieningspatroon voor de internationale treindiensten dat wordt geboden tijdens de ingroeiperiode (de eerste twee jaar na aanvangsdatum), vindt plaats in overleg met NMBS en SNCF. Het kan derhalve zo zijn dat de internationale partners tot een hoger niveau besluiten gedurende de ingroeiperiode, wanneer zij inschatten dat daar een markt voor is. Om HSA en haar internationale partners de gelegenheid te bieden om tot een verantwoorde opbouw van treindiensten te komen is daartoe besloten.

Artikel 10

De consumentenorganisaties vragen zich af wat zij zich moeten voorstellen bij meerder vervoerders op de HSL-Zuid infrastructuur, aangezien het in deze overeenkomst gaat om unieke rechten.

Het unieke recht betreft het binnenlandse vervoer over de HSL. Het internationale vervoer is onderhevig aan Europese regelgeving die bepaalt dat internationale samenwerkingsverbanden vrije toegang hebben in de lidstaten (richtlijn 91/440/EEG en 2001/12/EG). Meerdere vervoerders zijn mogelijk maar zullen wel dezelfde gemiddelde gebruiksvergoeding aan de Staat moeten betalen.

Artikel 20

De consumentenorganisaties missen de rol van de consument bij een nieuwe aanbesteding.

Ingeval van een nieuwe aanbesteding zal het dan geldende wettelijke kader van toepassing zijn, inclusief de rol van de consumenten daarin.

Artikel 31, tweede lid

De consumentenorganisaties vinden dat er geen sprake kan zijn van een beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder in de vervoersvoorwaarden in het geval van de HSL.

De beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder is een standaardregeling, die in alle Europese landen en ook daarbuiten geldt voor vervoersondernemingen. In Nederland is deze mogelijkheid opgenomen in het Burgerlijk Wetboek. Recentelijk is het nieuwe Cotif-verdrag gesloten en ook door Nederland getekend. In dit verdrag wordt de mogelijkheid voor aansprakelijkheidsbeperking voor spoorvervoer herbevestigd, met dien verstande dat het minimumbedrag van aansprakelijkheid is verhoogd tot EURO 250.000,-. HSA is, zoals elke spoorvervoerder, hieraan gehouden.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos