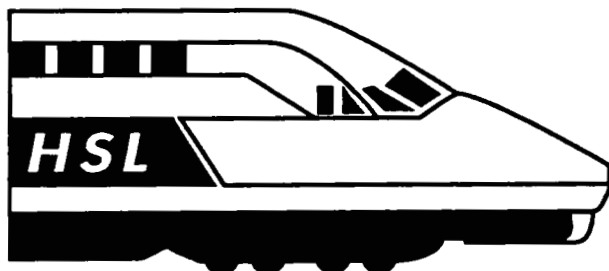


Mc Kinsey
HSL-Zuid

AARD EN OMVANG VAN HET HOGE-SNELHEIDSLIJN VERVOER: VERKENNING VAN MARKT- POTENTIEEL EN COMMERCIELE LEVENSVATBAARHEID

Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat/
N.V. Nederlandse Spoorwegen



Oktober 1992

oktober 1992

De heer K.H. van Hout
Algemeen Projectleider
Projectbureau Hoge-snelheidslijn
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20903
2500 EX Den Haag

Geachte heer Van Hout,

Met deze brief bieden wij u ons rapport "Aard en Omvang van het Hoge-snelheidslijnvervoer: Verkenning van Marktpotentieel en Commerciële Levensvatbaarheid" aan, dat in uw opdracht is opgesteld op basis van het onderzoek naar marktpotentieel en commerciële exploitatiemogelijkheden van een hoge-snelheidslijn dat gedurende afgelopen zomer door onze firma is uitgevoerd.

Aanleiding voor dit onderzoek vormde de voorbereiding van een nieuwe HSL-nota ter vervanging van de nota van 28 maart 1991. Overheersend doel van dit onderzoek is geweest een antwoord te vinden op de vraag of de hoge-snelheidslijn vanuit het perspectief van de Nederlandse deelname commercieel voldoende aantrekkelijk zou zijn om de directe exploitatiekosten te dekken en een bijdrage aan de infrastructuur te kunnen leveren. Hierbij ging het nadrukkelijk niet om het uitwerken van een geheel business plan voor de potentiële exploitant van de hoge-snelheidslijn, maar beperkte het onderzoek zich met name tot het analyseren van het mogelijk te realiseren vervoervolume op de potentiële hoge-snelheidslijnverbinding en tot het op basis van vereenvoudigde veronderstellingen met betrekking tot prijsstelling en kosten berekenen van de mogelijkheden tot commerciële exploitatie van de hoge-snelheidslijn.

Uit de veelheid van mogelijkheden in tracékeuzes en hieraan te relateren materieelinzet, haltering en dienstregeling zijn in overleg met de voor dit onderzoek aangestelde Projectgroep een aantal hoofdvarianten geformuleerd. Voor ieder van deze varianten is berekend welk marktpotentieel zou kunnen worden aangesproken en welke ruimte dit zou bieden voor commerciële exploitatie van de hoge-snelheidslijn. Daarnaast is in zijn algemeenheid een beschrijving gegeven van de diverse vereisten waaraan organisatie en produkt zouden moeten voldoen om het gesignaleerde marktpotentieel daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Aanzienlijk Marktpotentieel
Door Maatregelen in Binnen-
en Buitenland

De vijf gekozen varianten die zijn doorgerekend, onderscheiden zich met name in materieelinzet en in de aanleg van gedeeltelijke of geheel nieuwe hoge-snelheidsinfrastructuur in Nederland. Deze verschillende maatregelen vertalen zich direct in verschillen in reistijd,

hetgeen direct bepalend is voor de te verwachten marktvraag voor een hoge-snelheidstreinprodukt.

In alle varianten zal de reistijd met de trein tussen Amsterdam en Parijs al aanzienlijk verbeteren ten gevolge van infrastructurele maatregelen in België en Frankrijk. Zo kan in de zogenaamde Basisvariant, waarbij behalve de projecten in het kader van Rail 21 geen verdere infrastructurele maatregelen op Nederlands grondgebied worden voorzien, de huidige reistijd van meer dan zes uur worden verminderd tot een kleine vier uur en een kwartier. Dit vertaalt zich direct in meer treinreizigers tussen Amsterdam en Parijs en kan resulteren in een marktpotentieel van 3,4 miljoen internationale reizigers in 2003.

In de Minimale HST-variant wordt tevens hoge-snelheidsmaterieel ingezet op de bestaande infrastructuur in Nederland, en worden incrementele infrastructuurverbeteringen doorgevoerd. Naast het vermijden van een overstap in Brussel levert dit tevens ruim 25 minuten reistijd op; dit vertaalt zich in een additioneel marktpotentieel van ongeveer 1,9 miljoen reizigers in 2003.

In de Nieuw Tracé Zuid-variant is uitgegaan van aanleg van nieuwe infrastructuur tussen de Belgische grens en Rotterdam. Dit leidt tot een additionele reistijdverbetering en tot een additioneel marktpotentieel van 0,8 miljoen reizen.

In de Nieuw Tracé Noord-variant wordt alleen nieuwe infrastructuur aangelegd tussen Amsterdam en Rotterdam. De hierdoor te realiseren reistijdwinsten vertalen zich in een additioneel marktpotentieel aan internationale reizigers van ongeveer 0,5 miljoen. In deze variant kunnen echter ook binnenlandse reizigers tussen Amsterdam en Rotterdam profiteren van het mogelijke hoge-snelheidstreinprodukt. In de internationale treinen zouden dan ten noorden van Rotterdam naar verwachting 2,8 miljoen binnenlandse reizigers kunnen worden vervoerd. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de eventuele inzet van binnenlandse shuttles tussen Amsterdam en Rotterdam.

In de Maximale HST-variant tenslotte, worden alle voorzieningen getroffen om een zo snel mogelijke verbinding tussen Amsterdam en Parijs te kunnen realiseren. De totale reistijd met de trein tussen Amsterdam en Parijs bedraagt dan nog slechts ruim drie uur, hetgeen kan resulteren in een internationaal reizigersvolume van 6,6 miljoen in 2003. In deze situatie kan de hoge-snelheidslijnverbinding op Parijs vrijwel direct concurreren met het vliegtijd voor wat betreft deur-tot-deur reistijd. Ook in de maximale variant kan bovendien het binnenlandse marktpotentieel tussen Amsterdam en Rotterdam worden aangesproken.

Naast het internationale marktpotentieel op het project Amsterdam-Parijs en het binnenlands marktpotentieel tussen Amsterdam en Rotterdam kan een verdere vervoergroei worden gerealiseerd op overige bestemmingen. Indien een doorgaande trein naar Londen kan worden aangeboden, zou naast de 0,6 miljoen reizen die reeds in de 6,6 miljoen van de Maximale Hoge-snelheidsvariant zijn meegenomen, nog een additioneel aantal reizigers van 1,3 miljoen te verwachten zijn in 2003. Dit wordt veroorzaakt door enerzijds het opheffen van de overstap in Brussel en anderzijds het realiseren van een nieuw tracé tussen Londen en de Kanaaltunnel. Daarnaast bestaan er met name voor de particuliere reizigers additionele marktmogelijkheden op bestemmingen in Zuid-Frankrijk en richting Zwitserland en Spanje.

Voor optima
discussie
zie Schema
28.

Commerciële Exploitatie
Haalbaar, Maar Onvoldoende
Voor Financiering Infrastructuur

Op basis van vereenvoudigde veronderstellingen voor wat betreft concurrentie, prijsstelling, produktiekosten en fasering kan in alle varianten naar verwachting een positief exploitatieresultaat worden gerealiseerd, hoewel gering in de Minimale HST-variant. Een aanzienlijk beter exploitatieresultaat zou kunnen worden gekregen door optimalisatie van prijs en capaciteit en door tariefdifferentiatie. In alle varianten behalve de Basisvariant kan het exploitatieresultaat hierdoor met een bedrag van in orde van grootte 50 miljoen per jaar worden verbeterd.

Gezien de sterke concurrentiepositie van een hoge-snelheidslijnprodukt lijkt er voldoende ruimte voor gedifferentieerde prijsverhogingen in orde van grootte 25 procent voor particulieren en 60 procent voor zakelijke reizigers. Een dergelijke prijsverhoging leidt echter tevens tot een verlies aan volume van naar verwachting tussen de 1 en 1,5 miljoen reizen in 2003. Voor de Maximale HSL-variant zou dit resulteren in een marktpotentieel na optimalisatie van 5,3 miljoen reizen.

Ook na optimalisatie zal het exploitatieresultaat in alle varianten echter nog steeds onvoldoende zijn om de benodigde investeringen in infrastructuur te kunnen bekostigen.

Aan Overige Vereisten te
Voldoen Voor Realisatie

Om het geïnitieerde marktpotentieel en de hieraan gerelateerde exploitatieresultaten daadwerkelijk te kunnen realiseren, zal aan een groot aantal vereisten moeten worden voldaan, in organisatorische zin, op het gebied van produkt en service en in operationele zin.

Organisatorisch is het wenselijk een separate, herkenbare en winstverantwoordelijke bedrijfseenheid of onderneming op te richten die wordt belast met de exploitatie van het hoge-snelheidslijnvervoer. Organisatorische scheiding is wenselijk vanwege de andere aard en markt van een hoge-snelheidstreinprodukt versus bestaande rail-produkten.

Naast materieelkeuze en tracévaststelling is voorts een verdere uitwerking van de belangrijkste produkt- en service-aspecten vereist, aangezien deze in grote mate zullen bepalen of het potentieel voor een hoge-snelheidslijnprodukt ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Het betreft hier zowel het distributiesysteem met betrekking tot kaartverkoop en reservering, het voor- en natransport, service-elementen tijdens de reis en het algehele marketing-management.

Tenslotte zou op operationeel niveau nauw dienen te worden samengewerkt met buitenlandse spoorwegmaatschappijen om een betrouwbare vaste dienstregeling te kunnen uitvoeren.

* * *

De opdracht die aan ons is verleend heeft ons bijzonder geboeid, mede gezien het grote maatschappelijke belang van de uiteindelijke besluitvorming rondom de hogesnelheidstrein. Wij hopen met onze werkzaamheden een zinvolle bijdrage te hebben kunnen leveren aan de nieuwe HSL-nota en aan het hierop te baseren besluitvormingsproces.

Met de meeste hoogachting,

AARD EN OMVANG VAN HET HOGE-SNELHEIDSLIJN-
VERVOER: VERKENNING VAN MARKTPOTENTIEEL
EN COMMERCIËLE LEVENSVATBAARHEID

INDELING RAPPORTAGE

	<u>Pagina</u>
INLEIDING	
- Achtergrond	1
- Aanpak	2
I MARKTPOTENTIEEL	
- Voornaamste Varianten	I-1
- Maatregelen Buitenland	I-3
- Maatregelen Nederland	I-4
- Andere Bestemmingen	I-6
- Binnenlands Gebruik	I-7
II COMMERCIËLE EXPLOITATIE	
- Positief Resultaat	II-1
- Ingroeimodel	II-1
- Optimalisatie	II-2
III VEREISTEN	
- Organisatorische Vereisten	III-1
- Produkt- en Servicevereisten	III-2
- Operationele Vereisten	III-3

INLEIDING

ACHTERGROND

Met het opstellen van de Nota Hoge-snelheidslijn van voorjaar 1991, werd een belangrijke stap gezet in de ontwikkeling van het beleid ten aanzien van de hoge-snelheidslijn in Nederland, met name de verbinding met Brussel en Parijs en de daarbij behorende tracés. Een ministeriële projectgroep werd vervolgens ingesteld voor verdere uitwerking en evaluatie van de infrastructurele, materiële en exploitatieve mogelijkheden van de hoge-snelheidslijn, waarbij de vraagstelling aangaande de verwachte omvang en aard van het vervoer voor een hoge-snelheidsverbinding bijzondere aandacht zou krijgen. Immers, een redelijke mate van zekerheid zal moeten bestaan dat van een dergelijke verbinding ruim gebruik zal worden gemaakt. De mate waarin de exploitatie ook aan kosten voor infrastructuur zal bijdragen is dan een volgend vraagstuk.

Een onderbouwing van de verwachte vervoervraag en commerciële levensvatbaarheid moet derhalve worden gezien in het licht van de naderende beslissing over de wijze waarop - en de mate waarin - de rijksoverheid tot belangrijke infrastructurele voorzieningen voor de hoge-snelheidslijn over zal gaan. De evaluatie is derhalve van strategische aard en vervangt als zodanig niet een meer operationeel uitgewerkt business plan waarin meer specifiek op produkt- en service-aspecten, kaart- en tariefsoorten, verkoop- en distributie-inspanning en promotionele activiteiten zal moeten worden ingegaan. Het betekent tevens dat een globale evaluatie van levensvatbaarheid nog geen optimalisatie van de dienstregeling, van de inzet van materieel, of van de afstemming met andere openbaar vervoer- en treinvoorzieningen in Nederland inhoudt. De direct bij de hoge-snelheidslijn betrokken aspecten van suprastructuurvoorzieningen zoals de lokaties van stations, stationsinrichting, "park- and ride"-mogelijkheden en dergelijke zijn in het kader van de strategische evaluatie eveneens niet uitputtend onderzocht. Deze zullen alle onderdeel moeten uitmaken van een meer uitgewerkt business plan.

De vraag naar de verwachtingen ten aanzien van de aard en omvang van het vervoer en van de commerciële mogelijkheden van een hoge-snelheidsprodukt worden met name bepaald door de verschillende verbeterde reistijden die kunnen worden gerealiseerd en de daartegenover staande kosten. Een resulterend exploitatie-overschot is dan beschikbaar voor bekostiging van infrastructurele voorzieningen die onder verantwoordelijkheid van de rijksoverheid worden aangelegd en gefinancierd en die de verbeterde reistijden mogelijk maken.

Voor de hierboven omschreven algehele vraagstelling, verzocht het Ministerie van Verkeer en Waterstaat McKinsey & Company de projectorganisatie ter zijde te staan. Gezien de directe belangen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) bij het onderwerp alsmede de daar aanwezige kennis, werd de NS gevraagd aan het studieproject deel te nemen in de vorm van een lidmaatschap van de Projectgroep en de Werkgroep.

De werkzaamheden van dit projectteam hadden een raakvlak met de activiteiten die in het kader van de Stuurgroep Privatisering Rail-infrastructuur (SPRI) worden uitgevoerd ten aanzien van de financiering van de infrastructuur. Immers, ook de SPRI zal een beeld van de mogelijkheden tot exploitatie moeten ontwikkelen om private financiers te interesseren

voor een investering in infrastructuur. Toch is er een verschil in oogmerk van de verschillende activiteiten. De onderhavige rapportage behandelt de vraag of verwacht mag worden dat, onder verschillende scenario's, marktvrage aanwezig is en een commercieel te exploiteren produkt in de behoefte van de markt zal voorzien. Hierbij komt een "orde van grootte" van een mogelijk exploitatie-overschot als "bijprodukt" van de evaluatie tot stand. Bij de activiteiten in het kader van de SPRI gaat het veeleer om vragen van de financieringsmogelijkheden.

De feitelijke onderzoek- en evaluatieperiode vond plaats gedurende de maanden april-augustus 1992. Na afsluiting van voorlopige rapportages is nog enige tijd gemoeid geweest met verdere verfijning van formuleringen en opstellingen.

Het onderzoeksteam van McKinsey & Company werd in haar werkzaamheden geassisteerd door D.J. Hatch, J.P. Braber en Drs. M. van Hagen van de zijde van de NS, en J. Griep, R. Köhler, A.J.M. Savelberg, Drs. J.G. Veldhuis en J.M.C. van Vliet van de zijde van de rijksoverheid. Regelmatig werd de voortgang gerapporteerd en besproken in de Projectgroep onder leiding van K.H. van Hout, verder bestaande uit Ir. F.D. Andrioli, Ir. F.M. Baud, Drs. G.W. Gustafson, Drs. A. Baanders, Prof. Drs. J.G. de Wit en Ir. H.G.H. ten Hoopen.

AANPAK

De aanpak is gericht geweest op het in kaart brengen van de huidige en toekomstige vervoerstromen van en naar Nederland op de bestemmingen België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Medewerking is hierbij verkregen van het bureau MVA Consultancy in Engeland, dat over een database beschikt van herkomsten en bestemmingen van vervoer per vervoermotief (zakelijk dan wel particulier), en daarbij empirische gegevens heeft ontwikkeld ten aanzien van reistijd- en prijselasticiteiten.

Voor wat betreft de prijsstelling werd uitgegaan van de bestaande tarieven voor het internationale treinprodukt. Op basis van deze gegevens zijn gemiddelde tarieven berekend voor het zakelijke en het particuliere reismotief, rekening houdend met het onderscheid tussen eerste en tweede klas en met de diverse bijzondere kaartsoorten. De vereenvoudigende veronderstelling is aangehouden dat de tarieven (c.q. kosten) van het reizen per personenauto, vliegtuig of trein relatief gelijk blijven, anders dan door maatregelen van het spoor zelf. Voor het spoorprodukt kon de hoogte van de tarieven worden gevarieerd om het economisch resultaat te berekenen.

De aanpak betrof derhalve ook het "optimaliseren" van de prijs-volumeverhouding, waarbij de "produktiekosten" werden behandeld als een variabele grootte per eenheid capaciteit. De optimalisaties betroffen a) het verbeteren van het resultaat door bij verhoging van tarieven een verlies aan volume te accepteren, daar waar het netto effect positief is en b) het door prijsmaatregelen stimuleren van het meer gelijkmatig over de periode van de dag "opvullen" van de capaciteit waarmee een structureel hogere bezettingsgraad zou kunnen worden bereikt.

De capaciteitskosten (materieel) zijn door de Nederlandse Spoorwegen berekend op basis van beste inzichten zoals die gedurende de zomer van 1992 aanwezig waren.

Verbetering in de samenstelling van de treinstellen en inzet van materieel en dergelijke zijn niet meegenomen. Als zodanig kunnen de gehanteerde richtgetallen dan ook niet als budget worden gezien.

Gezien de strategische aard van de vraagstelling kan - in analytische zin - worden aangehouden dat bij meer vraag meer capaciteit in incrementele eenheden wordt ingezet en dat bij minder aantallen reizigers pro rata minder capaciteit nodig is, en derhalve minder kosten worden gemaakt. Wanneer na besluit tot aanvang van de hoge-snelheidsverbinding de investeringen hebben plaatsgevonden, krijgt de capaciteit het karakter van vaste kosten. Optimalisatie in bedrijfs-economische zin binnen een bestaande vaste-kostenstructuur heeft in de onderhavige strategische analyse derhalve niet plaatsgevonden.

In de verschillende varianten van het hoge-snelheidslijnprodukt is met behulp van de Nederlandse Spoorwegen ingeschat of de baancapaciteit de treinen inderdaad kan verwerken. Met name bij die varianten waar hoge-snelheidsmaterieel op voor binnenlands gebruik bestemde infrastructuur wordt ingezet was deze evaluatie van belang.

Een laatste aspect betreft nog de evaluatie van het met succes ontwikkelen van de commerciële exploitatie van een hoge-snelheidslijnprodukt. Dit aspect van het onderzoek betrof het in kaart brengen en samenvatten van beschikbare kennis binnen McKinsey & Company en van inzichten bij luchtvaartmaatschappijen en andere spoorwegexploitanten. De evaluatie betreft niet meer dan een aanzet tot aandachtspunten die in een business plan aan de orde zullen moeten komen. Het beoogt wel duidelijk te maken dat een hoge-snelheidslijnprodukt, dat zal moeten concurreren op internationale bestemmingen met onder andere de luchtvaart, in haar aanpak en uitwerking verschillen zal vertonen met bestaande internationale railprodukten.

I - MARKTPOTENTIEEL

Het marktpotentieel voor een hoge-snelheidsverbinding tussen Nederland enerzijds en België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk anderzijds is aanzienlijk. Zo zal bij een gemiddeld genomen economische groei in Europa (European Renaissance scenario) een volledig doorgevoerde hoge-snelheidsverbinding omstreeks de eeuwwisseling tussen de 6 en 7 miljoen reizigers op jaarbasis kunnen vervoeren (Schema 1).

VOORNAAMSTE VARIANTEN

De hoge-snelheidsverbinding kan in verschillende varianten worden gerealiseerd die zich voornamelijk onderscheiden door verschil in reistijd, een belangrijke factor die sterk bepalend is voor de te verwachten marktvaag. Verschil in reistijd ten aanzien van de huidige spoorverbinding kan worden verkregen door hogere snelheden, zowel door inzet van hoge-snelheidsmaterieel als door infrastructurele voorzieningen.

- ¶ Om de effecten van verschillende varianten* in kaart te brengen, wordt uitgegaan van een Basisvariant (Schema's 2 en 3). In deze variant zijn binnen de plannen van Rail 21 (en Pro Rail) infrastructurele voorzieningen in Nederland doorgevoerd die op het traject Amsterdam-Parijs tijdwinst geven ten opzichte van de huidige situatie. Zo kan na "Rail 21" een betere aansluiting in Brussel worden verkregen. Dit betekent dat in de Basisvariant aansluiting op de hoge-snelheidsverbinding via overstappen tussen Brussel en Parijs en/of via de Kanaaltunnel met Londen wordt verkregen.

De huidige reistijd van Amsterdam naar Antwerpen zal van 134 minuten met 20 minuten worden verlaagd naar 114 minuten. Met een overstap in Brussel en vervolgens vervoer per hoge-snelheidstrein tussen Brussel en Parijs wordt de reistijd van Amsterdam naar Parijs van 6 uur 5 minuten verlaagd tot 4 uur 13 minuten, een tijdwinst die derhalve grotendeels mogelijk wordt gemaakt door de TGV-verbinding Brussel-Parijs.

- ¶ In de Minimale Hoge-snelheidslijnvariant wordt hoge-snelheidsmaterieel ingezet op de bestaande, dat wil zeggen na Rail 21/Pro Rail aanwezige railinfrastructuur in Nederland, waardoor een doorgaande reis naar Parijs mogelijk wordt. Additionele infrastructurele voorzieningen worden getroffen om het toenemende vervoervolume op de Nederlandse baanvakken te accommoderen. Deze variant geeft ten opzichte van de Basisvariant naast het vermijden van de overstap in Brussel ruim 25 minuten reistijdwinst op de verbinding Amsterdam-Parijs. Daartegenover staan additionele kosten voor investeringen in infrastructuur en in het hoge-snelheidsmaterieel in orde van grootte van ruim f 1 miljard.

* Uit de veelheid van mogelijkheden in tracékeuzes, materieelinzet, haltering, en dergelijke zijn in overleg met de Projectgroep een vijftal hoofdvarianten geformuleerd. Voor de variant Tracé Zuid werd configuratie "H" en voor Tracé Noord configuratie "A" aangehouden, zoals gedefinieerd door het Projectteam Infrastructuur.

- ¶ In de Nieuw Tracé Zuid-variant wordt nieuwe infrastructuur aangelegd vanaf de Belgische grens tot aan Rotterdam, waardoor de hoge-snelheidstrein inderdaad haar hoge snelheden kan bereiken en tijdwinst kan boeken. De onder de Minimale Hoge-snelheidslijnvariant aangehouden verbeteringen in infrastructuur voor capaciteitsuitbreiding ter accommodatie voor toenemend vervoer wordt in deze variant slechts doorgevoerd op het tracé ten noorden van Rotterdam, omdat ten zuiden hiervan het nieuwe tracé beschikbaar is. Op de verbinding wordt de reistijd verder verlaagd met 15 minuten in vergelijking met de minimale variant. Hier staan wel aanzienlijke investeringen in nieuwe infrastructuur in orde van grootte van f 2 miljard tegenover.
- ¶ In de Nieuw Tracé Noord-variant wordt alleen nieuwe infrastructuur aangelegd tussen Rotterdam en Amsterdam. De hoge-snelheidslijn kan nu tussen Rotterdam en Amsterdam hoge snelheden bereiken, waardoor een tijdwinst van omstreeks 20 minuten mogelijk wordt ten opzichte van de minimale variant, uiteraard alleen voor passagiers met bestemming of herkomst Amsterdam of Schiphol. De geschatte totale investering is omtrent f 2,2 miljard.
- ¶ In de Maximale Hoge-snelheidslijnvariant worden al die voorzieningen getroffen om een zo snel mogelijke verbinding te realiseren. Er rijdt (frequent) hoge-snelheidsmaterieel tussen Parijs en Nederland, en een vrijwel geheel nieuw tracé, geschikt voor hoge snelheden, is aangelegd tussen Amsterdam en de Belgische grens. De tijdwinst ten opzichte van de minimale variant is 35 minuten en de reistijd tussen Amsterdam en Parijs bedraagt in totaal nog maar 3 uur en 10 minuten. De totale investering van railinfrastructuur bedraagt omstreeks f 3 miljard.

Een overzicht van de reistijden onder de verschillende varianten tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam enerzijds en Antwerpen, Brussel, Parijs en Londen anderzijds wordt gegeven in Schema 4).

In alle varianten is aangehouden dat de hoge-snelheidsverbinding tussen Nederland en België, Frankrijk en Engeland, binnen Nederland de plaatsen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam aandoet.

Aangenomen wordt, dat in alle varianten - met uitzondering van de Nieuw Tracé Noord-variant en de Maximale Hoge-snelheidslijnvariant - ook Den Haag (Hollands Spoor) wordt aangedaan. In de Nieuw Tracé Noord-variant en de Maximale Hoge-snelheidslijnvariant vervalt de stop in Den Haag door de ligging van de tracés. In deze varianten wordt aangenomen dat een goede aansluitende verbinding wordt geboden tussen Den Haag (HS en CS) en Rotterdam.

De hier geschetste varianten vormen, met name in hun infrastructurele uitwerking, slechts een klein deel van de varianten die binnen de projectorganisatie worden onderzocht. Voor de in het rapport gestelde vragen van strategische aard naar vervoervraag en commerciële exploitatie kunnen de gegeven varianten echter geacht worden een representatief beeld te geven van de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een hoge-snelheidslijnprodukt.

MAATREGELLEN BUITENLAND

Aanzienlijk marktpotentieel is reeds aanwezig in de Basisvariant, waarin het huidige vervoer op de verbinding meer dan verdubbelt tot bijna 3,5 miljoen reizen per jaar, grotendeels door vanaf Brussel gebruik te maken van de door de Franse en Belgische autoriteiten aangelegde hoge-snelheidsverbinding (Schema 5).

- ¶ In het gehanteerde basisjaar (2003) en met de huidige tarieven van trein en vliegtuig en kosten van de auto, wordt in de Basisvariant een marktpotentieel aangesproken van 1,5 miljoen additionele reizen per jaar. Dit potentieel komt bovenop de autonome groei in het internationale vervoer in de periode 1990-2003, geschat op 0,4 miljoen reizen. Het additionele marktpotentieel wordt mogelijk door verbeterde Beneluxtreinverbindingen tussen Nederland en Brussel en de goede aansluiting op de hoge-snelheidstrein Brussel-Parijs en Brussel-Londen (via de Kanaaltunnel).
 - De vervoerstromen tussen Nederland en België, Frankrijk en Engeland vertonen de afgelopen jaren een interessante groei. Voor Frankrijk en België wordt deze vervoergroei vooral met de auto gerealiseerd; de trein en het vliegtuig blijven hier achter. De groei op Engeland ligt uitsluitend in vliegverbindingen (Schema 6).
 - Voor de periode tot omstreeks de eeuwwisseling wordt een verdere aanzienlijke groei (gemiddeld meer dan 50 procent) van het internationale vervoer verwacht (European Renaissance model), waarbij met name het transferverkeer met het vliegtuig op Schiphol zich bijzonder sterk zal ontwikkelen (Schema 7).
- ¶ Het marktpotentieel dat door de introductie van het hoge-snelheidsproduct wordt aangesproken komt vooral tot stand door de aanzienlijke reistijdverbeteringen. Bij gelijkblijvende prijsverhoudingen tussen het vervoer per auto, vliegtuig en trein zal bij steeds kortere reistijden meer potentieel worden aangesproken.
 - Zowel voor zakelijk als particulier vervoer zal een beter product eerst substitutie vanuit de conventionele trein veroorzaken, vervolgens zal bij steeds kortere reistijden een toenemend aantal reizigers worden verworven, die anders met de auto of het vliegtuig zouden hebben gereisd (Schema 8).
 - Een speciaal marktpotentieel ontstaat door de generatie van nieuwe vraag. Elke verbetering in een vervoerproduct zal nieuwe reizigers aantrekken die anders thuis waren gebleven. Dit effect is sterker voor de particuliere reizigers dan voor die met een zakelijk motief. De verwachte meer dan verdubbeling van het aantal reizigers op de onderzochte corridors in de Basisvariant, bestaat voor bijna de helft uit nieuwe reizigers (Schema 9). Ruim een derde van het vervoer bestaat uit reizigers die anders met het vliegtuig waren gegaan, en een vijfde is vervoer dat zonder een hoge-snelheidsverbinding met de auto had gereisd.

- Een dergelijke ontwikkeling kan ook worden geconstateerd bij de introductie van de TGV op de route Parijs-Lyon in 1980, waarbij substitutie vanuit het vliegtuig en de auto plaatsvond. Volgens zegslieden in Frankrijk heeft ook een aanzienlijk generatie-effect plaatsgevonden (Schema 10). Bij de introductie van de ICE in Duitsland kon dit ook worden geconstateerd. De korte tijdsperiode van meting na introductie houdt echter in dat mogelijk ook veel mensen het nieuwe produkt hebben willen proberen. Een bestendige vraaggeneratie kan pas op termijn worden vastgesteld (Schema 11).
- De gehanteerde reistijdelasticiteiten - bij gelijk blijvende tarieven - worden empirisch ondersteund door het geconstateerde marktaandeel van de trein ten opzichte van het vliegtuig bij diverse verschillen in reistijd tussen trein en vliegtuig: naarmate het verschil in reistijd tussen trein en vliegtuig wordt geminimaliseerd of zelfs negatief wordt, wint de trein aan marktaandeel ten opzichte van het vliegtuig op dezelfde vervoerrelatie (Schema 12).

De Basisvariant genereert dus reeds een aanzienlijk marktpotentieel, vooropgesteld dat na de voorzieningen binnen Rail 21 er daadwerkelijk goede aansluitingen in Brussel tot stand komen. De reistijd van huis tot huis zal het marktpotentieel voor een hoge-snelheidsprodukt in grote mate bepalen. Dit betekent dat de exploitant grote aandacht zal moeten besteden aan bijvoorbeeld het minimaliseren van overstaptijden, aan inrichting van - en toegang tot - stations en perrons, en aan snelle aan- en afvoer bij de stations. Zowel de werkelijke reistijd als de reistijd in de perceptie van de reiziger is hierbij van belang. Enkele minuten tijdwinst voor de reiziger in dit opzicht is van evenveel belang als enkele minuten tijdwinst veroorzaakt door aanzienlijke infrastructurele voorzieningen, waardoor de trein sneller kan rijden.

MAATREGELLEN NEDERLAND

Vervoeromvang

Het marktpotentieel op de verbindingen tussen Nederland en de onderzochte bestemmingen zal verder kunnen worden verhoogd met ruim 3 miljoen reizen per jaar - bij een gemiddelde economische groei (European Renaissance scenario) en bij relatief gelijkblijvende tarieven - indien maatregelen binnen Nederland verdere tijdwinst voor de reiziger mogelijk maken (Schema 13).

- ¶ Door hoge-snelheidsmaterieel op de bestaande infrastructuur te laten doorrijden tot aan Amsterdam, waardoor overstappen in Brussel wordt voorkomen, zal een marktpotentieel van omstreeks 1,5 miljoen reizen worden aangesproken. Wordt binnen deze "Minimale variant" de infrastructuur zodanig aangepast dat enkele bottlenecks worden opgeheven en althans een redelijke snelheid op het Nederlandse grondgebied door het hoge-snelheidsmaterieel kan worden gerealiseerd, dan levert dit nog eens een potentieel van 0,5 miljoen reizen op.

- ¶ Een verdere belangrijke toename in het potentieel aan reizigers is mogelijk indien op het traject ten zuiden van Rotterdam en op het traject tussen Rotterdam en Amsterdam de hoge-snelheidstrein door aanleg van een nieuw tracé hoge snelheden kan bereiken en daarmee aanzienlijke additionele tijdwinst zal kunnen realiseren.

Afhankelijk van de tracé-keuze zal de Nieuw Tracé Zuid-variant door de tijdwinst een potentiële vraag van 0,8 miljoen reizen opleveren. Op het tracé ten noorden van Rotterdam kan een additionele vraag van 0,5 miljoen reizigers met internationale bestemmingen worden aangesproken.

Het spreekt vanzelf dat bij deze varianten een optimale dienstregeling moet worden vastgesteld die het potentieel van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zo goed mogelijk bedient en tegelijkertijd het produkt (en dus de reistijd) zo aantrekkelijk mogelijk maakt. Zo zouden bijvoorbeeld de hoge-snelheidstreinen afwisselend vanaf Rotterdam op bestaande tracés naar Den Haag kunnen worden geleid en direct kunnen doorgaan naar Amsterdam. Ook kan uiteraard een tracé-keuze waarbij Den Haag wel wordt aangedaan worden overwogen. Hierbij dient de winst van het aanspreken van meer Haags marktpotentieel - ten opzichte van het aantal reizigers uit de Haagse agglomeratie die zonder directe aansluiting op het tracé op andere wijze in Rotterdam aansluiting zullen zoeken - te worden afgewogen tegen verlies van reizigers op het traject naar en van Amsterdam en Schiphol - door tijdverlies ten gevolge van een minder snel tracé en een extra stop in Den Haag -. Een verdere uitwerking van de configuratie van stations en hun direct en indirect marktpotentieel is daarbij noodzakelijk (Schema 14).

Samenstelling Vervoer

Met nieuwe tracés waardoor hoge snelheden worden gehaald binnen Nederland, zal onder een Maximale Hoge-snelheidslijnvariant een additioneel marktpotentieel van ruim 3 miljoen reizigers worden aangesproken.

- ¶ Bijna een derde van deze reizigers bestaat uit diegenen die anders met de auto zouden reizen, een derde bestaat uit substitutie van het vliegtuig, en iets meer dan een derde bestaat uit nieuwe reizigers (Schema 15).
- ¶ Op het traject Amsterdam-Parijs zal het hoge-snelheidsprodukt een zodanige reistijdwinst voor de reizigers realiseren dat zij, mede gezien de aangehouden hoogte van de tarieven van het vliegtuig en de kosten van de auto, een sterke marktpositie zal innemen (Schema 16).
- ¶ Binnen de substitutie van vervoer per vliegtuig speelt het transfervolume een belangrijke rol. Gezien de positie van Schiphol als transferhaven tussen de intercontinentale verbindingen met het Europese achterland, zal de hoge-snelheidsverbinding op de corridors naar Antwerpen, Brussel en Parijs een aanzienlijk deel van het voor- en natransport van intercontinentale reizen gaan verzorgen (Schema 17).

ANDERE BESTEMMINGEN

De mogelijkheden van verdere vervoertoe name door aansluiting van hoge-snelheidsverbindingen naar Londen en "voorbij" Parijs lijken interessant.

- ¶ Het potentieel op de verbinding Nederland-Londen wordt voor het basisjaar ingeschat op maximaal 2 miljoen reizigers (Schema 18).
 - Reeds bij de Basisvariant met overstapmogelijkheden in Brussel op de hoge-snelheidsverbinding met Londen zal een markt worden aangesproken van in de orde van grootte 0,4 miljoen reizigers.
 - In geval van de Maximale Hoge-snelheidslijnvariant binnen Nederland zal de kortere reistijd een additioneel volume van 0,2 miljoen reizen per jaar kunnen genereren.
 - Indien een materieelinzet en dienstregeling kan worden gecreëerd waarbij de overstap in Brussel wordt opgeheven, zal de tijdwinst in een additionele 0,8 miljoen reizen op de verbinding Londen-Nederland resulteren.
 - En wanneer in Engeland een nieuw tracé wordt aangelegd waardoor de hoge-snelheidstreinen ook in Engeland een hoge snelheid kunnen bereiken en daarmee kortere reistijden realiseren, resulteert dit in een verdere groei in markt vraag in een orde van grootte van 0,5 miljoen reizigers.
 - Een hoge-snelheidsverbinding met Engeland heeft derhalve een goede positie op de vervoermarkt tussen Nederland en Londen (Schema 19).
- ¶ Een hoge-snelheidslijnproduct dat Nederland in en om Parijs aansluiting geeft op het hoge-snelheidslijnnnet binnen Frankrijk en richting Zwitserland en Spanje, biedt additionele marktmogelijkheden.
 - De reistijden, hoewel sterk verbeterd ten opzichte van de huidige treindiensten, zullen echter niet in die mate veranderen dat zij zullen concurreren met het vliegtuig.
 - Voor de zakelijke reiziger zal het hoge-snelheidslijnproduct "voorbij" Parijs dan ook niet interessant zijn.
 - Voor de privé-reiziger is er verschil tussen diegenen die nu met de auto naar het zuiden gaan of met de (conventionele) trein. In dit segment kan additioneel volume door een hoge-snelheidsverbinding tussen Nederland en Frankrijk, Zwitserland en Spanje worden verwacht, gezien de reisduur van 6 à 8 uur op de meest belangrijke bestemmingen en de lagere kosten ten opzichte van het vliegtuig (Schema 20).

BINNENLANDS GEBRUIK

Het marktpotentieel voor binnenlands gebruik van een hoge-snelheidsprodukt, mogelijk gemaakt door een nieuw tracé tussen Rotterdam en Amsterdam/Schiphol, is aanzienlijk.

- ¶ Ondanks de verwachte lagere groei van de mobiliteit in Nederland bestaat een zeer grote vervoerstream tussen de Amsterdamse en Rotterdamse regio's (Schema's 21 en 22).
- ¶ Indien "lokale" reizigers van het hoge-snelheidslijnprodukt gebruik mogen maken, zal bij gelijkblijvende tarieven substitutie vanuit de conventionele treinen naar de hoge-snelheidstrein plaatsvinden. De beschikbare capaciteit in de hoge-snelheidstreinen op het traject Rotterdam-Amsterdam, waar immers de passagiers met oorsprong en bestemming Rotterdam geen gebruik van zullen maken, is 2,8 miljoen reizigers (Schema 23).
- ¶ De beschikbare capaciteit die vrijkomt is echter niet genoeg om aan de totale vraag naar railvervoer tussen Amsterdam en Rotterdam te voldoen. Er zullen derhalve, hetzij conventionele treinen op bestaande tracés moeten blijven worden ingezet, hetzij specifieke - op binnenlands gebruik ingerichte - hoge-snelheidstreinen moeten worden geboden (Schema 24).
- ¶ Door de verbeterde reistijd van de hoge-snelheidstrein tussen Rotterdam en Amsterdam/Schiphol zullen niet alleen reizigers worden aangetrokken die anders met de conventionele trein zouden reizen, maar ook zij die anders met de auto zouden reizen, alsmede nieuwe reizigers die anders de reis niet hadden ondernomen.

II - COMMERCIELE EXPLOITATIE

Het ligt in de verwachting dat een hoge-snelheidsverbinding tussen Nederland enerzijds en België, Frankrijk en Engeland anderzijds in haar verschillende varianten een positief exploitatieresultaat zal kunnen realiseren. Met uitzondering van de Basisvariant, zal het resultaat echter niet voldoende zijn om de financiering van de benodigde infrastructurele voorzieningen - gegeven de verdeelsleutels van opbrengsten en inkomsten tussen Belgische, Franse en Nederlandse deelnemers - te bekostigen.

POSITIEF RESULTAAT

De hoogte van de investeringen is - met uitzondering van de Basisvariant - in alle varianten hoger dan de netto contante waarde van het exploitatieresultaat (Schema 25). Dit exploitatieresultaat is het verschil tussen de opbrengsten van internationaal vervoer, de exploitatiekosten en het netto effect van de veranderingen als gevolg van binnenlands medegebruik (Schema 26).


- ¶ De opbrengsten bestaan uit het aantal reizigers maal het gemiddelde tarief verminderd met de commissie van verkoop (10 procent) en BTW (6 procent) toegedeeld aan Nederland op basis van de met de PBKA-partners overeengekomen verdeelsleutels.
- ¶ De exploitatiekosten nemen met name toe op het moment dat hoge-snelheidsmaterieel wordt ingezet, maar de verschillen tussen de verschillende varianten zijn niet wezenlijk. Enerzijds worden de kosten hoger bij toenemende vervoersaantallen, omdat meer materieel wordt ingezet. Anderzijds lopen, binnen de verdeelsleutel van de PBKA-partners, de kosten voor Nederland relatief terug, omdat bij hogere snelheid de treinstellen minder lang op Nederlands grondgebied rijden.
- ¶ Het resultaat binnenlands medegebruik wordt bepaald door enerzijds de toegenomen inkomsten van extra reizigers die door het generatie-effect of door substitutie uit de auto door het hoge-snelheidslijnprodukt binnen Nederland worden aangetrokken en anderzijds door de besparingen op conventioneel materieel dat anders zou zijn ingezet.

INGROEIMODEL

De berekeningen gaan uit van een macro-economisch scenario zoals verwoord in het European Renaissance model, en de daarbij aangehouden mobiliteitsontwikkeling voor zakelijk en particulier vervoer op de voor de hoge-snelheidslijn relevante bestemmingen.

- ¶ Daarbij is rekening gehouden met de autonome groei van het railvervoer, met een "ingroeiperiode" voor de hoge-snelheidslijn wanneer het produkt na het gereedkomen van de voorzieningen wordt geïntroduceerd, en vervolgens met een meer constante groei op basis van algehele mobiliteitsontwikkelingen in de periode

na 2003. Op langere termijn is een afnemende groei aangehouden tot aan het moment van het voorziene einde van de levensduur van de infrastructurele voorzieningen omstreeks 2040/2050 (Schema 27).

- ¶ Tevens is geconstateerd dat meer of minder optimistische scenario's, mede gezien de gehanteerde formules, de omvang van het exploitatiesaldo slechts in beperkte mate beïnvloeden. In alle gevallen blijft een positief exploitatiesaldo bestaan, maar kunnen de infrastructurele voorzieningen niet bekostigd worden. zie schema 25 

OPTIMALISATIE

Een aanzienlijk beter exploitatieresultaat kan worden verkregen door prijsoptimalisatie en tariefdifferentiatie in alle varianten (Schema 28). In geval van de Maximale Hoge-snelheidslijnvariant kan het exploitatieresultaat met in orde van grootte f 50 miljoen per jaar worden verbeterd (Schema 29).

- ¶ Het hoge-snelheidslijnprodukt biedt gezien haar concurrentiepositie ruime mogelijkheden tot prijsverhogingen in vergelijking met de huidige tarieven. Verhogingen lijken interessant omdat zij per saldo (dat wil zeggen na vermindering van capaciteitskosten bij minder vraag) het resultaat sterk verhogen.
- Ter indicatie zijn verhogingen van 25 procent voor privéreizen en 60 procent voor zakelijke reizigers aangehouden (Schema 30).
 - Een dergelijke verhoging van de tarieven geeft uiteraard een verlies in aantal reizen, geschat op tussen 1 en 1,5 miljoen in het basisjaar (Schema 31). Deze wordt veroorzaakt door een vrij hoge prijselasticiteit voor particuliere reizen (Schema 32). De gehanteerde prijsverhogingen zijn conform de gangbare verschillen in de luchtvaart tussen privé en zakelijke reizen (Schema 33).
 - De tarieven tussen Rotterdam en het buitenland kunnen nog verder worden verhoogd, aangezien bij minder passagiers meer kosten voor capaciteit wegvallen, namelijk ook de kosten van de "lege" stoelen die anders op het traject Amsterdam-Rotterdam zouden worden ingezet. Dit effect wordt iets verminderd doordat in geval van binnenlands medegebruik, deze stoelen toch nog een bijdrage leveren aan de exploitatie.
- ¶ In de gehanteerde berekeningen is er steeds van uitgegaan dat de reistijd - bij gelijkblijvende prijzen en serviceniveaus - bepalend is voor de vraag. Op basis van gesprekken met experts wordt verwacht dat bij een toenemend volume het produkt verder aan aantrekkelijkheid wint door de - noodzakelijke - hogere frequentie. Dit zal additioneel vervoer genereren. Zo zal, met doorberekening van de extra inkomsten en met hogere capaciteitskosten, het exploitatieresultaat met f 5 miljoen in het basisjaar toenemen indien bijvoorbeeld twee doorgaande treinen per uur worden geboden.

- ¶ Een verdere optimalisatiemogelijkheid doet zich voor bij een hogere bezettingsgraad door middel van tariefdifferentiatie. De bij de eerdere berekeningen aangehouden bezettingsgraad van 60 tot 65 procent kan - althans in principe - worden verhoogd tot boven de 70 procent, een bezettingsgraad die luchtvaartmaatschappijen de laatste jaren in toenemende mate behalen.
- De TGV in Frankrijk heeft haar capaciteitsbezetting door tariefdifferentiatie sterk verbeterd, waarbij zelfs een netto prijsverhoging werd gerealiseerd (Schema 34).
 - De keuze hierbij is om of bij gelijke vraag deze meer over de dag te spreiden, met gemiddeld hetzelfde of een lager tarief, of door een betere bezetting overbodig geworden capaciteit (en daarmee samenhangende kosten) niet in te zetten en wel het tariefniveau te handhaven (Schema 35). De berekening toont een potentieel beter resultaat van f 12 miljoen in het basisjaar onder de laatste aanpak.
- ¶ De met vereenvoudigde aannames voor wat betreft produktiekosten, investeringen en tijdfasering gemaakte berekeningen tonen aan dat alle varianten, behalve de Minimale Hoge-snelheidslijnvariant, ook na optimalisatie onvoldoende winst zullen genereren om de investeringen in de infrastructuur te bekostigen (zie ook Schema 25).
- Bij sterkere groei dan aangehouden in het European Renaissance scenario zal een beter exploitatieresultaat mogelijk zijn (Schema 36). Het zal echter maar een beperkt deel van de kosten van infrastructuur kunnen vergoeden.
 - Echter, tegenover het netto tekort voor Nederland (verschil contante waarde exploitatieresultaat en investeringen in de nieuwe tracés) staan netto overschotten in zowel België als Frankrijk (Schema 37).
 - Gezien het per saldo financiële overschot in de totale exploitatie van het vervoer op de verbinding Amsterdam-Parijs, inclusief de kosten van benodigde investeringen in infrastructuur, lijkt een herverdeling van kosten en opbrengsten tussen de partijen in de PBKA - dan wel vergoeding van kosten van infrastructuur - gerechtvaardigd.

III - VEREISTEN

In de vorige hoofdstukken is een strategisch beeld ontwikkeld van de mogelijke omvang en samenstelling van het vervoer op hoge-snelheidsverbindingen en van de orde van grootte van de resultaten van de commerciële exploitatie van een hoge-snelheidslijnprodukt. De inschatting van potentieel vervoer op basis van reistijdelasticiteiten, en exploitatieresultaten aan de hand van tariefoptimalisaties - gekoppeld aan de verwachte vervoervraag en produktiekosten - geven hierbij een globaal beeld van de principiële haalbaarheid van een hoge-snelheidsverbinding binnen Nederland, en de mate waarin een hoge-snelheidsrail-"business" kan bijdragen aan de speciaal voor haar gemaakte kosten in infrastructuur.

Een dergelijke evaluatie gaat gemakshalve voorbij aan de vele vereisten waaraan een organisatie, de service en het produkt, en de uitvoering moeten voldoen om de potentiële marktvrage ook feitelijk aan te spreken, te behouden en verder te ontwikkelen, en hierbij een positief bedrijfsresultaat te realiseren.

ORGANISATORISCHE VEREISTEN

Een aantal redenen maakt het gewenst de exploitatie van hoge-snelheidslijndiensten onder te brengen in een separate winstverantwoordelijke eenheid, gepositioneerd op een wijze die bevordert dat de juiste afwegingen bij beslissingen over tarieven, voorzieningen, en capaciteitstoedeling worden gemaakt.

- ¶ De hoge-snelheidslijnexploitatie zou gediend zijn bij een separate, herkenbare, winstverantwoordelijke bedrijfseenheid of onderneming, die zich duidelijk kan onderscheiden van andere bedrijfseenheden of ondernemingen belast met de exploitatie van railvervoer. De te ontwikkelen markt is een geheel andere dan die van het huidige railvervoer. Zo zullen - meer dan in het verleden - op de internationale verbindingen, reizigers met zakelijke motieven worden aangesproken, en zal de markt meer gesegmenteerd en meer gedifferentieerd benaderd moeten worden. Deze gedifferentieerde, internationale vervoermarkt vergt andere kennis en vaardigheden op het gebied van commercialisering en bedrijfs-economisch management.

Een separate, herkenbare eenheid zal tevens voor zo goed als alle elementen in het bedrijfssysteem verantwoordelijk moeten zijn. Het betreft hier niet alleen de opbrengsten en kostenaspecten, maar tevens het beheer over het werkkapitaal en de activa waarop een rendement moet worden gehaald. Een integrale benadering van de commerciële, exploitatieve en financiële aspecten van een dergelijke "business" wordt beter gediend in een opzet waarbij de zo belangrijke afwegingen tussen opbrengsten en kosten, service-aspecten en inzet van materieel en personeel in één hand kan plaatsvinden.

Een eigen "business" staat ook toe dat vanuit één duidelijk perspectief en aanspreekpunt met de rijksoverheid kan worden omgegaan. Ook kan dan eenduidig worden gecommuniceerd en "gehandeld" met de buitenwereld.

- ¶ Een separate, herkenbare organisatorische eenheid voor het hogesnelheidslijnvervoer dient binnen de Nederlandse context zodanig gepositioneerd te worden dat de afwegingen met andere railactiviteiten worden vergemakkelijkt. Nieuwbouw en onderhoud van infrastructuur zullen in hun uitvoering om prioriteit vragen in samenhang (en eventueel in concurrentie) met andere gewenste projecten op het gebied van railinfrastructuur. Afstemming van de dienstregeling met andere treindienstregelingen in Nederland dient binnen een algehele afweging te kunnen plaatsvinden. Tegelijkertijd zal ook op de stations, in de marktwerking, en in verschillende ondersteunende systemen in nauwe samenhang met andere Nederlandse railprodukten en overig openbaar vervoer moeten worden gehandeld.

PRODUKT- EN SERVICEVEREISTEN

Naast materieelkeuze en tracévaststelling, alsmede aard en omvang van de financiering van de infrastructuur - onderwerpen die in de hoge-snelheidslijndiscussie nu alle aandacht krijgen - dient snel een verdere uitwerking te worden gegeven aan de belangrijkste produkt- en service-aspecten die in grote mate zullen bepalen of het potentieel voor een hogesnelheidslijnprodukt ook inderdaad zal worden gerealiseerd (Schema 38).

- ¶ Voor kaartverkoop en reservering zal een sterk beleid richting reisorganisaties moeten worden ontwikkeld. Zo wordt de verkoop van tickets van luchtvaartmaatschappijen voor ruim 80 procent door reisbureaus verzorgd, en de tendens naar agent in plaats van eigen verkoop zet zich - wereldwijd - voort. Dit is in sterke tegenstelling met de huidige wijze van verkoop van treinkaarten in Nederland (Schema 39).
- In tegenstelling tot Nederland wordt in West-Duitsland bij internationale reizigers en met name zakenreizen, reeds veel gebruikt gemaakt van reisbureaus, vooropgesteld dat reserveringen vereist danwel gewenst zijn (Schema 40).
 - Verkoop via reisagenten, zeker bij de mogelijkheid om op de hogesnelheidsverbindingen een plaats te reserveren, betekent dat de commissiestructuur dient te worden herzien en gecomputeriseerde reserveringsmogelijkheden voor het hoge-snelheidslijnprodukt bij de agent beschikbaar worden gemaakt (Schema 41).
 - Een gecomputeriseerd reserveringssysteem zal behalve voor het "inventory management" van het produkt zelf, van groot belang worden om een gegevensbestand op te bouwen dat inzicht geeft in de aard van het klantenbestand, de reismotieven, en de prijselasticiteiten. De reserveringsinformatie gekoppeld met tariefinformatie zal uiteindelijk tot mogelijkheden leiden om op effectieve wijze lange- en korte-termijn opbrengstoptimalisaties door te voeren.
 - De door reisorganisaties, met name voor zakelijke cliënten, gehanteerde betalingssystematiek betekent ook dat de eenheid, in tegenstelling tot de huidige spoorrailexploitant, met andere werkkapitaalbehoeftes en kredietrisico's zal moeten leren omgaan.

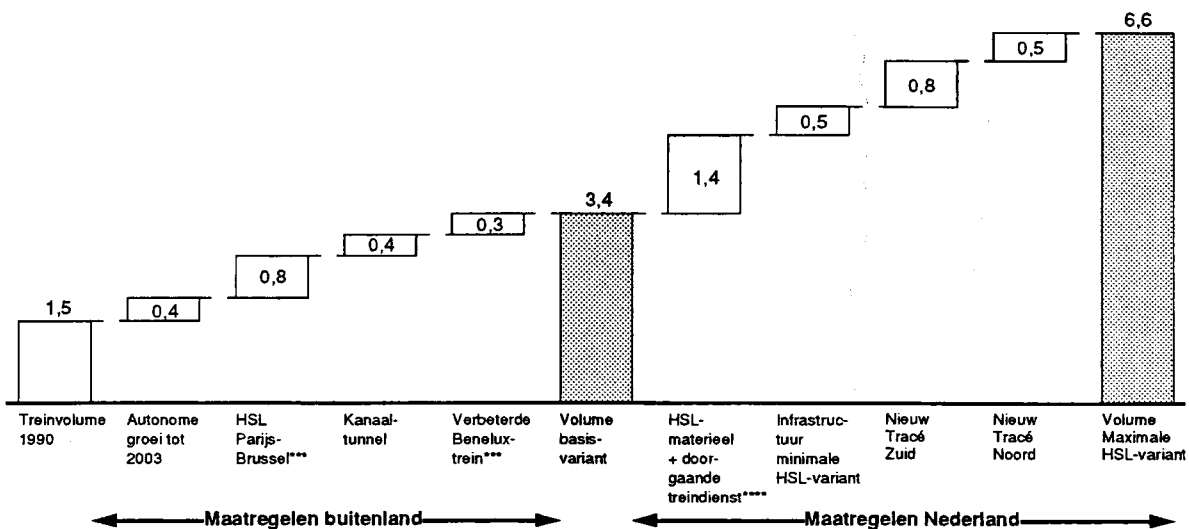
- ¶ Gezien het belang van de totale deur-tot-deur reistijd en het gewenste comfort van de hoge-snelheidstreinreis, zal het marketing- en produktmanagement aandacht moeten besteden aan mogelijkheden tot plezierig en snel voor- en natransport, zoals dat tot stand komt door de keuze van mogelijke op- en overstappunten en door de faciliteiten die worden geboden bij het overstappen op de hoge-snelheidstrein, en door het inchecken, en afhandelen van bagage. Meer in het algemeen zal de algehele bereikbaarheid per auto of openbaar vervoer van de stations, de mogelijkheid tot parkeren en dergelijke van zeer groot belang zijn (Schema 42).
- ¶ De service-elementen die tijdens de reis - naar analogie van de luchtvaart - veel aandacht behoeven zijn het zitcomfort, met name voor de zakelijke reiziger, en de mogelijkheid tot het gebruiken van additionele diensten voor wat betreft maaltijden en drankjes. Ook service-aspecten als telefoon en vergaderruimte lijken belangrijk. De ervaringen met de ICE, hoewel nog maar over een zeer korte periode gemeten, geven reeds een indruk van de kenmerken van de gewenste service-elementen (Schema 43).
- ¶ De algehele zorg voor wat betreft produktbekendheid, het opbouwen van "klantenloyaliteit" met behulp van frequente-reizigersprogramma's, het "upgraden" van het algeheel beeld van het treinvervoer en dergelijke, waarbij het uitproberen van het produkt wordt gestimuleerd, vormen belangrijke initiële aandachtsgebieden voor het marketing-management.

OPERATIONELE VEREISTEN

Het spreekt voor zich dat het succes van elk vervoerprodukt op basis van een vaste dienstregeling staat of valt met de stiptheid van de uitvoering van deze dienstregeling. Immers, op basis van de dienstregeling hebben reizigers hun reis gepland en hun voor- en natransport ingericht. Aangezien de opzet zoals nu voorgesteld mede afhankelijk is van de uitvoering van de dienstregeling in het buitenland, zal in de operationele uitvoering aandacht moeten worden besteed aan de wijze waarop storingen in de dienstregeling voor een hoogwaardig hoge-snelheidslijnprodukt worden gecorrigeerd of althans gecompenseerd, en op welke wijze met reizigers die op enigerlei wijze door vertragingen in de dienstuitvoering worden geschaad wordt omgegaan.

SCHEMA'S

VOLUME* MAXIMALE HSL-VARIANT
Miljoen reizen (in basisjaar** bij huidig prijsniveau)



* Internationale reizen van/naar Nederland
 ** 2003, voor optimalisatie
 *** Na Rail 21
 **** Groei aantal passagiers voornamelijk veroorzaakt door vervallen overstap Brussel
 Bron: MVA; teamanalyse

VARIANTEN - TIJDWINST/TECHNISCHE MOGELIJKHEDEN IN NEDERLAND

VARIANTEN	TECHNISCHE VOORWAARDEN				TIJDWINST AMSTERDAM-PARIJS T.O.V. HUIDIGE SITUATIE Minuten
	Inzet HSL-materieel*	Incrementele verbeteringen infrastructuur	Nieuw Tracé Noord	Zuid	
• Basisvariant (na Rail 21)	-	-	-	-	112*
• Minimale HSL-variant	X	X			139
• Nieuw Tracé Zuid	X			X	154
• Nieuw Tracé Noord	X	X	X		159
• Maximale HSL-variant	X		X	X	174

* Inclusief overstap Brussel; reistijdverbeteringen mede veroorzaakt door investeringen infrastructuur buitenland

Bron: Projectbureau HSL; Teamanalyse

VARIANTEN - INVESTERINGEN NEDERLAND

VARIANT	AARD INVESTERING	BEDRAG f. miljoen*
Basisvariant	Als Rail 21	Rail 21 p.m.
Minimale HSL-variant	Incrementele verbeteringen infrastructuur • 4 sporen Warmond-Hoofddorp • 4 sporen Zwaluwe-Roosendaal • Verhogen tractieniveau	1.100
Nieuw Tracé Zuid	Aanleg Nieuw Tracé Zuid Incrementele verbeteringen infrastructuur ten noorden van Rotterdam • 4 sporen Warmond-Hoofddorp • Verhogen tractieniveau	2.100
Nieuw Tracé Noord	Aanleg Nieuw Tracé Noord Incrementele verbeteringen infrastructuur • 4 sporen Zwaluwe-Roosendaal • Verhogen tractieniveau	2.200
Maximale HSL-variant	Aanleg Nieuwe Tracés Noord en Zuid	3.100

* Huidige guldens

Bron: Projectbureau HSL; Teamanalyse

VARIANTEN-REISTIJD
Minuten

NAAR:	VAN:	HUIDIGE SITUATIE	BASIS- VARIANT	MINIMALE HSL- VARIANT	NIEUW TRACÉ ZUID	NIEUW TRACÉ NOORD	MAXIMALE HSL- VARIANT	DOORGAAN- DE TREIN LONDEN***
ANTWERPEN	AMS	134	114	101	86	81	66	
	HAAG	87	74	65	50	70**	55**	
	RTD	66	56	47	32	47	32	
BRUSSEL	AMS	182	155	136	121	116	101	
	HAAG	135	115	100	85	105**	90**	
	RTD	114	97	82	67	82	67	
PARIJS	AMS	365	253*	226	211	206	191	
	HAAG	318	213*	190	175	195**	180**	
	RTD	297	195*	172	157	172	157	
LONDEN	AMS	—	335*	316*	301*	296*	281*	228
	HAAG	—	295*	280*	265*	285*/**	270*/**	217**
	RTD	—	277*	262*	247*	262*	247*	194
FREQUENTIE		16 x/dag 8 x doorgaand naar Parijs	16 x/dag	16 x/dag doorgaand Parijs	24 x/dag 16 x doorgaand Parijs	24 x/dag 16 x doorgaand Parijs	32 x/dag 16 x doorgaand Parijs	16 x/dag doorgaand Londen

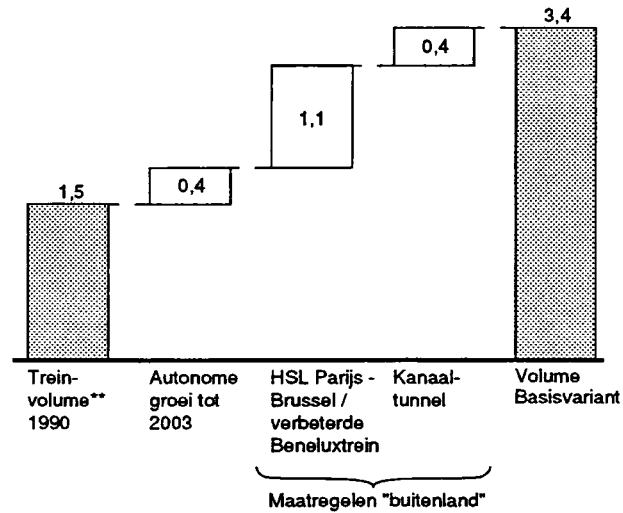
* Met overstap in Brussel

** Met overstap in Rotterdam

*** Maximale HSL-variant, nieuw tracé Londen-Kanaaltunnel

VOLUME BASISVARIANT

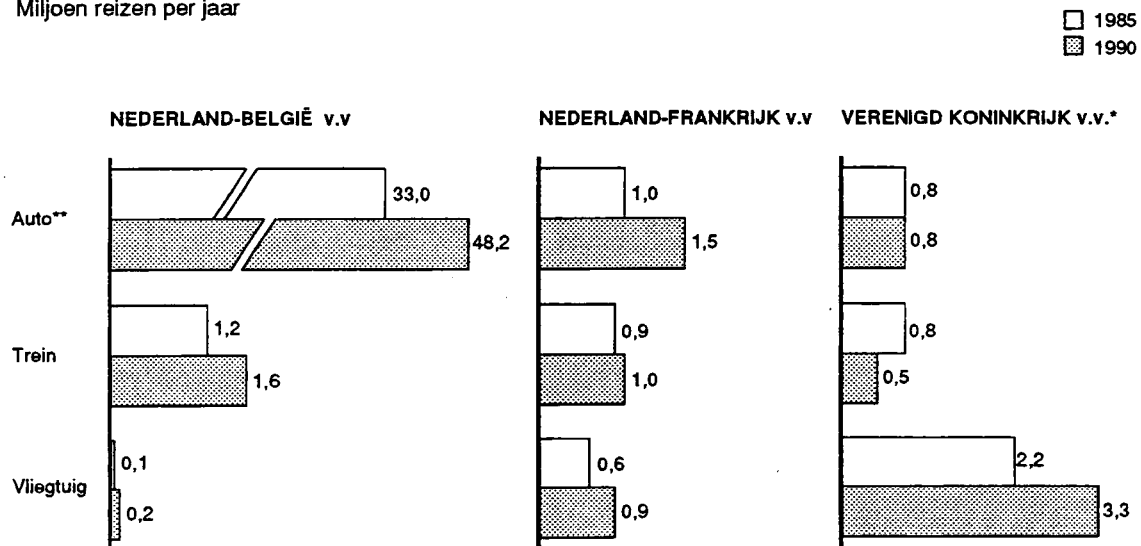
Miljoen reizen (in basisjaar* bij huidige prijsniveau)



* 2003
 ** Exclusief reizen van/naar Zuid Nederland, exclusief Interrailers.
 Bron: MVA, Teamanalyse

VERVOERSTROMEN

Miljoen reizen per jaar

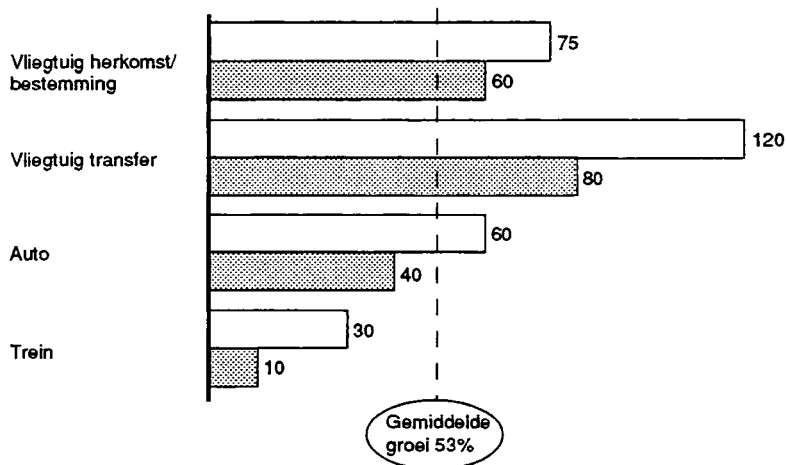


* Exclusief andere ferry-passagiers (0,3 in 1991)
 ** Schatting op basis van grensoverschrijdingen en MVA-cijfers
 Bron: CBS; UIC; NS; NV Luchthaven Schiphol; MVA; Teamanalyse

VERVOER BUITENLAND - AUTONOME GROEI 1990-2003
Aantal reizen, procent

□ Particulier
▨ Zakelijk

HERKOMST/BESTEMMINGEN



VERONDERSTELLINGEN

- Vliegtuig: European Renaissance scenario/NVLS-model
- Trein: voortzetting historische ontwikkeling
- Auto: sterke historische groei in particuliere segment; maatregelen SVV II-d hebben weinig invloed op internationaal verkeer

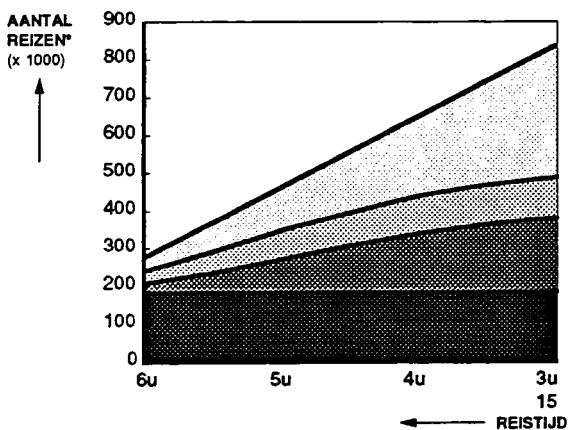
Bron: NS, DVK, RLD, IEE, CPB, NVLS, Teamanalyse

RELATIE AANTAL REIZIGERS - REISTIJD
Amsterdam - Parijs

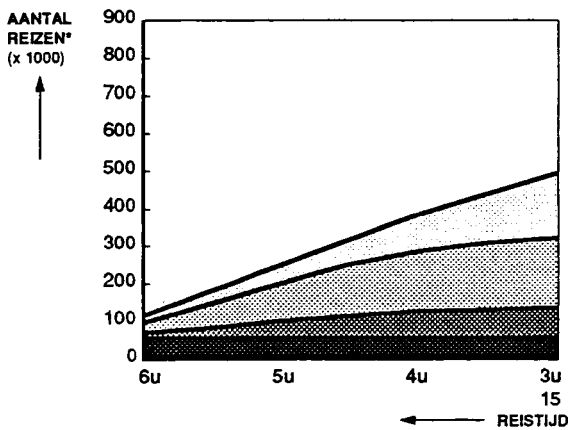
VOORBEELD

□ Generatie
▨ Substitutie vliegtuig
▩ Substitutie auto
■ Substitutie trein

PARTICULIER



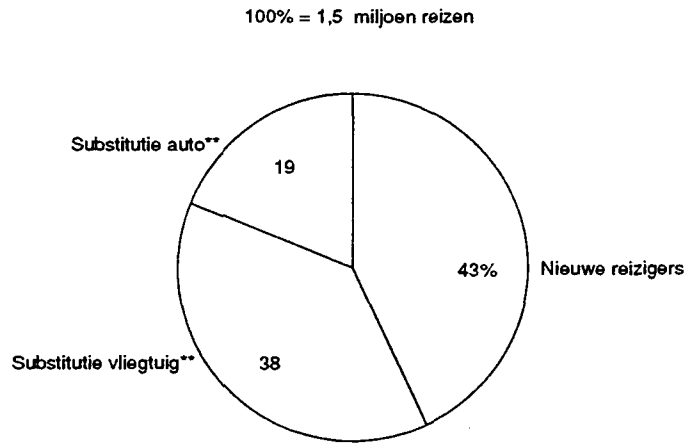
ZAKELIJK



* Exclusief transfer

Bron: MVA; Teamanalyse

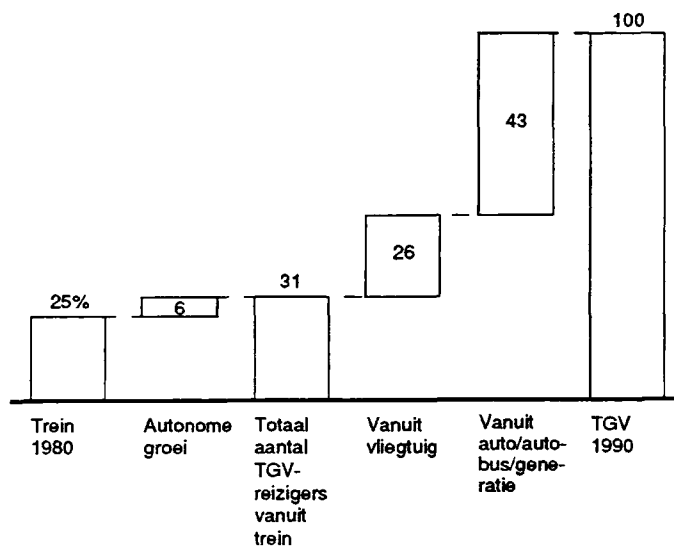
HERKOMST ADDITIONELE REIZIGERS - MAATREGELLEN BUITENLAND*



* Basisvariant
 ** Geringe substitutie ferry verwacht
 Bron: MVA, Teamanalyse

HERKOMST REIZIGERS TGV* - 1990
 Percentage

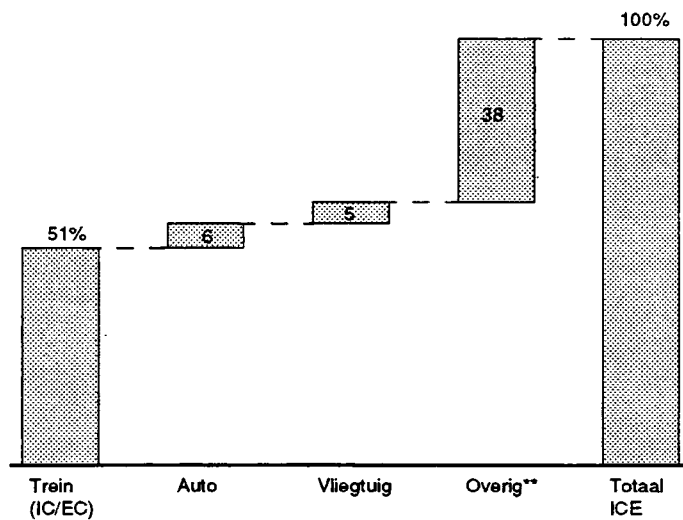
SCHATTING



* Tussen Parijs en Lyon
 Bron: SNCF; Air; Inter; Air France; Teamanalyse

HERKOMST REIZIGERS ICE* - 1991
Percentage

VOORBEELD



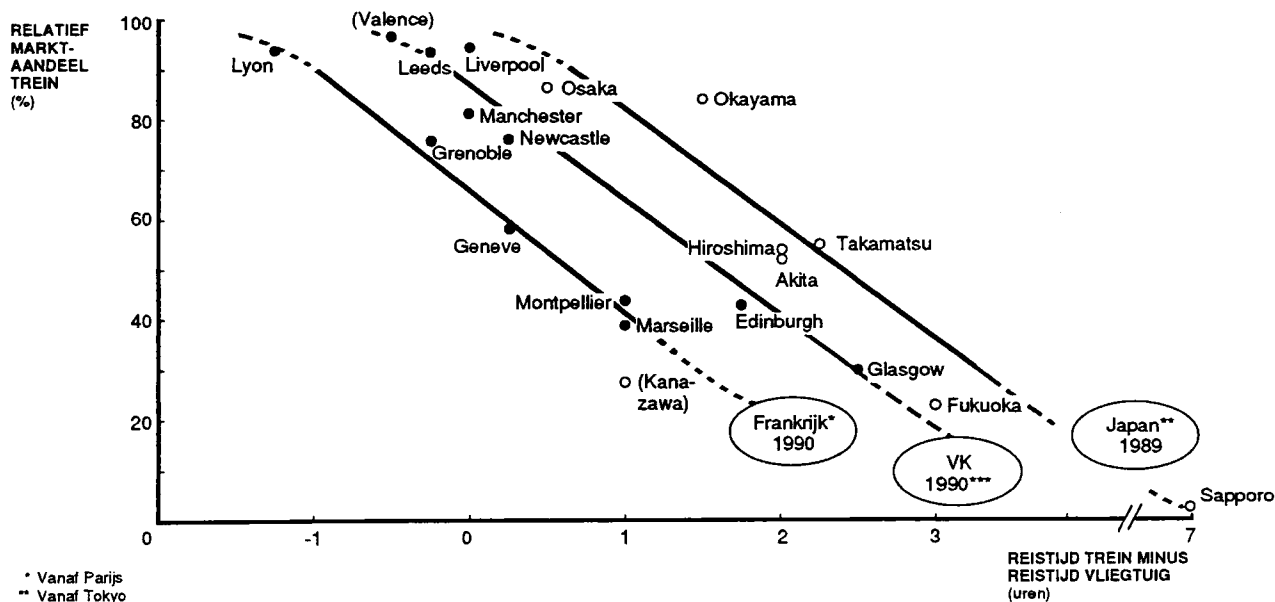
* Tussen Hamburg, Hannover, Mannheim, Frankfurt, Stuttgart, München; 6 maanden na introductie ICE
 ** Vanuit autobus en nieuw verkeer

Bron: Enquêtegegevens DB nov. 1991; Teamanalyse

Eerste verkenning internationale gegevens levert redelijk constante reistijdelasticiteit op (± 20% marktaandeel per uur tijdwinst)

MODAL SPLIT TREIN - VLIEGTUIG
Percentage

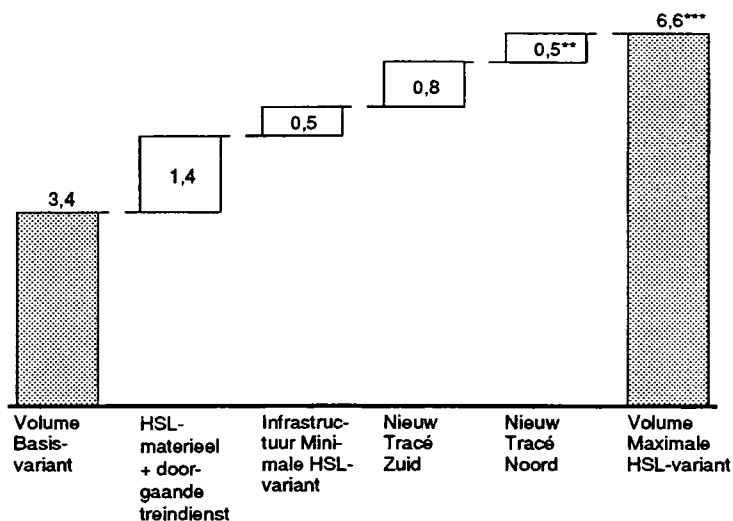
ILLUSTRATIEF



* Vanaf Parijs
 ** Vanaf Tokyo
 *** Vanaf Londen

Bron: SNCF; BR; JR; Teamanalyse

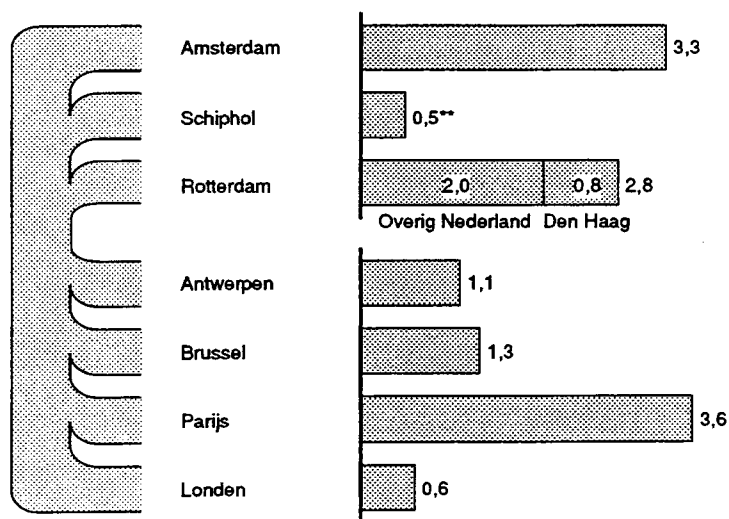
EFFECT MAATREGELEN NEDERLAND
 Miljoen reizen (in basisjaar* bij huidig prijsniveau)



* 2003
 ** Exclusief binnenlands medegebruik
 *** Exclusief effect doorgaande treinen overige bestemmingen Frankrijk

Bron: MVA, Teamanalyse

BELANG STATIONS
 Miljoenen in- en uitstappers (in basisjaar* bij Maximale HSL-variant)

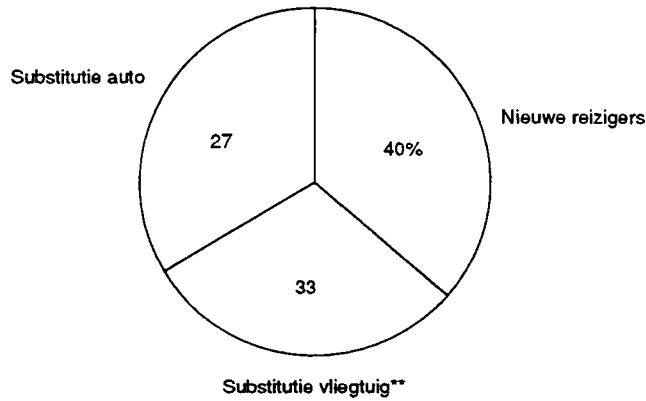


* 2003
 ** Transferreizigers; exclusief eventuele andere instappers uit regio Amsterdam

Bron: MVA; Teamanalyse

HERKOMST ADDITIONELE REIZIGERS - MAATREGELEN NEDERLAND*

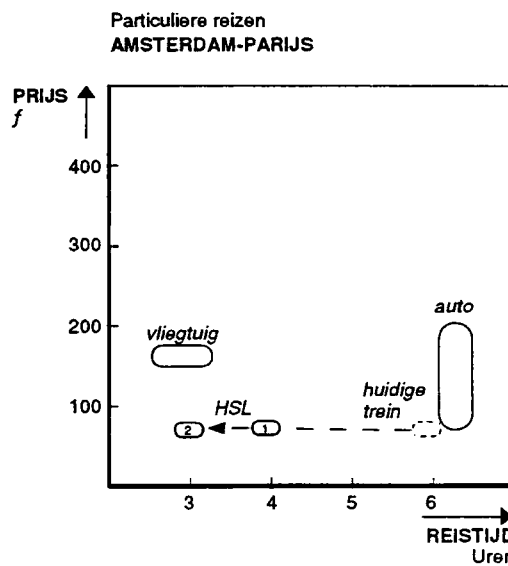
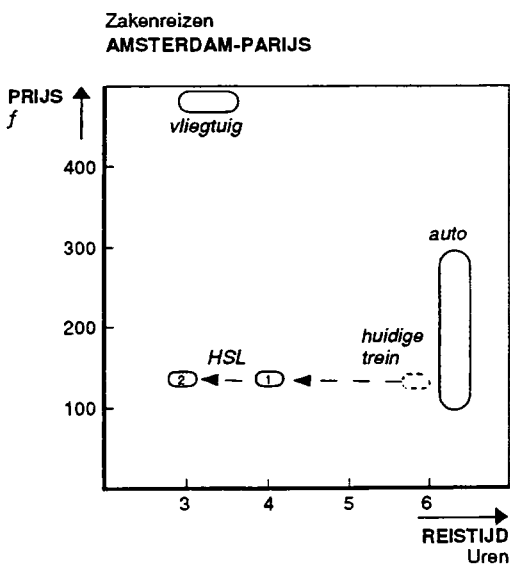
100% = 3,2 miljoen reizen** + basisvar. van 3,4 = 6,6 milj



* Maximale HSL-variant
 ** Exclusief binnenlands medegebruik
 Bron: MVA; Teamanalyse

POSITIE HSL* OP VERVOERMARKT

① Basisvariant
 ② Maximale HSL-variant



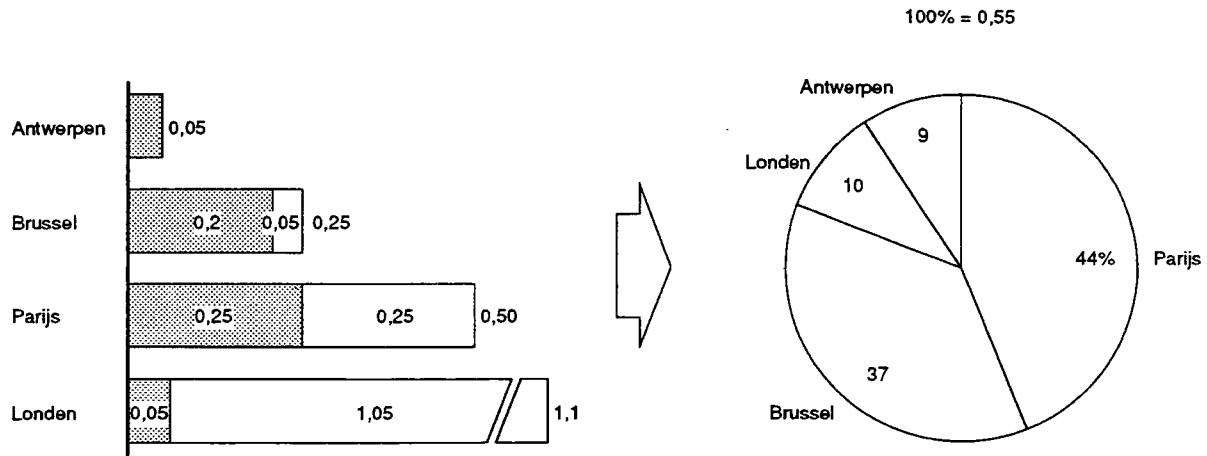
* Bij huidige prijzen
 Bron: Teamanalyse

VOLUME TRANSFERVERVOER**

Miljoen reizen (in basisjaar* bij huidige prijzen)

SCHATTING

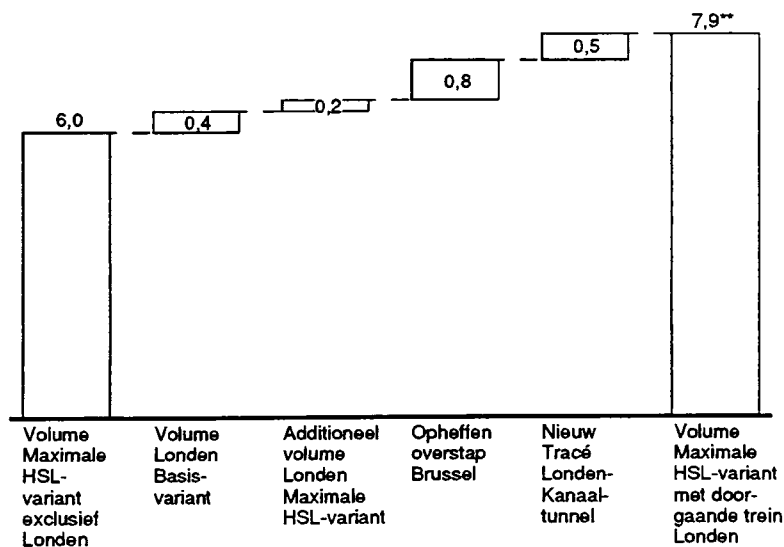
▨ Substitutie naar HSL



* 2003
 ** In Maximale HSL-variant; in afwachting definitieve cijfers IEE-studie
 Bron: RLD; Teamanalyse

EFFECT DOORGAANDE TREIN LONDEN

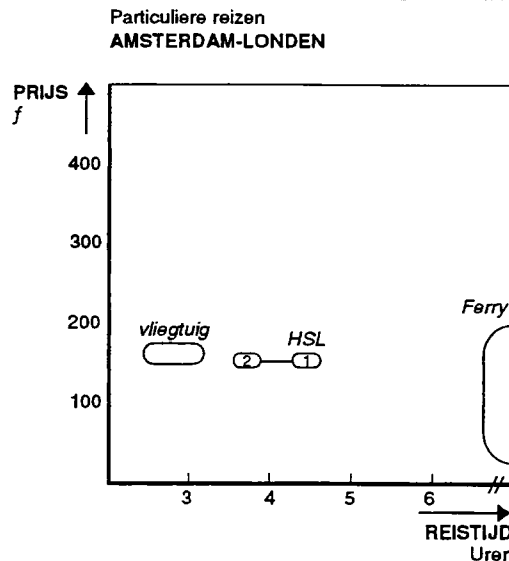
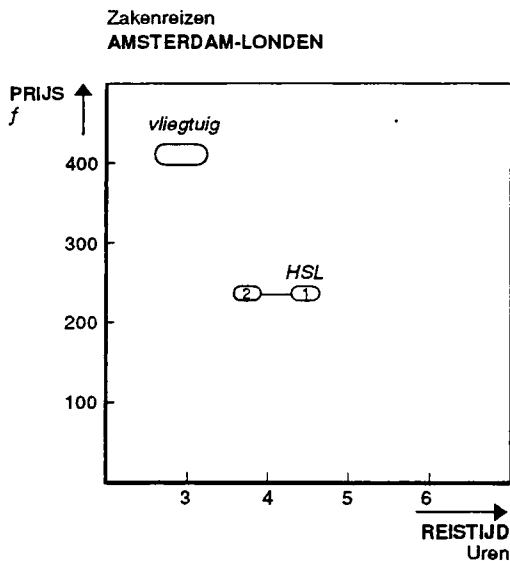
Miljoen reizen (in basisjaar* bij huidige prijzen)



* 2003
 ** Gering effect verwacht van doorgaande treinen naar overige bestemmingen in Verenigd Koninkrijk
 Bron: MVA; Teamanalyse

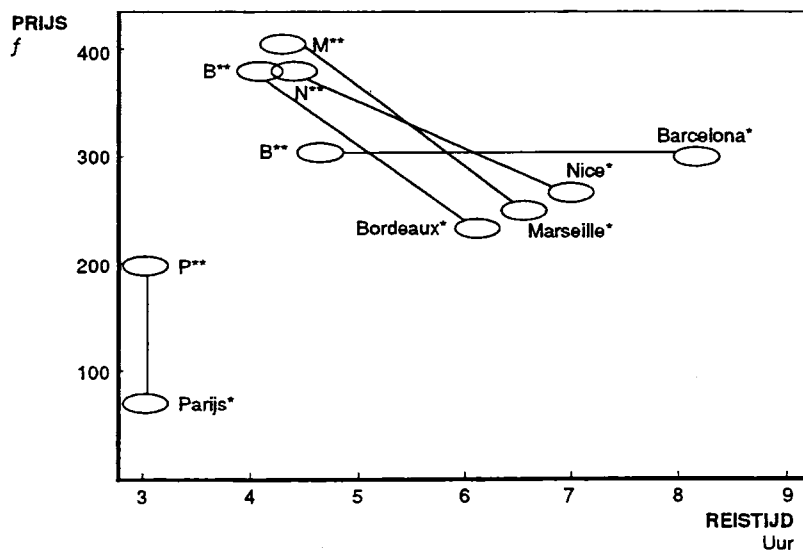
POSITIE HSL* OP VERVOERMARKT

- ① Maximale HSL-variant
- ② Maximale HSL-variant met doorgaande trein naar Londen en nieuw tracé Londen-Kanaaltunnel



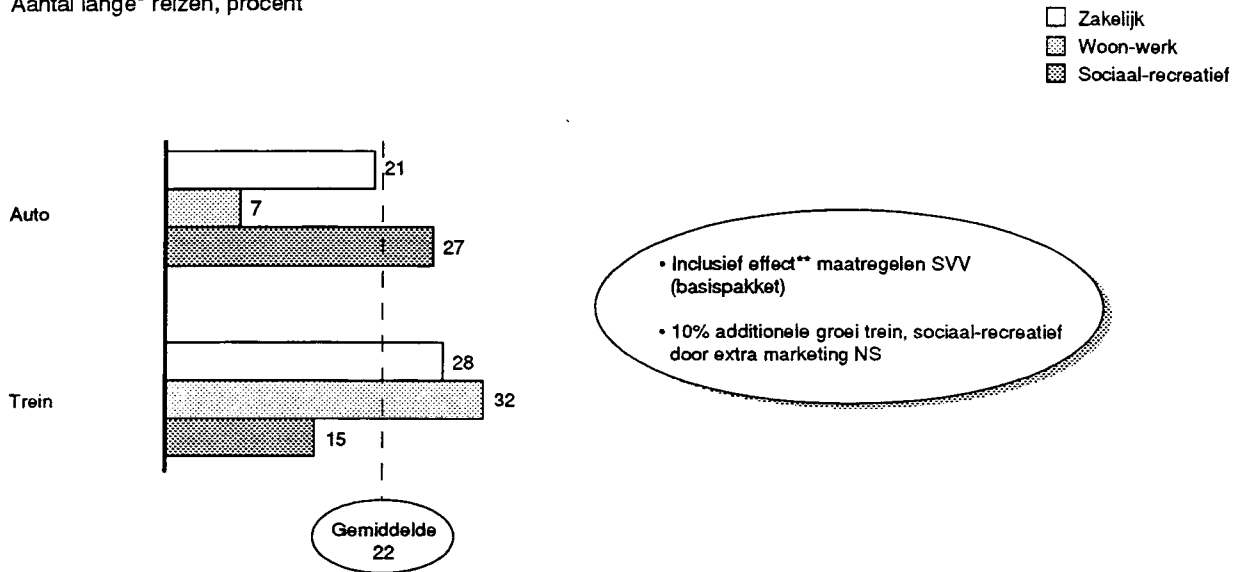
* Bij huidige prijzen, voor Londen afgeleid van prijs Parijs, inclusief kosten Kanaaltunnel
 Bron: Teamanalyse

POSITIE HSL OP VERVOERMARKT - LANGE AFSTANDEN
 Particuliere reizen



* HSL; Toekomstige reistijd geschat, prijs op basis van huidig kilometer tarief
 -- Vliegtuig
 Bron: Teamanalyse

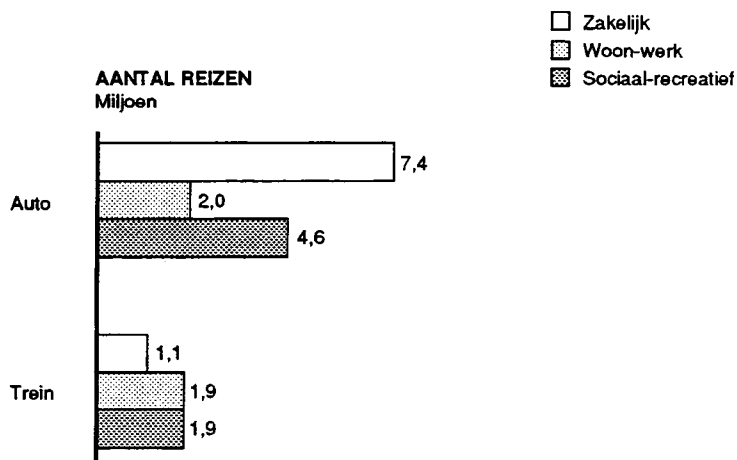
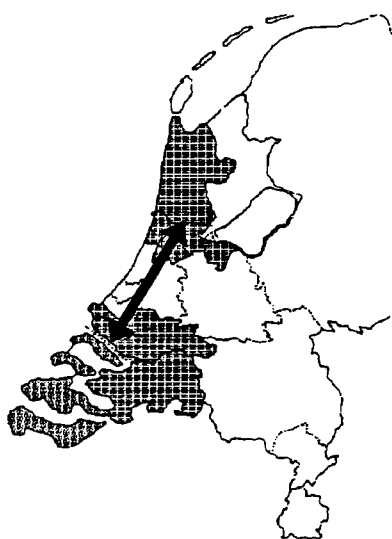
VERVOER BINNENLAND - GROEI 1990 - 2003
 Aantal lange* reizen, procent



* Boven 40 km
 ** Doorgerekend met Landelijk Model

Bron: DVK; HCG

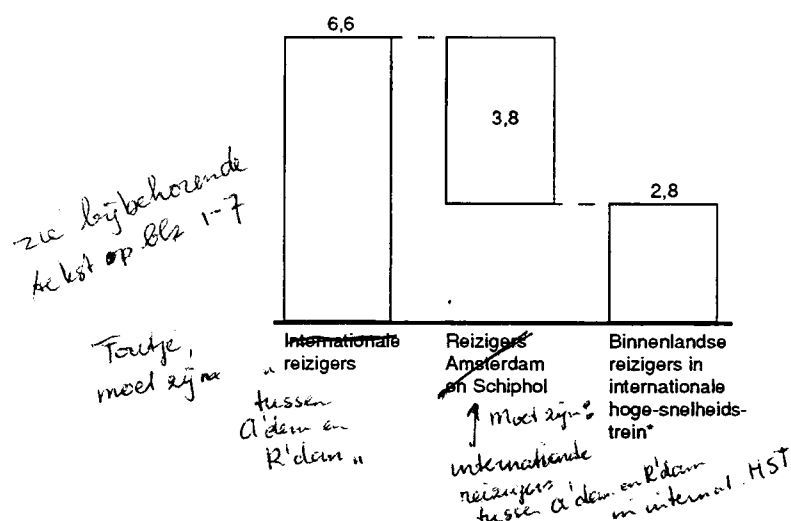
VERVOERSTROMEN BINNENLAND RELEVANTE SECTOREN* HSL - 1990



* Noordelijk: Provincie Noord-Holland; Zuidelijk: Provincie Zeeland, West-Brabant, zuiden van Zuid-Holland, begrensd door de economisch-geografische gebieden Voome-Putten, Rozenburg, industriegebied ten noorden van de Nieuwe Waterweg, Rotterdam, Oostelijk IJsselmonde, industriegebied Ablasserwaard

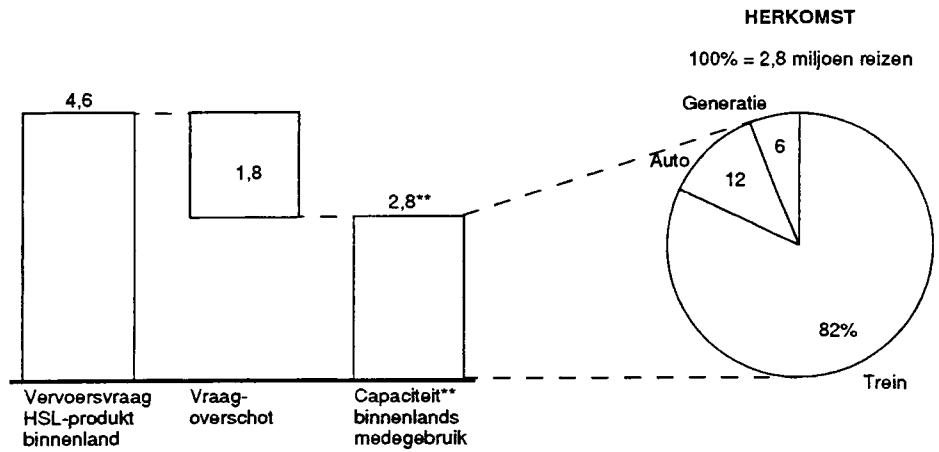
Bron: DVK; HCG; Teamanalyse

CAPACITEIT BINNENLANDS MEDEGEBRUIK HSL-MATERIEEL
Miljoenen reizen



* In Maximale HSL-variant, exclusief capaciteit door mogelijke inzet shuttles; uitgaande van gelijke bezettingsgraad
 Bron: MVA; Teamanalyse

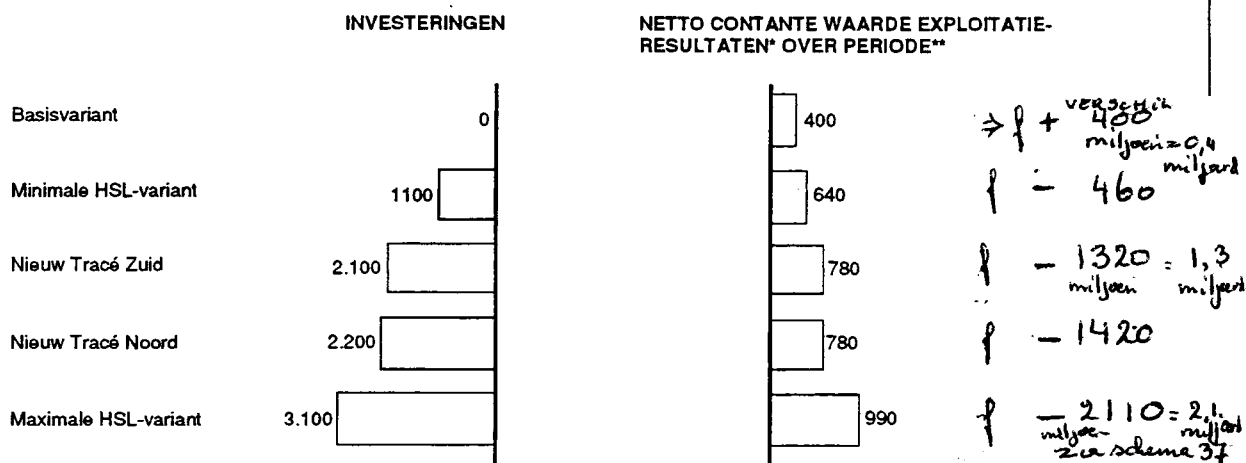
VOLUME* BINNENLANDS GEBRUIK HSL-MATERIEEL
Miljoenen reizen



* In Maximale HSL-variant
 ** Is aantal passagiers op HSL-verbinding Rotterdam-buitenland
 *** Exclusief capaciteit door mogelijke inzet shuttle

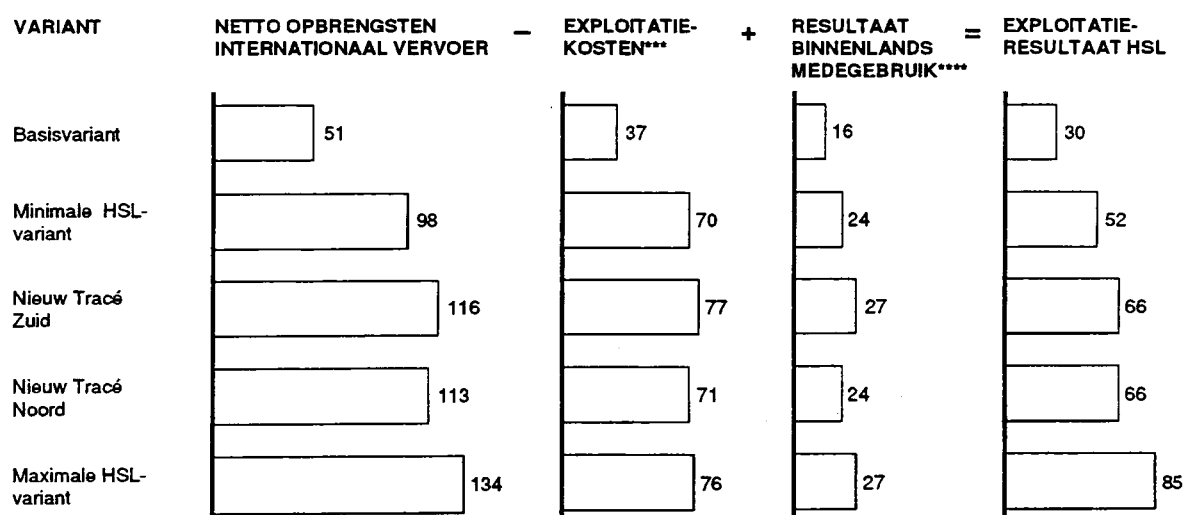
Bron: MVA; Teamanalyse

INVESTERINGEN EN EXPLOITATIERESULTAAT
f, miljoen***, na optimalisatie



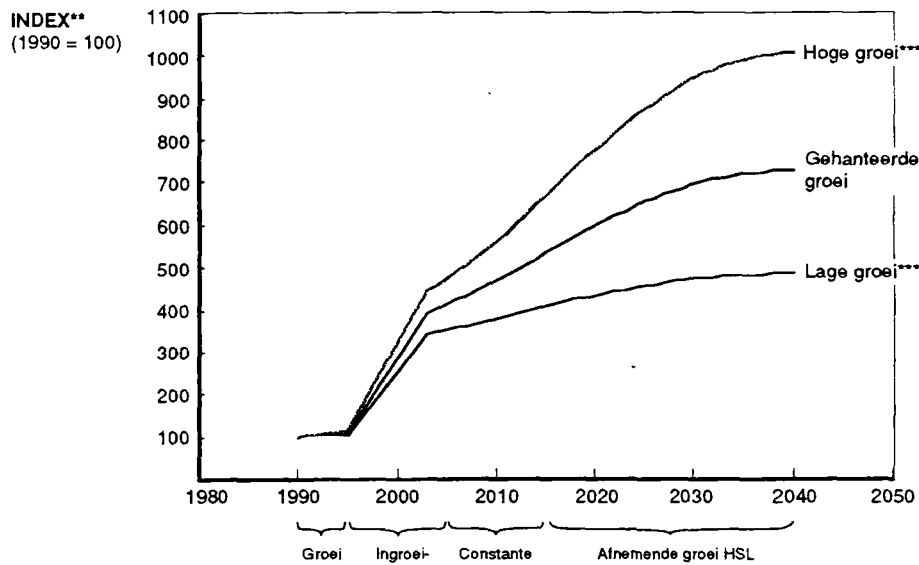
* Disconteringsvoet 9% (reëel)
 ** Periode 1996-2060
 *** Huidige gulden
 Bron: Teamanalyse; NS voor verdeelsleutels kosten/opbrengsten

EXPLOITATIERESULTAAT BASISJAAR*- COMPONENTEN
f, miljoen**, na optimalisatie



* 2003
 ** Huidige gulden
 *** Volgens exploitatiemodel NS HSL/conventioneel, juli 1992
 **** Besparing conventioneel materieel + inkomsten extra reizigers
 Bron: MVA; NS; Teamanalyse

GROEI VERVOER HSL

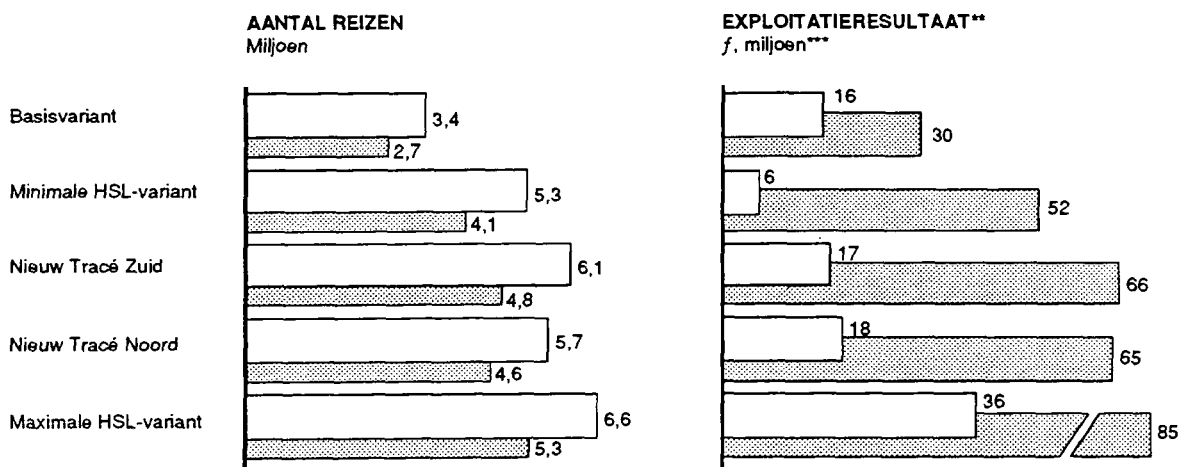


* Groeivoet HSL samengesteld uit groeivoeten vliegtuig, auto, trein
 ** Maximale HSL-variant bij huidige prijzen
 *** Range hoog-laag conform range CPB-scenario's (juli '92)

Bron: CPB; Teamanalyse

EFFECT OPTIMALISATIE - VARIANTEN BASISJAAR*

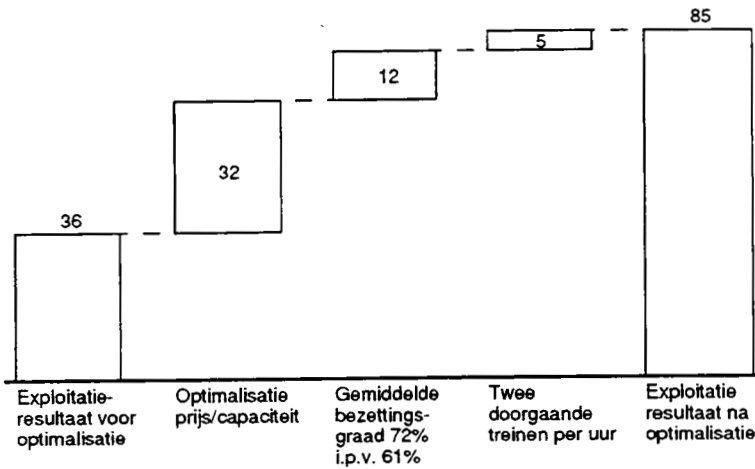
□ Voor optimalisatie
 ■ Na optimalisatie



* 2003
 ** Optimalisatie inkomsten Parijs; maatregelen overige bestemmingen naar rato doorgerekend; exploitatieresultaat samengesteld uit exploitatie HSL en effect binnenlands medegebruik (besparing Intercity Amsterdam- Rotterdam); exploitatiekosten volgens opgave NS
 *** Huidige guldens

Bron: MVA; NS; Teamanalyse

EXPLOITATIERESULTAAT MAXIMALE HSL-VARIANT - EFFECT OPTIMALISATIE
f, miljoen*

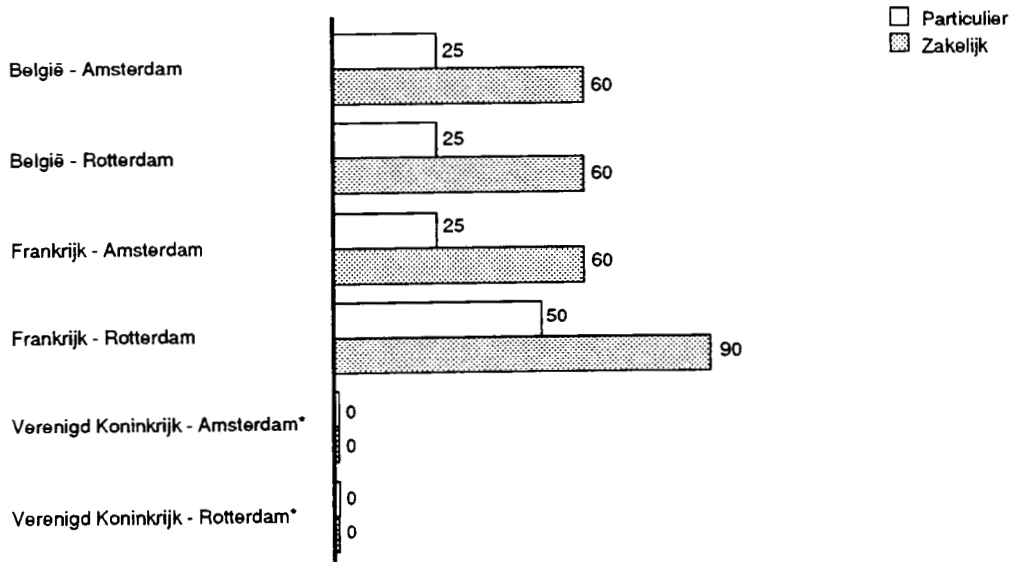


* Huidige guldens
Bron: MVA; Teamanalyse

*↑ bezettingsgraad
2011:
15%!*

*ondanks prijsstunten
~~optimalisatie~~*

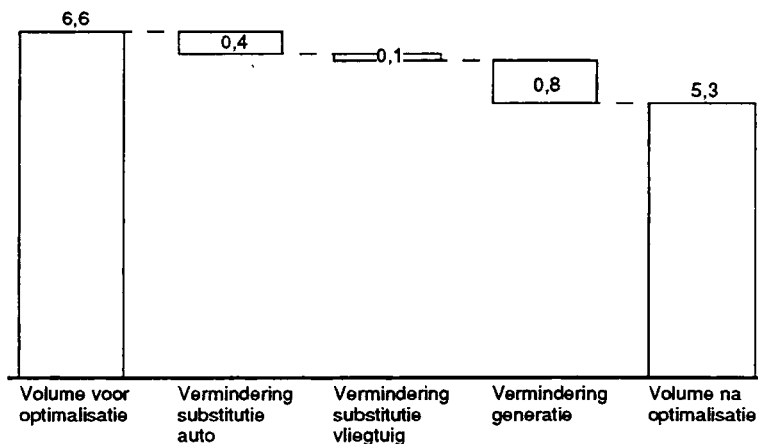
OPTIMALE PRIJSVERHOOGING**
Procent



* Effect doorgaande treinen niet meegenomen, prijs gebaseerd op huidig kilometertarief en kosten Kanaaltunnel
** In Maximale HSL-variant

Bron: MVA; Teamanalyse

VOLUME MAXIMALE HSL-VARIANT - EFFECT OPTIMALISATIE
 Miljoenen reizen (in basisjaar*)



* 2003

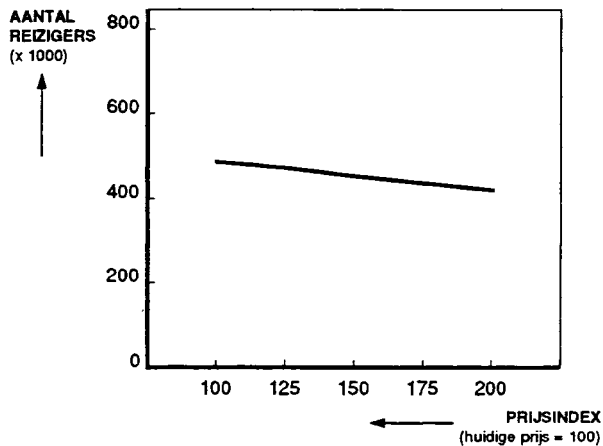
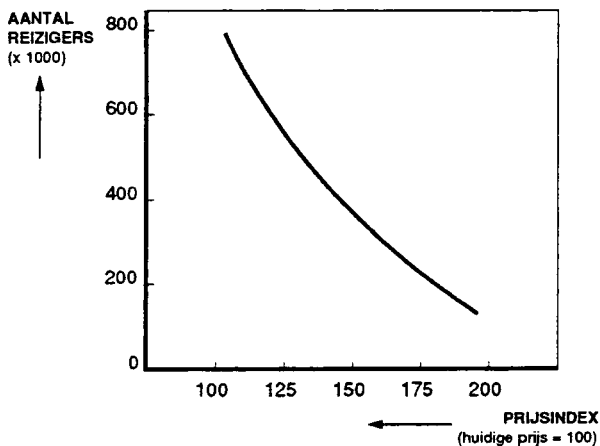
Bron: MVA; Teamanalyse

EFFECT PRIJS
 Amsterdam - Parijs

INDICATIEF

PARTICULIER



ZAKELIJK

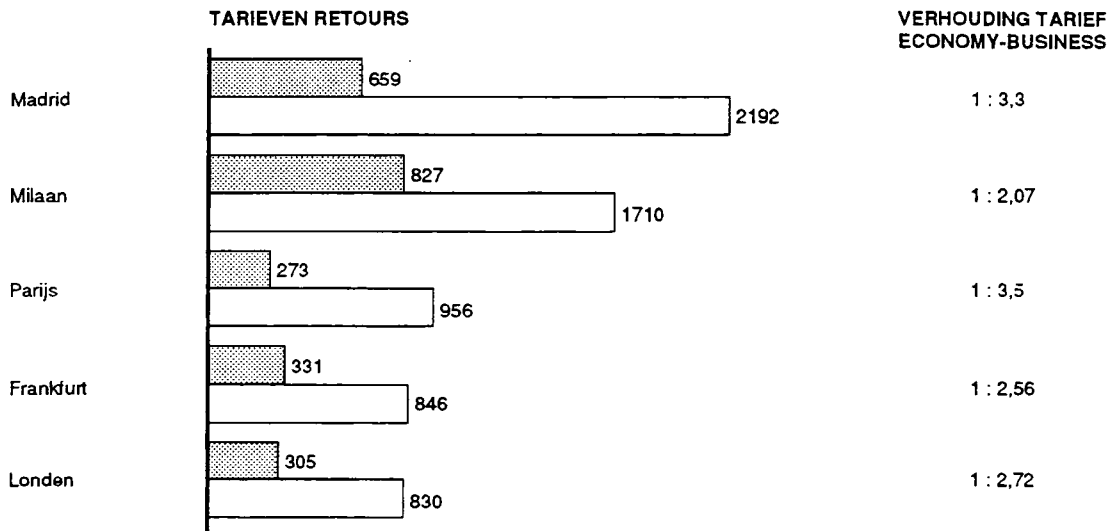


Bron: MVA; Teamanalyse

VERHOUDING TARIEVEN VLIEGTICKETS - 1992

f

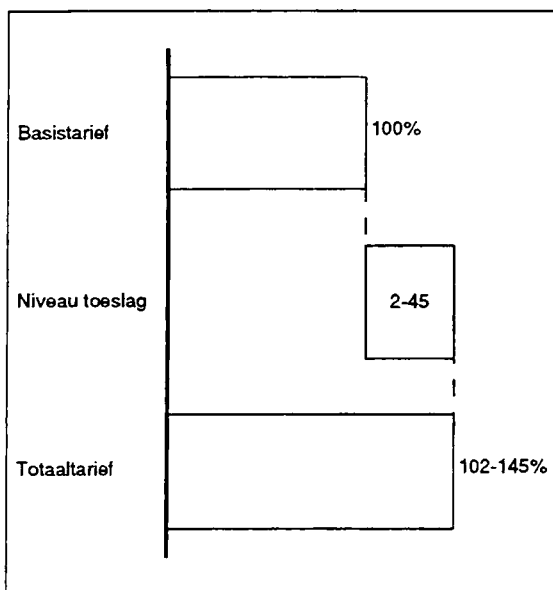
 Economy (A)PEX
 Business Class



Bron: Holland International

YIELDMANAGEMENT TGV FRANKRIJK
Percentage

ILLUSTRATIEF



NIVEAU TOESLAG	VOLDOENDE VRIJE CAPACITEIT	BEPERKTE VRIJE CAPACITEIT
1	1e klas en 2e klas	
2	1e klas	2e klas
3	2e klas	1e klas
4	 	1e klas en 2e klas

Keuze toeslagniveau 1-4 varieert per

- Relatie
- Tijdstip van de dag
- Dag van de week
- Deel van het jaar (op vakantiebestemmingen)
- Bijzondere dag (bv. 1 mei, 14 juli)

Bron: Guide du Voyageur TGV

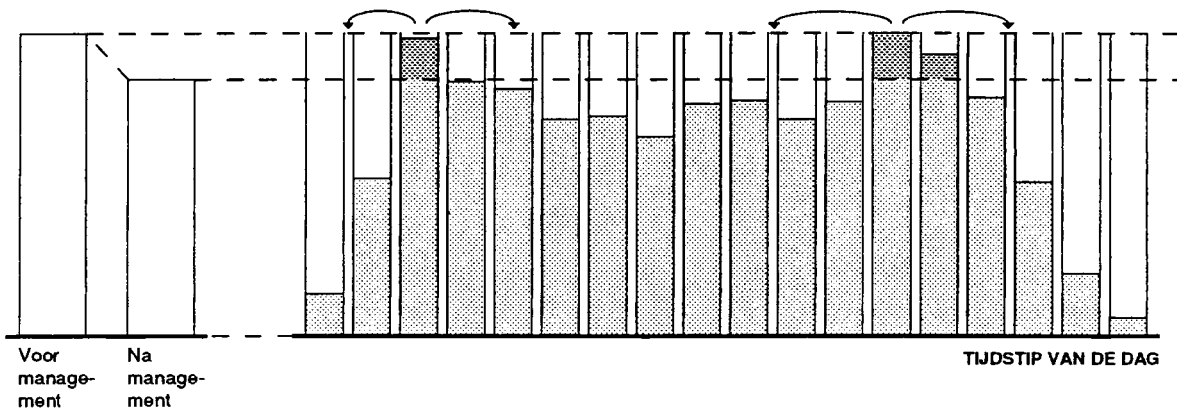
BEZETTINGSMANAGEMENT

CONCEPTUEEL

BENODIGDE CAPACITEIT

BEZETTING

- Verspreidbare bezetting*
- ▨ Bezetting
- Restcapaciteit



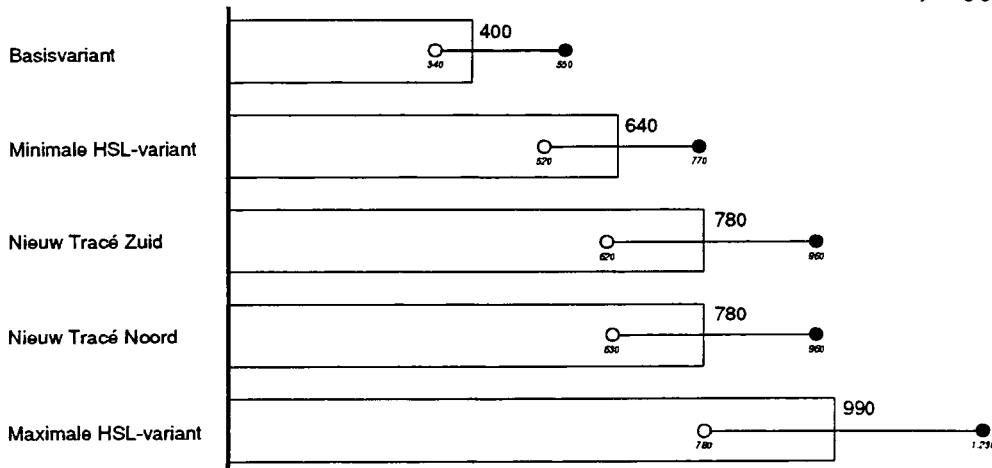
* Door variatie prijs over de dag; gemiddelde prijs onveranderd

NETTO CONTANTE WAARDE EXPLOITATIERESULTAAT PER SCENARIO* (CPB)

f, miljoen

○ Bij laag groeiscenario CPB

● Bij hoog groeiscenario CPB



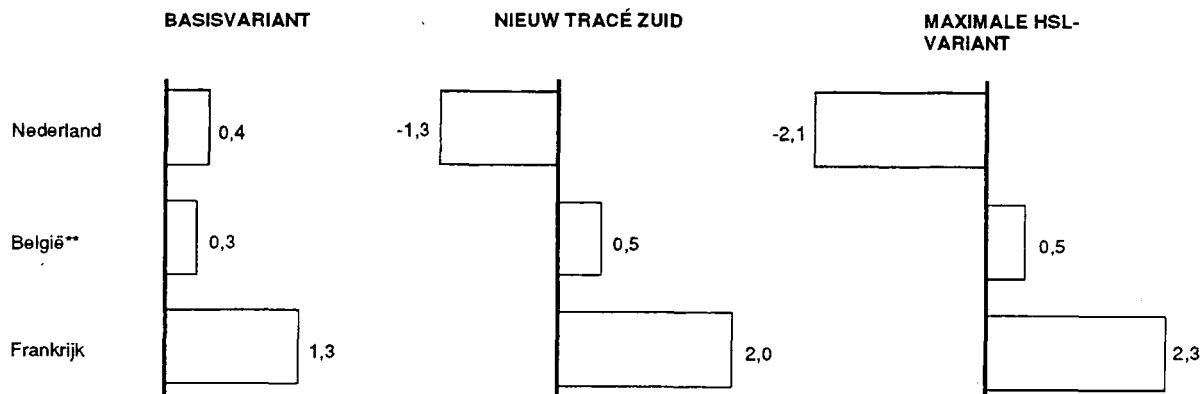
* Na optimalisatie; periode 1996-2060; disconteringsvoet 9%; exploitatieresultaat bestaat uit exploitatie HSL en effect binnenlands me (besparing Intercity Amsterdam-Rotterdam); exploitatiekosten volgens opgave NS

Bron: Teamanalyse

des altijd minder dan f 1,2 miljard bij max. variant.

NETTO CONTANTE WAARDE HSL VAN/NAAR NL*
f, miljard****

SCHATTING



* Na optimalisatie; disconteringsvoet 9% (reëel)
 ** Inclusief investering f 750 mln voor tunnel Antwerpen
 *** Huidige guldens

Bron: Teamanalyse

Ned. heeft de maximale HST-variant aangelegd. En had dus een verlies van 2,1 milj. gulden te verwachten

Schema 38

ELEMENTEN KWALITEIT HSL

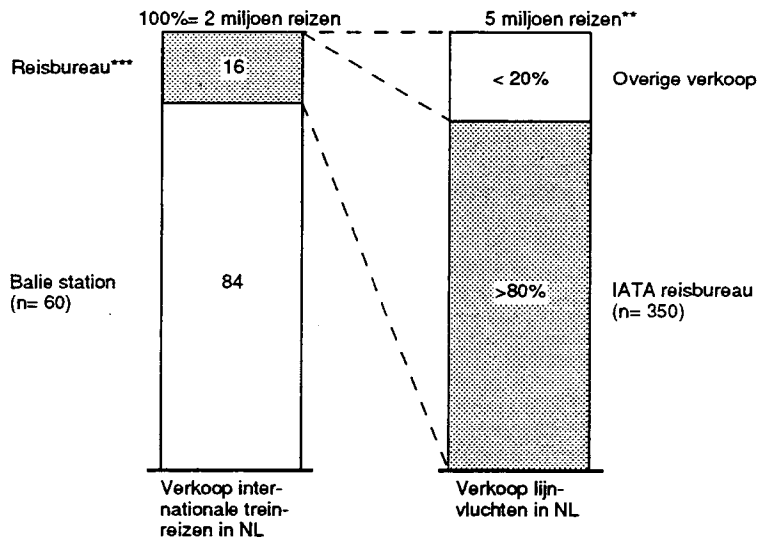
DISTRIBUTIE	VOOR-TRANSPORT	OPERATIONELE BEDRIJFSVOERING			NA-TRANSPORT
		KOPEN	VERTREKKEN	INSTAPPEN	
<ul style="list-style-type: none"> • Reserveren - Optioneel/verplicht - Plaats (balie/telefonisch/reisbureau) - Koppeling bestaande systemen (b.v. Galileo) • Betalen - Plaats - Wijze 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal vertrekpunten • Bereikbaarheid - Trein - Bus - Taxi - Auto • Parkeergelegenheid • Aansluiting vliegvelden • Comfort treinstation 	<ul style="list-style-type: none"> • Betrouwbaarheid/stiptheid • Faciliteiten bagage • Gereserveerde plaats • Capaciteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Frequentie • Snelheid • Aantal tussenstops • Comfort zitplaats • Servicefaciliteiten - Maaltijd - Drink - Sanitair - Telefoon - Fax - PC - Hoofdtelefoon 	<ul style="list-style-type: none"> • Wel/niet • Oponthoud door aansluiting • Faciliteiten bagage • Loopafstand • Reistijd "penalty" 	<ul style="list-style-type: none"> • Tijdstip aankomst • Faciliteiten bagage • Mogelijkheden vervoer - Trein - Bus - Taxi • Parkeergelegenheid

Bron: Expert-interviews; Teamanalyse

Vliegreizen worden in tegenstelling tot treinreizen voornamelijk via reisbureau geboekt

METHODE VAN DISTRIBUTIE*
Percentage

SCHATTING



* Alle bestemmingen
 ** 2,5 miljoen retourboekingen
 *** ± 100 NS agenten, ± 1200 niet-NS agenten

Bron: NS; ANVR

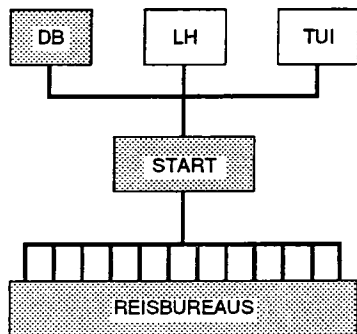
Methode boeken trein- en vliegreis in Duitsland gelijk

DISTRIBUTIE TREINREIZEN DEUTSCHE BUNDESBAHN
Percentage

ILLUSTRATIEF

HUIDIGE DISTRIBUTIEMETHODE Vlieg- en Treinreizen

DB, LH en TUI bereiken het reisbureau via een gemeenschappelijk geautomatiseerd systeem: "START"



(Waarvan 1600 DB agenten)

HUIDIGE DISTRIBUTIEMIX TREINREIZEN*

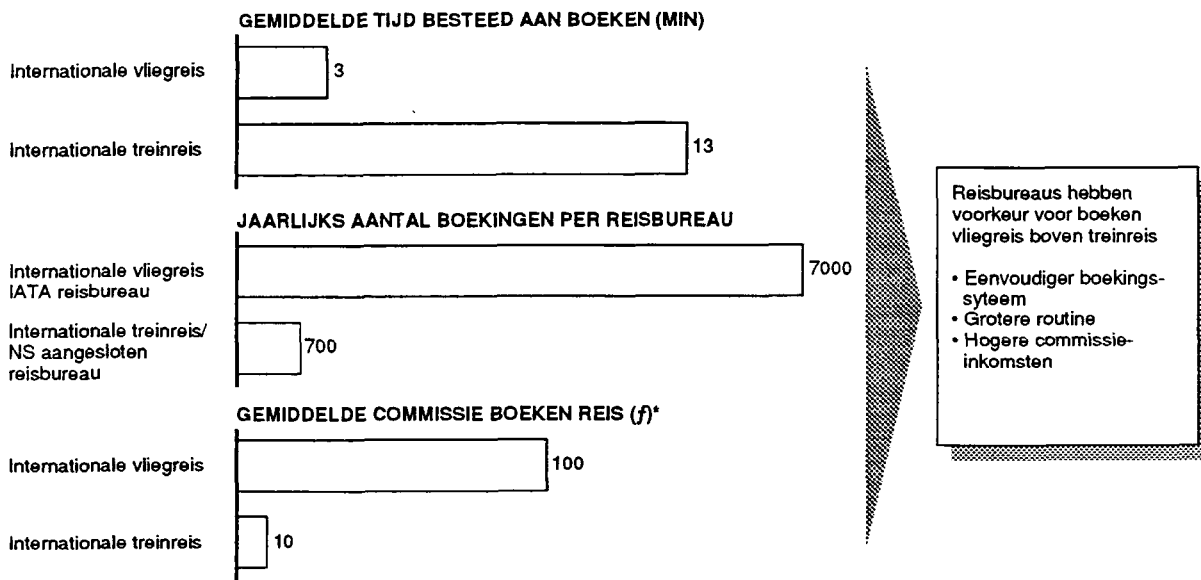
	Via balie station	Reisbureau
Alle reizen (nat. + int.)	73	27
Internationaal	57	43
Zakenreizen	33	67
ICE	64%	36

* Verdeeld naar inkomsten

Bron: D.B.

KENMERKEN BOEKINGEN REISBUREAU
Vliegreizen versus treinreizen

ILLUSTRATIEF

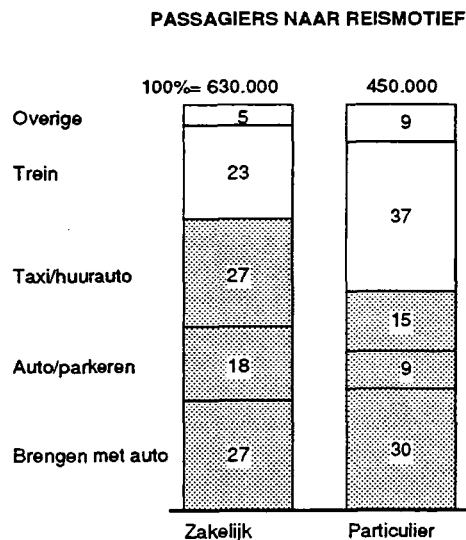
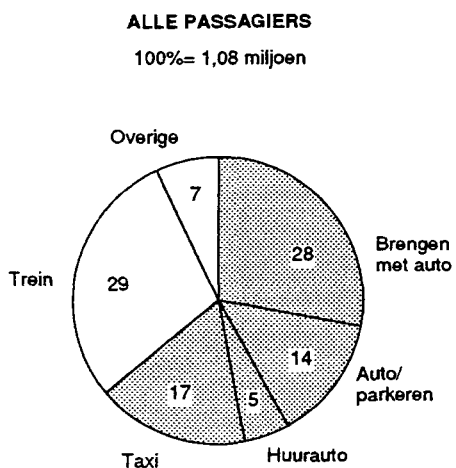


* Betreft de gehele markt. Voor dezelfde relaties bestaat verschil commissie tussen vlieg- en treinreis van ± 25 à 50%

Bron: NS; ANVR; Teamanalyse

Bij gewenste substitutie vliegverkeer is bereikbaarheid station essentieel

VOORTRANSPORT VliegREIZEN* - 1990
Percentage



* Vertrek vanaf Schiphol naar Antwerpen, Brussel, Parijs, Londen

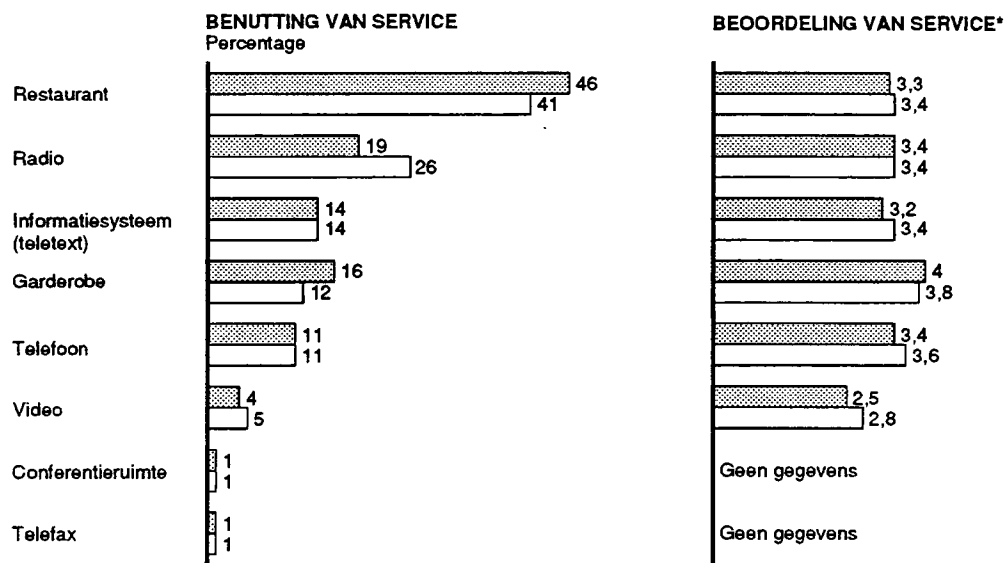
Bron: RLD; Teamanalyse

De benutting van servicefaciliteiten lijkt meer af te hangen van behoefte dan beoordeling

KENMERKEN SERVICEFACILITEITEN ICE

ILLUSTRATIEF

■ 1^e klas
□ 2^e klas



* Schaal van 1 (ungenügend) tot 5 (sehr gut); bepaald 6 maanden na introductie ICE

Bron: Enquêtegegevens, DB nov 1991

De heer Slob: Dat rapport hebt u destijds opgevraagd. Na heel lang doorvragen hebt u het gekregen, maar daar was dat hoofdstuk uit weggehaald.

Mevrouw Wolvers: Er was een hoofdstuk uit weggehaald. Wij weten natuurlijk niet wat daarin heeft gestaan. Als u dit zegt, ben ik heel benieuwd wat daarin stond, want ik denk dat dat geen bedrijfsgevoelige, maar projectgevoelige informatie was en dat het heel anders was gelopen als wij dat hadden gehad.

Bron: openbare hoorzittingen, 9 september 2004.

Het desbetreffende hoofdstuk uit het McKinsey-rapport bevat de hiervoor uiteengezette informatie. De relevantie van de informatie voor de politieke afweging lijkt groter dan het bedrijfsvertrouwelijke karakter van de informatie.

De voorzitter: Het gaat dan met name over hoofdstuk 2 en de commerciële exploitatie. Ik begrijp wat u zegt. Zitten hier gegevens in of informatie die een professionele vervoerder of een toekomstige inschrijver niet op een andere manier kan verzamelen?

De heer Paauwe: Nee. Maar het verzamelen, samenvatten en analyseren is een inspanning van een behoorlijk team van drie maanden. Dat was toch even behoorlijk de zaken op een rij zetten. Het is waar. Er liggen natuurlijk wel gegevens van de NS achter. Die hebben misschien ook gezegd niet te willen dat het allemaal naar buiten gaat.

De voorzitter: Wij stellen die vraag omdat van de zijde van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland heel nadrukkelijk uw rapport is opgevraagd. Uiteindelijk is dat rapport wel gepresenteerd, zonder hoofdstuk 2 over de commerciële exploitatie. Met name de schema's die bij dat hoofdstuk zitten zijn niet naar buiten gekomen. Die zijn op grond van de WOB niet openbaar gemaakt. Vandaar de vragen die wij hierover gesteld hebben. Een laatste vraag. Vindt u dit relevante informatie voor de Kamer?

De heer Paauwe: Ik denk dat deze twee schema's, die u er prima heeft uitgehaald, de kwintessens zijn van hoe je met investeringsbeslissingen en mogelijke opbrengsten, in een «nutshell» kan omgaan. Ik doel op strategisch-economische gronden en niet op allerlei andere overwegingen. Het is een cruciaal aspect. In de meeste rapporten zijn van de dertig of veertig schema's twee of drie cruciaal. Dit zijn er twee van.

≡ schema 36 + schema 37 + schema 25

*Ontbrekende
schema's
36, 37 en 25
Pas in 2004
vrijgegeven*

3.2.2 De onderhandelingen met België (1991–1996)

In de voorbereiding van de tweede PKB (1991–1994) wordt langzaam maar zeker op steeds meer terreinen voortgang bereikt. Veel energie wordt gestoken in het verder onderzoeken en uitwerken van de diverse tracévarianten, zowel ten noorden als ten zuiden van Rotterdam. Ten zuiden van Rotterdam is binenlands brede overeenstemming over het te kiezen tracé: een nieuwe lijn langs Breda gebundeld met rijksweg E19/A16. België denkt daar echter nog steeds heel anders over. Deze slepende discussie met de Zuiderburen lijkt roet in het eten te gooien voor het uitbrengen van een nieuwe PKB.

De uitgangssituatie

De onderhandelingsituatie waarin minister Maij-Weggen verkeert is complex, omdat er drie tracés zijn en omdat de Belgische onderhandelingspartner in drie hoedanigheden aan tafel zit. Die hoedanigheden zijn:

1. De Vlaamse regering. Vlaanderen is verantwoordelijk voor de tracékeuze en de planologische inpassing aan Belgische zijde.