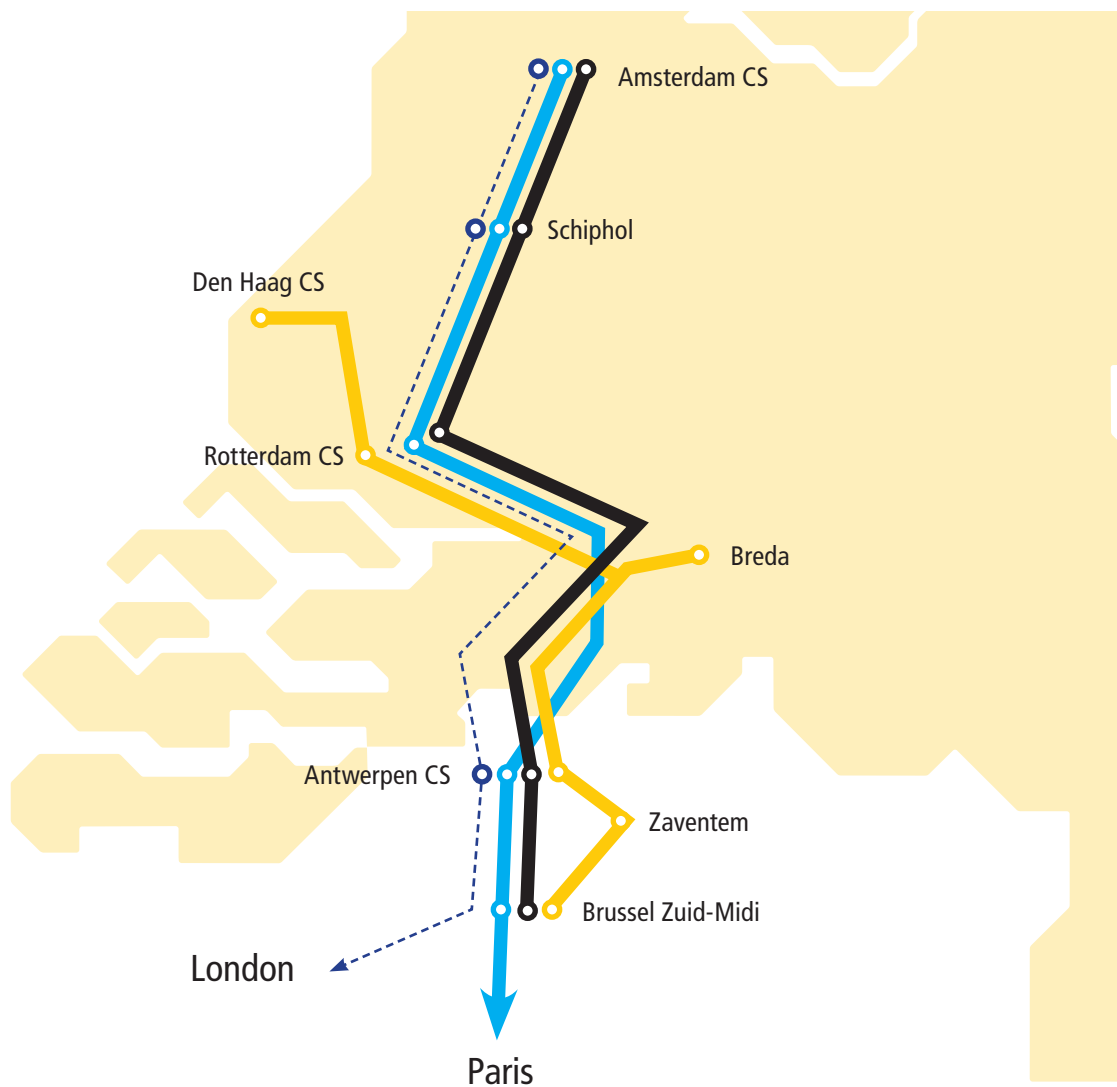


Beter voor de reiziger!

Het HSL-alternatief van Arriva - Deutsche Bahn



Donderdag 17 oktober 2013

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie van Infrastructuur,

Vandaag heeft Arriva - Deutsche Bahn een alternatief ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur voor het voorstel dat NS onlangs bij de Staatssecretaris heeft aangeleverd.

De juridische consequenties van het mogelijk omarmen van dit NS-alternatief laten we in deze notitie buiten beschouwing. Het moge duidelijk zijn dat Arriva - Deutsche Bahn, als één van de inschrijvers destijds bij de HSL-aanbesteding, ten aanzien van het schenden van aanbestedingsregels en het geven van illegale staatssteun aan NS zich alle rechten voorbehoudt.

Het heeft ons verbaasd dat er in de afgelopen maanden geen positieve reactie is gekomen op ons voorstel aan de Staatssecretaris om een overleg op te starten om, met andere partijen dan NS, alternatieven uit te werken. Zonder enige vorm van vergelijking is het NS- alternatief aangenomen door de Staatssecretaris als het beste voor de reiziger. Uit bijgevoegde schematische weergave blijkt aantoonbaar dat het Arriva - Deutsche Bahn- voorstel aanzienlijk beter is voor de reiziger.

Wij hebben het NS-alternatief in de bijgevoegde overzichten per jaar vergeleken met wat Arriva - Deutsche Bahn de reiziger kan bieden. De meest in het oog lopende verschillen zijn de Beneluxlijn, waarover Arriva in vergevorderde onderhandelingen is met de stad Den Haag en natuurlijk de levering van nieuw echt HSL-materieel reeds per eind 2016(!). En voor het laatste zijn tenslotte de miljardeninvesteringen in het HSL-spoor gedaan.

De (verouderde) Thalys kan in onze voorstellen uiteraard naast het Arriva - Deutsche Bahn-alternatief blijven rijden. Maar dat is, zoals NS ook al in haar voorstel aangaf, kennelijk afhankelijk van het aantal reizigers.

Graag hadden we onze voorstellen voorzien van een exacte financiële onderbouwing. Daarvoor hebben wij echter dezelfde informatie nodig die aan NS ter beschikking is gesteld. Dit was ook zeker mogelijk geweest als de Staatssecretaris aan ons verzoek tot besprekingen gehoor had gegeven. Binnen 3 maanden kunnen wij een bindende aanbieding neerleggen voor onze voorstellen.

Wij kunnen echter wel een indicatie geven. Wij baseren ons daartoe op recente onderzoeken over de gevolgen van aanbesteding van (delen van) het Hoofdrailnet. Onderzoeken van zowel de Rebelgroep (in opdracht van het Ministerie van I&M) en van de Erasmus Universiteit (in opdracht van FMN) tonen aan dat jaarlijks forse bedragen te besparen zijn zonder de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger aan te tasten. Niet verbazingwekkend als in ogenschouw wordt genomen dat partijen als Arriva en Veolia hebben aangetoond dat zij in staat zijn om, wat NS kwalificeerde als onrendabele lijnen, te veranderen in zeer winstgevende lijnen tegen aanzienlijk lagere subsidiebedragen. Ondanks dat zij zelfs volledig nieuwe treinvloten aanschafte! De jaarlijkse besparingen zullen volgens de Rebel Groep en de Erasmus Universiteit tussen de € 140 miljoen en € 300 miljoen bedragen, afhankelijk van de mate van aanbesteding van delen van het Hoofdrailnet.

Gezien de omvang en slagkracht van Arriva - Deutsche Bahn mag daar bovenop ook nog eens een forse besparing op het HSL-gedeelte worden verwacht ten opzichte van NS kostenniveaus.

In onze brief aan de Staatssecretaris hebben wij aangegeven dat het in uitvoering nemen van onze voorstellen een voor Arriva - Deutsche Bahn risicovolle operatie zal gaan worden. De Nederlandse regering heeft er eerder voor gekozen om de HSL deel te laten uitmaken van het contract voor het Hoofdrailnet. Deze koppeling brengt ook voor ons de mogelijkheid om succesvol uitvoering te geven aan ons alternatief. Het is daarom ook voor ons mogelijk, om juist in samenhang, dit aanbod verder uit te werken als de bereidheid bestaat om een groter deel van het Hoofdrailnet openbaar aan te besteden.

Resumerend denken wij een aanbod te hebben neergelegd dat zowel de reiziger als de belastingbetaler ten goede komt. Een aanbod dat het waard is om, in nauwe samenspraak met betrokkenen, uit te werken tot een bindende offerte. Wij hopen dat wij daartoe in de gelegenheid zullen worden gesteld.

Hoogachtend,
Arriva Personenvervoer Nederland B.V.



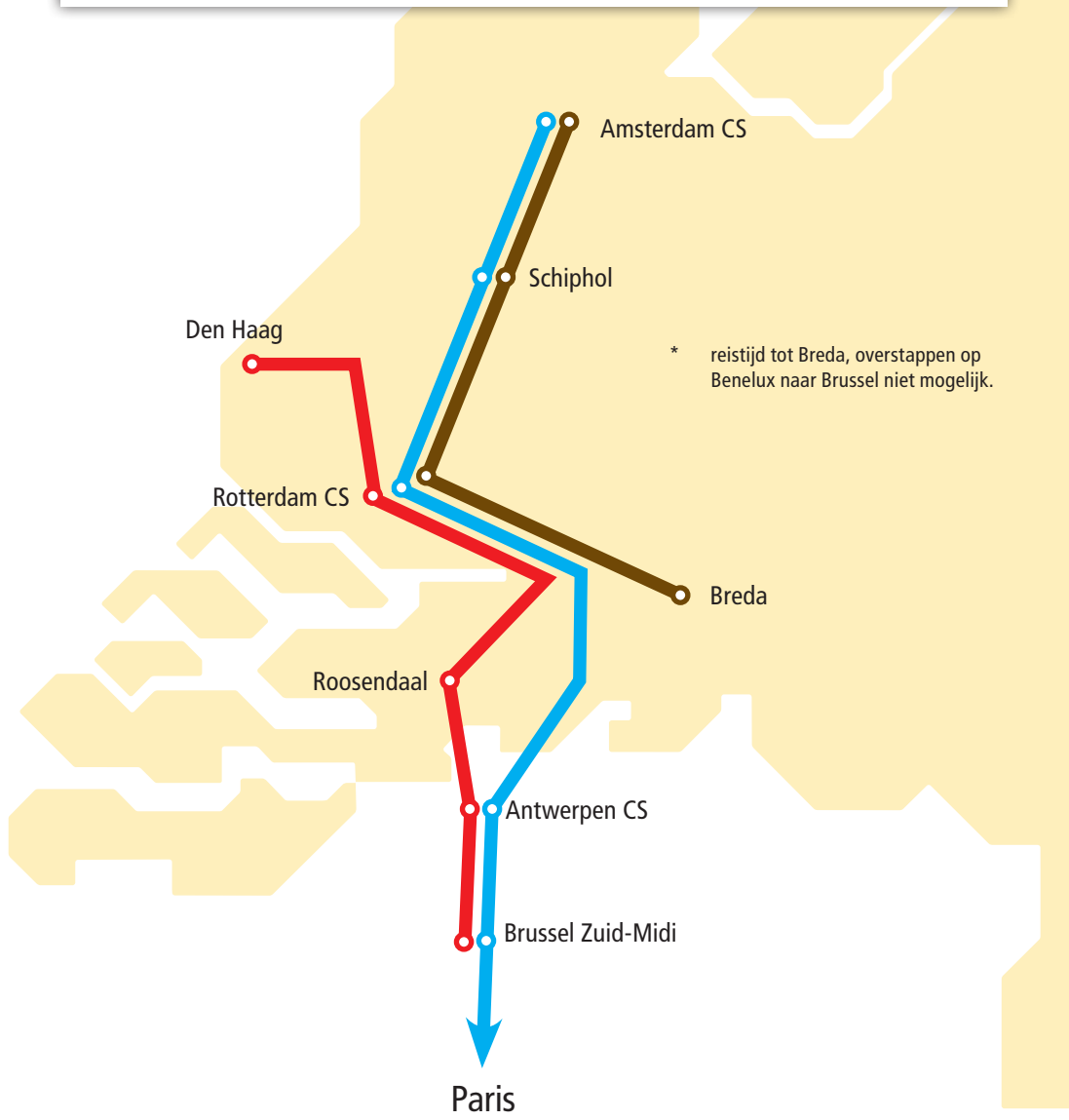
A.B. Hettinga RA
Voorzitter Raad van Bestuur

2014

NS - NMBS

Arriva - Deutsche Bahn

Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
Benelux	8x per dag	160 km/u	2.13
Thalys	12x per dag	300 km/u	1.47
Traxx-prio (tot Breda)	32x per dag	160 km/u	1.08*

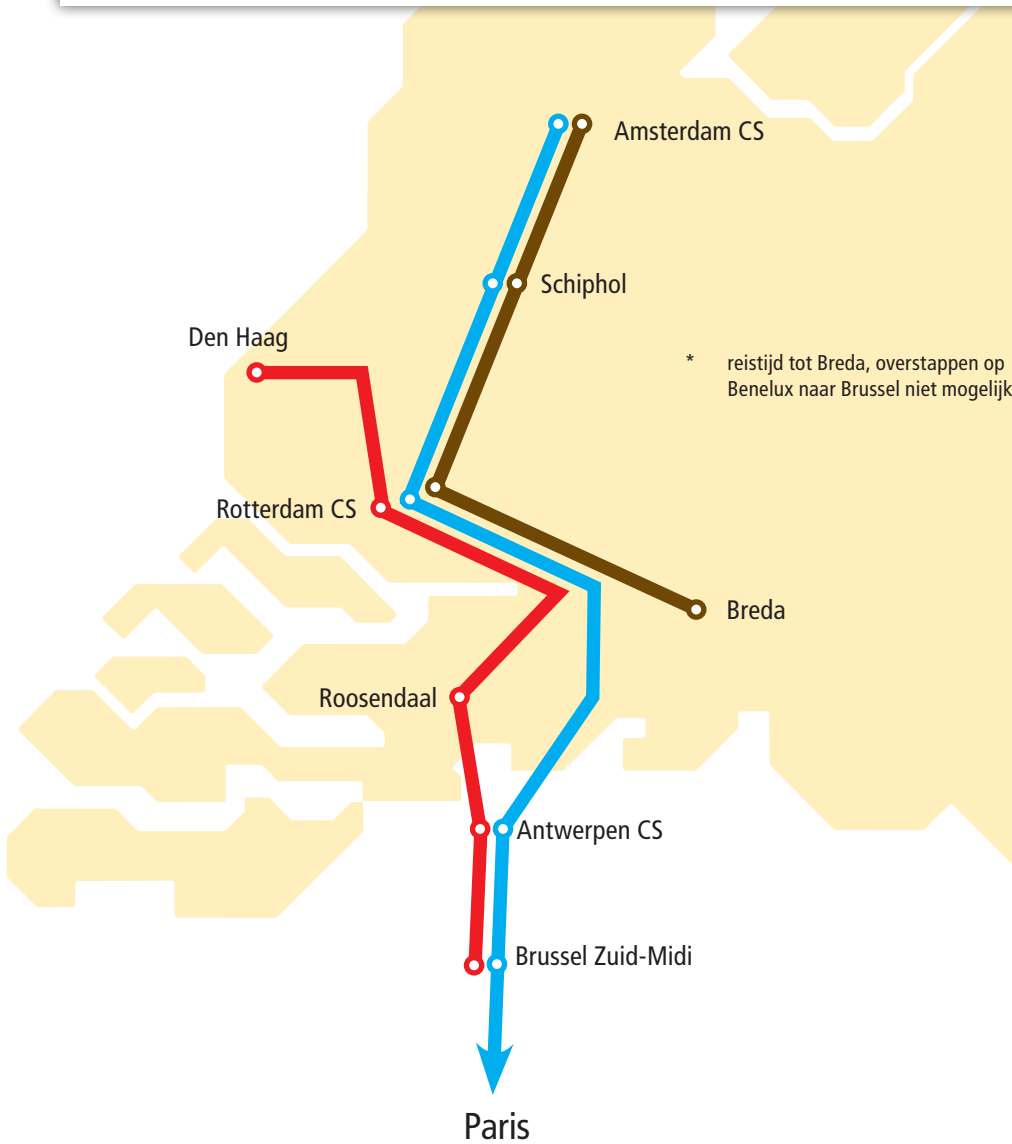


Aanvraagprocedure voorbij.
Onmogelijk nog aanbieding te doen.




2015

NS - NMBS

Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
 Benelux	12x per dag	160 km/u	2.13
 Thalys	12x per dag	300 km/u	1.47
 Traxx-prio (tot Breda)	32x per dag	160 km/u	1.08*



Arriva - Deutsche Bahn

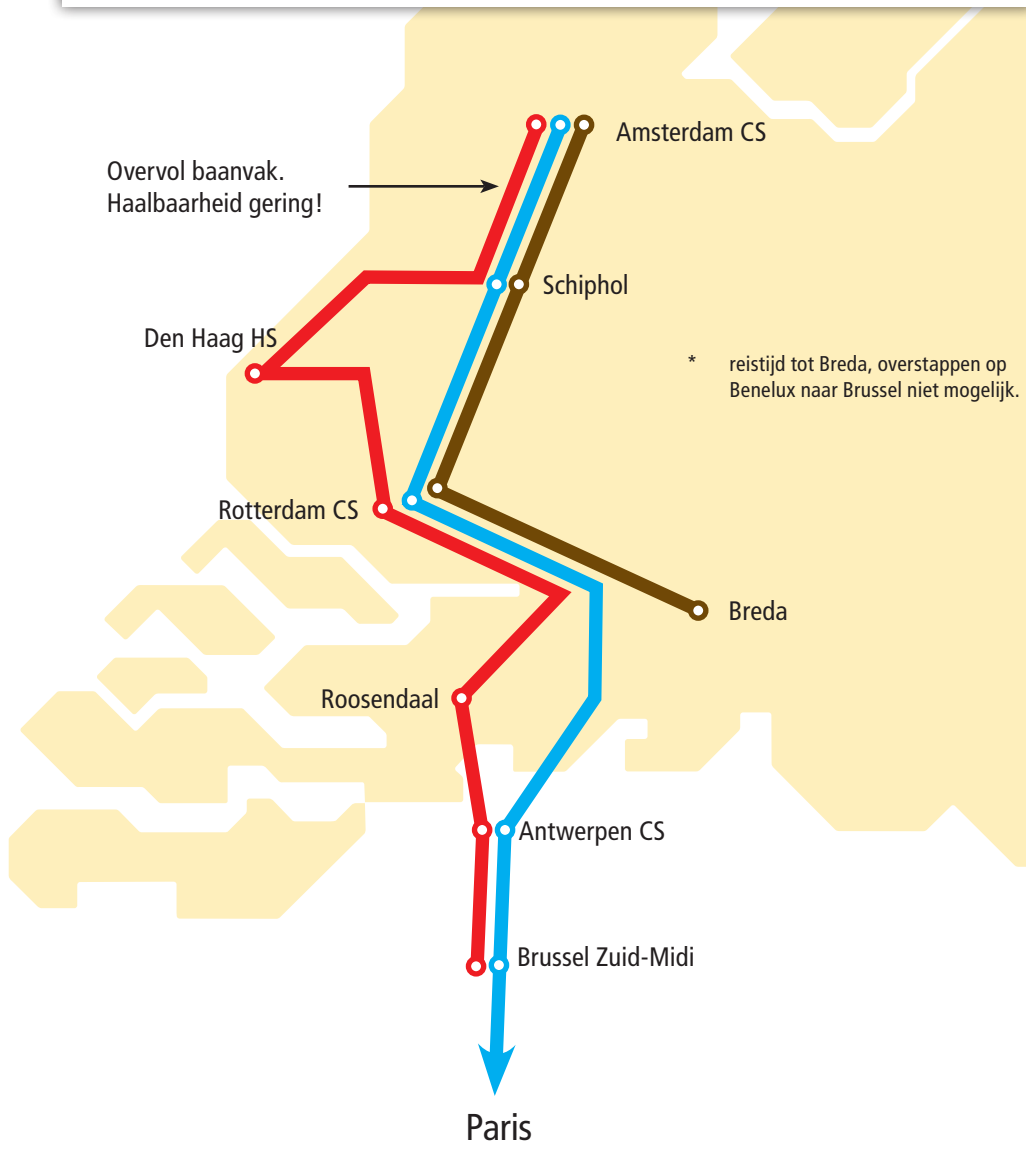
Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
 Lage landen Lijn	16x per dag	200 km/u	1.58
 Thalys	12x per dag	300 km/u	1.47
 Arriva Deutsche Bahn	9x per dag	200 km/u	2.05




2016

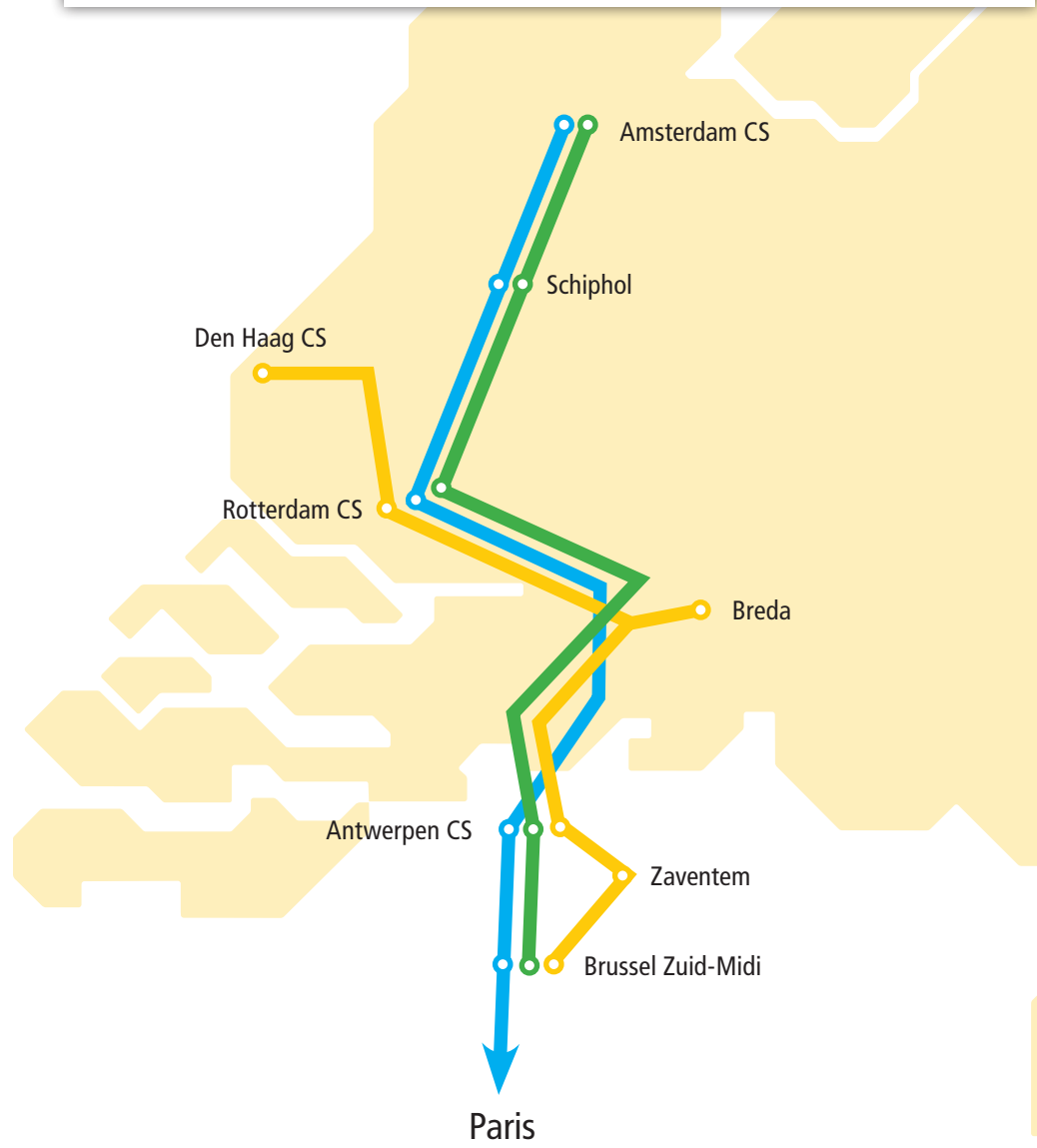
NS - NMBS

Type trein	aantal keer /dag	snellheid	reistijd
 Benelux	16x per dag	160 km/u	3.14
 Thalys	14x per dag	300 km/u	1.47
 Traxx-prio (tot Breda)	32x per dag	160 km/u	1.08*



Arriva - Deutsche Bahn

Type trein	aantal keer /dag	snellheid	reistijd
 Lage landen Lijn	16x per dag	200 km/u	1.58
 Thalys	14x per dag	300 km/u	1.47
 Arriva Deutsche Bahn	9x per dag	200 km/u	2.05







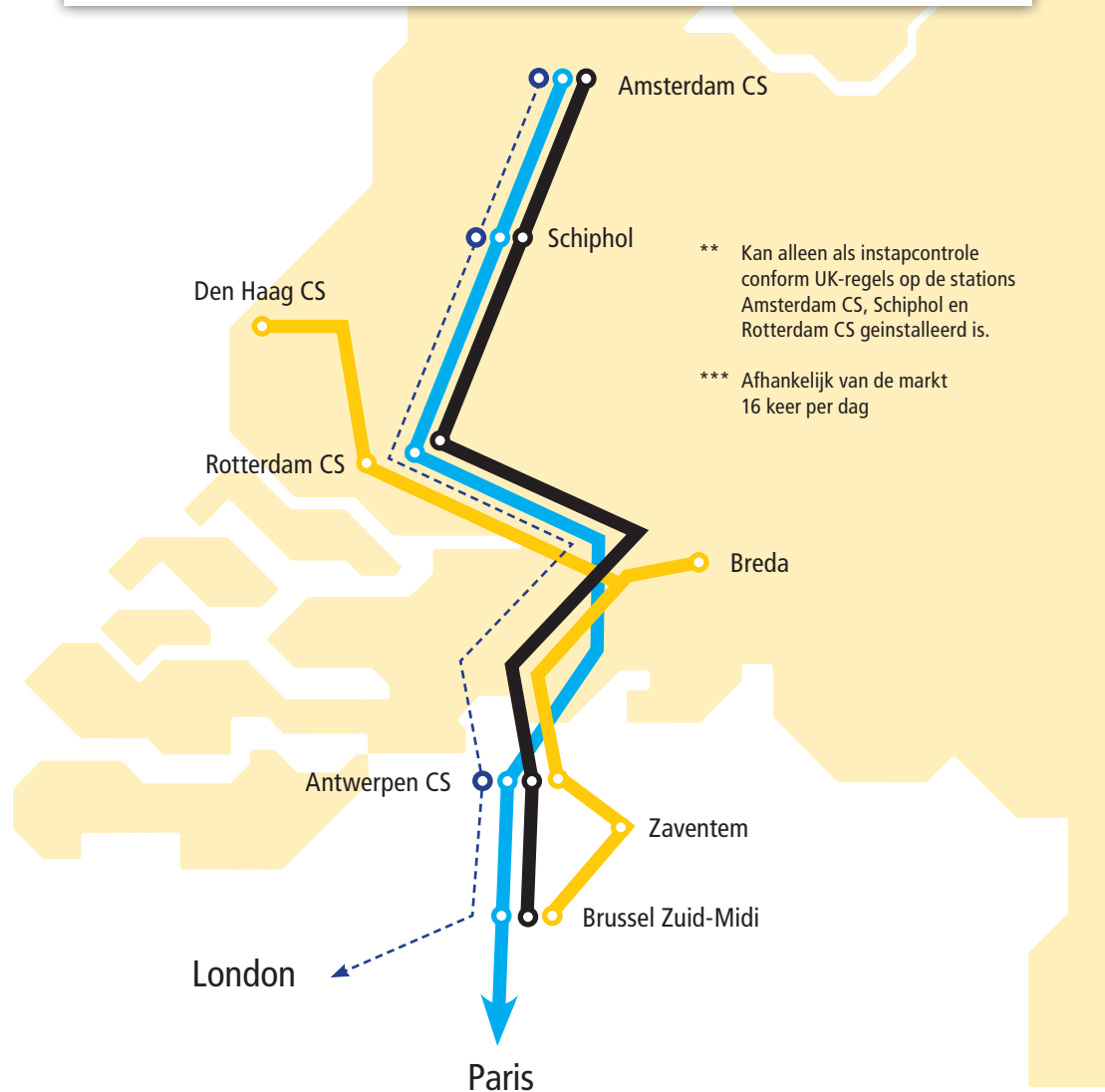
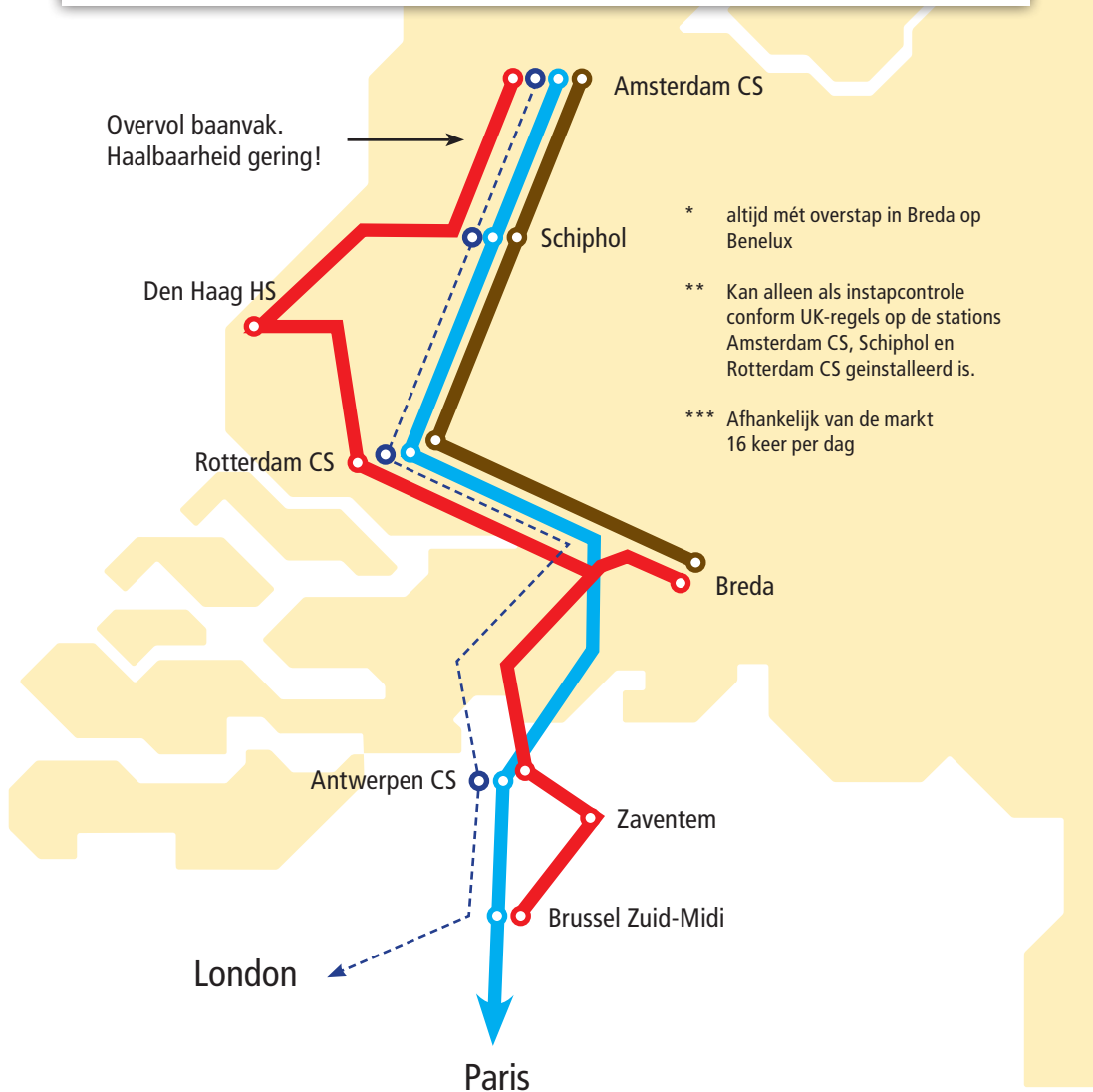
2017 t/m 2020

NS - NMBS

Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
 Benelux-plus	16x per dag	160 km/u	2.41
 Eurostar	2x per dag**	300 km/u	1.47
 Thalys	14x per dag***	300 km/u	1.47
 Traxx-prio (met overstap Benelux)	32x per dag	160 km/u	2.30*

Arriva - Deutsche Bahn

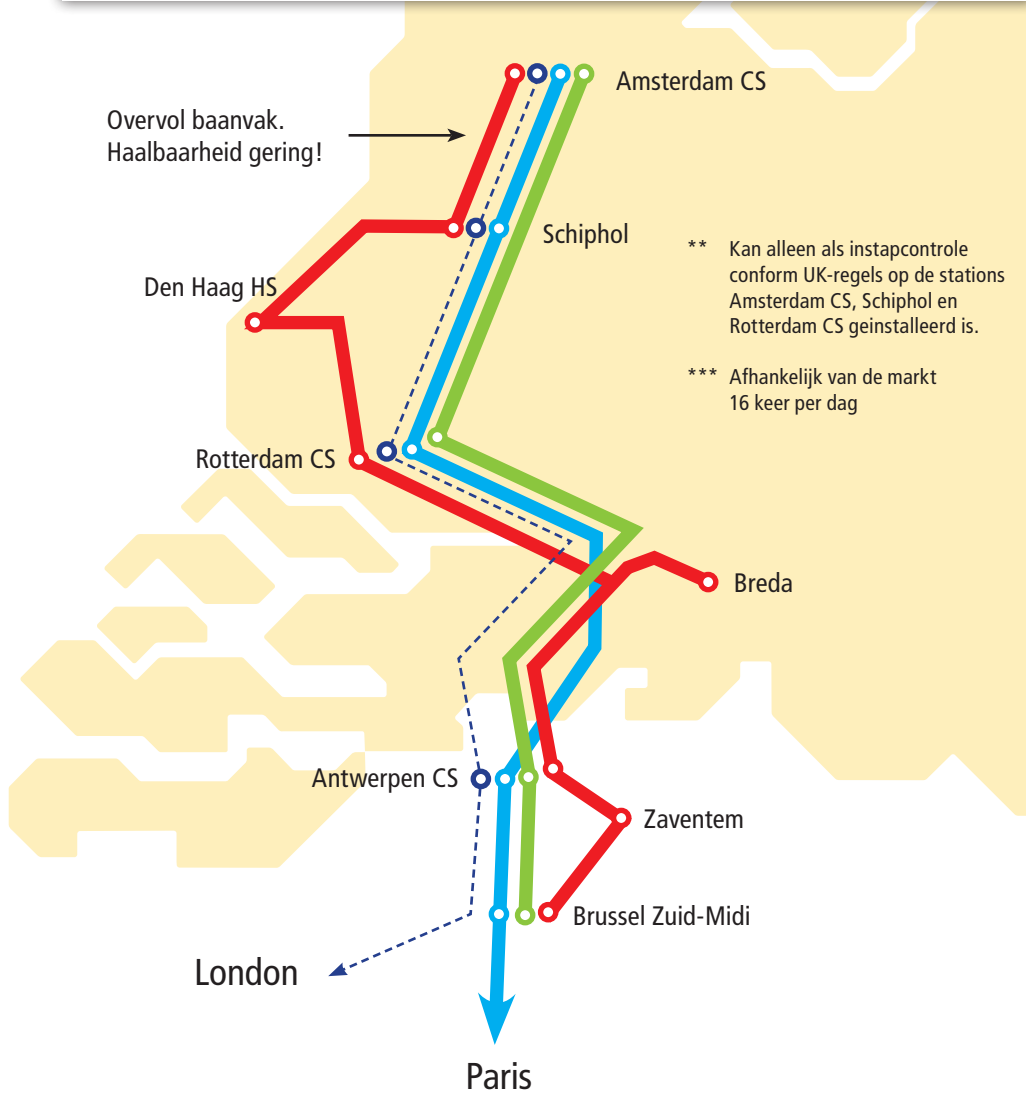
Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
 Lage landen Lijn	16x per dag	200 km/u	1.58
 Eurostar	2x per dag**	300 km/u	1.47
 Thalys	14x per dag***	300 km/u	1.47
 Arriva Deutsche Bahn	16x per dag	ICE 300 km/u	1.47



2021

NS - NMBS

Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
 Benelux-plus	16x per dag	200 km/u	2.41
 Eurostar	2x per dag**	300 km/u	1.47
 Thalys	14x per dag***	300 km/u	1.47
 NS	16x per dag	200 km/u	2.05



Arriva - Deutsche Bahn

Type trein	aantal keer /dag	snelheid	reistijd
 Lage landen Lijn	16x per dag	200 km/u	1.58
 Eurostar	2x per dag**	300 km/u	1.47
 Thalys	14x per dag***	300 km/u	1.47
 Arriva Deutsche Bahn	16x per dag	ICE 300 km/u	1.47

