



Voor Opvolgingscomité

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Spoorvervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[Redacted]

Datum
20 juni 2011

verslag

Betreft	Ambtelijk vooroverleg BE-NL
Vergaderdatum en tijd	17 juni 2011 13:30 - 15:30
Vergaderplaats	De Goderie, Roosendaal
Deelnemers	[Redacted] (kabinet Vervotte), [Redacted] (FOD MV), [Redacted] (Ministerie van IenM), [Redacted] (Nederlandse Ministerie van BuZa), [Redacted] [Redacted] (HSA), [Redacted] (NMBS)
Kopie aan	Allen

Overleg over ingroeiscenario's Den Haag – Breda - Brussel

- [Redacted] vraagt bevestiging van de cijfers m.b.t. vraag 3. Hieruit blijkt dat de kannibalisatie d.m.v. 3x Den Haag - Brussel ([Redacted]) veel groter is dan kannibalisatie d.m.v. 8x Breda - Antwerpen ([Redacted]).
- [Redacted]
- [Redacted] vraagt waarom vraag 7 en de vragen aangaande het 20^e treinstel niet zijn beantwoord. [Redacted] merkt op dat dit niet gedaan is omwille van de gevoeligheid van de informatie. Het antwoord van NMBS over het 20^e treinstel ligt sinds woensdag 15 juni ter ondertekening bij Dhr. Descheemaeker en zal daarna aan het kabinet van Vervotte worden gestuurd.
- [Redacted] vraagt of NMBS ook gekeken heeft naar alternatieve HSL-treinen. [Redacted] antwoordt dat NMBS een kort onderzoek heeft verricht waaruit bleek dat er Franse treinen op korte termijn inzetbaar zouden kunnen zijn.
- [Redacted] zegt dat NMBS ook openstaat voor eenzijdig rijden van HSA, mits daarbij afgezien wordt van Gezamenlijke Conclusies.
- [Redacted] vraagt waarom geen van beide verdeelsleutels (voor ingroeiscenario 8x Antwerpen – Breda) aanvaardbaar zijn voor NMBS en waarom er dan niet een verdeelsleutel is uitgerekend die NMBS wel aanvaardbaar acht. [Redacted] zegt dat het geen zin heeft om te proberen een verdeelsleutel te maken die NMBS aanvaardbaar acht,

- aangezien NMBS geen enkele verdeelsleutel zal aanvaarden.
- [REDACTED] vult aan dat ook aan HSA geen verdeelsleutel is meegedeeld. Dit is een probleem waarbij de staten de vervoerders dienen te helpen.
 - [REDACTED] spreekt de voorkeur uit voor een package deal t.a.v. extra stoptrein Antwerpen – Roosendaal in combinatie met Den Haag – Breda – Brussel.
 - [REDACTED] vraagt waarom de cijfers in de Intraplan-studie niet overeenkomen met de cijfers in de beantwoording van de zeven vragen. [REDACTED] antwoordt dat er een verschil is van 10% waarvan hij vermoedt dat dit veroorzaakt wordt door de distributiefte.
 - [REDACTED] merkt op dat het tijdpad (van het 3x per dag ingroeiscenario) wel erg krap is. Zou niet per dienstregeling 2013 een betere grenstijd kunnen worden afgesproken? [REDACTED] merkt op dat tot dusver ze alleen aan de kant van België een inspanning heeft gezien voor een goede inpassing van deze treindienst. [REDACTED] merkt op dat het aan de staten is om de grenstijd te bepalen. [REDACTED] merkt op dat het gewoon moeilijk is om een extra trein in te passen in de dienstregeling; voornamelijk vanwege paden van de andere internationale treinen.
 - [REDACTED] vraagt bij vraag 4 over de eerste tabel of dit de opbrengstcijfers zijn voor de HSL Den Haag – Breda – Brussel alleen of opgeteld met de stoptreindienst Roosendaal – Antwerpen. De vervoerders blijven hierop het antwoord schuldig.
 - Beide vervoerders geven aan dat ze met beide ingroeiscenario's willen meewerken. België ziet echter geen voordeel voor de Belgische reiziger bij 8x p.d. p.r. Antwerpen – Breda, terwijl Nederland liever wél 8x p.d. p.r. Antwerpen-Breda wil rijden.
 - De vervoerders merken op dat de samenwerkingsovereenkomst heel dicht bij voltooiing is.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
20 juni 2011



Minister

X
REG.NR. BSK-2011/146419
145053
004817 OKT 28 11 1100

Directoraat-Generaal

Mobiliteit

Plesmanweg 1-6

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum

25 oktober 2011

Kenmerk

IENM/BSK-2011/146419

Bijlage(n)

3

beslisnota

Overleg Spoorverbindingen Nederland - België

Inleiding en doel

- Naar verwachting zal medio 2012 de internationale intercitytrein Amsterdam - Brussel ('de Beneluxtrein') worden stopgezet door NMBS en NS.
- Hierdoor verdwijnt een snelle verbinding tussen gemeente Den Haag en provincie Noord-Brabant enerzijds, en Brussel en Antwerpen anderzijds.
- Treinreizigers uit Noord-Brabant hebben vanaf dat moment nog twee opties om naar België te reizen:
 - de bestaande stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen;
 - de HSL-verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen.
- Zowel Kamerleden als de regionale overheden vinden dit onacceptabel en hebben daarom twee wensen:
 - Het opstarten van een HSL-verbinding Antwerpen - Breda op korte termijn en een HSL-verbinding Den Haag - Breda - Brussel op lange termijn. Hierover heeft u recent Kamervragen ontvangen van de leden Slob en Monasch.
 - Het realiseren van een grensoverschrijdende trein tussen Nederland en België zonder toeslag en zonder reserveringsplicht (als vervanger van de Beneluxtrein). Hier is recent nog naar gevraagd in AO Spoor d.d. 11 oktober 2011.
- Het beoogd doel is nu om op korte termijn een nieuwe HSL-verbinding Breda - Antwerpen te realiseren zonder toeslag en zonder reserveringsplicht.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u om bijgaande brief aan uw Belgische collega te ondertekenen.

Argumentatie

- Er dient nog veel werk te worden verzet op ambtelijk niveau, alvorens er afspraken gemaakt kunnen worden met de Belgische Staat om een verbinding Antwerpen - Breda op te zetten.





Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum
25 oktober 2011

Kenmerk
IENM/BSK-2011/146419

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Kader

- In de Gezamenlijke Conclusies uit 2005 hebben ministers Peijs en Vande Lanotte vastgelegd dat beide landen zich zullen committeren om een verbinding Den Haag – Breda – Brussel te realiseren.
- Uw ambtsvoorgangers hebben meermalen toegezegd zich te zullen inzetten voor realisatie van de verbinding Den Haag – Breda – Brussel en het verkrijgen van medewerking van de Belgische Staat.
- Uw ambtsvoorganger heeft toegezegd zich in te zetten om een nieuwe verbinding te realiseren via conventioneel spoor (Roosendaal – Antwerpen) wanneer de Beneluxtrein wordt stopgezet.
- De Kamer heeft een motie ingediend en aangenomen tot behoud van de Beneluxtrein (motie Roemer¹) en een motie ingediend en aangenomen tot realiseren van een snelle verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen (motie Mastwijk c.s.²).
- U heeft formeel geen bevoegdheden om NS en/of NMBS te dwingen tot continuering van de Beneluxtrein; [Redacted text]
- U heeft in recente Kamervragen toegezegd zich in te zetten voor het realiseren van een verbinding tussen Noord-Brabant en België per medio 2012.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 197.

² Kamerstuk 32 351, nr. 2.



Afstemming en communicatie

De bijgevoegde brief aan mevrouw Vervotte is afgestemd met [REDACTED] medewerkers van de Nederlandse ambassade in Brussel en de Directie Communicatie.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**

Datum
25 oktober 2011

Kenmerk
IENM/BSK-2011/146419

DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT

[REDACTED]
drs. L.M.C. Ongerling

Lidewijde Ongering
Directeur-Generaal Mobiliteit

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum
2 november 2011

Bijlage(n)
1

memo

Opzetten verbinding Antwerpen - Breda

Aanleiding en Doel

Om op korte termijn op ministersniveau overeenstemming te kunnen bereiken over Antwerpen – Breda, dienen de Belgische en Nederlandse Staat over onderbouwing van bedragen en cijfers te beschikken. Doel is nu om te voorkomen dat NMBS en Belgische Staat naar elkaar gaan wijzen, zoals ze tot nu toe altijd hebben gedaan. Tot dusver was het maken van afspraken onmogelijk: NMBS wil niets vastleggen zonder garantie dat de Belgische Staat dit financieel zal compenseren en de Belgische Staat wil niet gaan compenseren als NMBS niet een uitgewerkt voorstel heeft, en maakt het voorbehoud dat NMBS een autonoom vervoerder is die zelf beslist over aanschaffen van treinen.

Advies

Ik adviseer een mail te sturen aan Bert Meerstadt met het verzoek om op korte termijn tot een principeakkoord te komen met NMBS. Deze is bijgevoegd.

Toelichting

Wat zou er in dit principeakkoord moeten komen?

- NMBS en NS komen overeen dat ze gezamenlijk 8x p.d. p.r. Breda – Antwerpen gaan uitvoeren.
- De NMBS-dienst Antwerpen – Noorderkempen wordt 8x p.d. p.r. geïntegreerd in de nieuwe verbinding Breda – Antwerpen.
- Deze dienst start medio 2012 en is bedoeld als definitief scenario.
- Deze dienst rijdt zonder toeslag en zonder reserveringsplicht.

Met dit principeakkoord is er duidelijkheid voor de Belgische Staat in welke ordegraote zij financiële compensatie dienen te verlenen.

Waarom een verzoek gericht aan Bert Meerstadt?



Met vriendelijke groet,

DE PLV. DIRECTEUR SPOORVERVOER,




Beste [REDACTED], beste [REDACTED],

Graag wil ik jullie aandacht vragen voor de totstandkoming van de HSL-verbinding Antwerpen - Breda die wij meermalen hebben besproken op de Onderhandeltafel. Wij hebben daar afgesproken dat wij gezamenlijk zullen optrekken bij het realiseren van deze verbinding. Mijns inziens is ons gezamenlijke doel nu om uiterlijk eind december zowel afspraken te hebben gemaakt met zowel NMBS als de Belgische Staat die uitvoering van deze verbinding mogelijk maken. In deze e-mail wil ik jullie hiertoe een voorstel doen.

In het recente verleden (o.a. tussen maart en juli 2011) zijn er ook pogingen gedaan om tot overeenstemming te komen met de Belgische Staat en NMBS over een verbinding Antwerpen - Breda. Deze pogingen zijn mislukt doordat er een vicieuze cirkel ontstond waarin NMBS naar de Belgische Staat wees en vice versa. NMBS wil namelijk niets vastleggen zonder garantie dat de Belgische Staat dit financieel zal compenseren en de Belgische Staat wil niet gaan compenseren als NMBS niet een uitgewerkt voorstel heeft, en maakt telkens het voorbehoud dat NMBS een autonoom vervoerder is die zelf beslist over aanschaffen van treinen en het uitvoeren van treindiensten.

De echte financiële knopen zullen hoe dan ook moeten worden doorgesneden tussen de ministers van beide landen. Om de ministers deze mogelijkheid te kunnen geven, dienen de vervoerders NMBS en NS gezamenlijk cijfers aan te leveren voor het ministers-overleg die ze beiden onderstrepen. Daarbij vindt de Nederlandse Staat het van groot belang dat wij verzekerd zijn van medewerking van NMBS. Wij willen voorkomen dat wij dezelfde fout maken als bij de Gezamenlijke Conclusies van 2005, waarna een situatie ontstond waarin de Staten een overeenkomst hebben, maar die niet wordt uitgevoerd door NMBS omdat zij vindt dat dit haar is opgelegd.

Mijn verzoek is om met NMBS contact op te nemen en een principeakkoord op te stellen tussen NS en NMBS. In dit principeakkoord verwacht ik uiteraard geen financiële oplossing, maar wel een vastlegging dat NS en NMBS met elkaar overeenkomen dat zij bereid zijn een verbinding Antwerpen - Breda uit te voeren (vanaf medio 2012; zonder reserveringsplicht, zonder toeslag; [REDACTED]). Dit principeakkoord kan mijns inziens vervolgens worden vastgesteld, wanneer wordt toegevoegd dat het akkoord onder de uitdrukkelijke voorwaarde is dat NMBS financieel gecompenseerd zal worden voor haar verliezen op deze verbinding, inclusief eventuele claims.

Omdat de onderhandelingen op medewerkersniveau met NMBS muurvast zitten, zullen de onderhandelingen gevoerd moeten worden met dhr. Descheemaeker. Ondanks dat de Nederlandse Staat ook een rol heeft richting NMBS, vind ik het om meerdere redenen logisch dat NS hierin de lead neemt. [REDACTED]

[REDACTED] De eerste voorstellen tot het rijden van Antwerpen - Breda kwamen ook van de vervoerders. (dhr. Descheemaeker stelde het voor in 2009, NS stelde het voor afgelopen onderhandeltafel). Ook gelet op de verbetering van de BuCa voor vervoerders (zo'n [REDACTED] per jaar in totaal) door het schrappen van de verlieslatende verbinding, zou het de juiste volgorde zijn indien 'Antwerpen - Breda' voorgelegd wordt door de vervoerders aan de Staten in plaats van de Staten aan de vervoerders.

Met vriendelijke groet,
Lidewijde Ongering



Minister

INKOMEND
UITGAAND

REG.NR. BSK-Zuid/16-03

005890 REC 28 11 2011

Directoraat-Generaal

Mobiliteit

Plesmanweg 1-6

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

Datum

13 december 2011

Ons kenmerk

IENM/BSK-2011/171360

Bijlage(n)

2

nota

Nota bij brief NMBS inzake HSA/HRN-deal

Inleiding

Op 18 november heeft u uw beleidsvoornemen aan de Kamer gemeld met betrekking tot het hoofdrailnet en de HSL-Zuid. Naar aanleiding van uw plannen, dient ook NMBS geïnformeerd te worden.

Advies

Ik adviseer u bijgaande brief aan de algemeen directeur van NMBS, dhr. Descheemaecker, te ondertekenen.

Toelichting

[Redacted content]

Ten tweede meldt u in deze brief dat wat u betreft de langslappende discussie over disruptie kan worden beëindigd. NMBS heeft al sinds 2004 aangestipt dat zij een sterke garantie wil dat zij met treinen kunnen blijven rijden, indien HSA failliet zou gaan. Nu NS zich garant stelt voor HSA en na 2015 de HSL-treinen in de 'redelijke regeling' worden ondergebracht, kan mijns inziens deze discussie worden beëindigd.

De bijgevoegde brief is afgestemd met [Redacted] en HSA.

DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT

[Redacted signature]

drs. L.M.C. Ongerling



Minister

VERKEER EN WATERSTAAT DIRECTIE RIJLEN EN BELEIDSAVIEZ
STUKKENRECHTEN
PERCELEN EN ZAKEN

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

INKOMENDE
UITGAANDE

REG.NR.

BSW 2012/150759

Contactpersoon

Datum
2 augustus 2012

Kenmerk
IENM/BSK-2012/150759

08 08 12 14 47

beslisnota

Ultimatum van NMBS en beoordeling
Samenwerkingsovereenkomst Fyra Internationaal

Inleiding

De vervoerders HSA en NMBS hebben u op 19 juni 2012 de Samenwerkingsovereenkomst (SWO) voor internationaal vervoer via de HSL-Zuid toegestuurd.

[Redacted text block]

Geadviseerde besluiten

Ik adviseer u [Redacted] mee te werken aan de HSL-verbinding Den Haag - Breda - Brussel of de minder verlieslatende HSL-verbinding Antwerpen - Breda. Daarnaast adviseer ik u de Samenwerkingsovereenkomst in haar huidige vorm niet goed te keuren.

Beslistermijn

[Redacted text block]

paraaf
Bestuursondersteuning

via e-mail

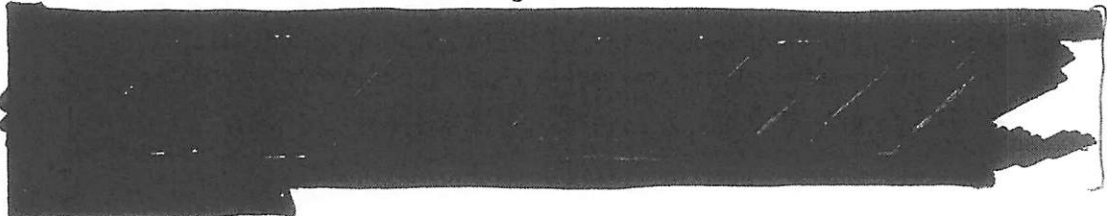

paraaf
DGB-OVS

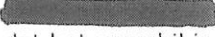

via e-mail

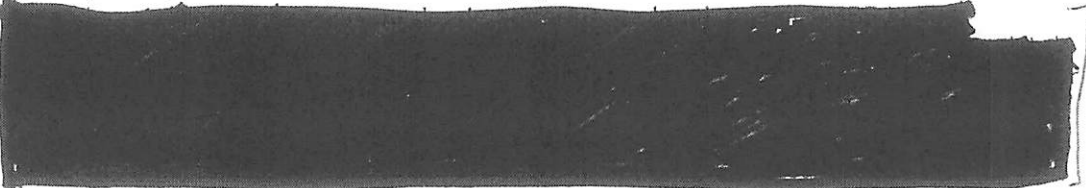


Argumentatie

Waarom de Samenwerkingsovereenkomst niet goedkeuren?

- Uit een juridische toets blijkt dat de Samenwerkingsovereenkomst (SWO) op meerdere punten afwijkt van het originele Conceptcontract uit 2001. Politiek van belang hierbij is dat het voorgenomen vervoersaanbod in de SWO uitsluitend bestaat uit 16x per dag Amsterdam – Brussel. In de afspraken uit 2001 heeft NMBS zich verbonden tot 32x per dag Amsterdam – Brussel. Op 6 maart 2005 heeft uw voorganger met haar Belgische ambtgenoot besproken dat afwijkend kan worden ingestemd met 16x per dag Amsterdam – Brussel én 10x per dag Amsterdam – Parijs én 8x per dag Den Haag – Breda – Brussel. Het vervoersaanbod van de SWO voldoet aan geen van beide maatstaven.
- 
- Indien u de SWO in huidige vorm zou goedkeuren, dan zou u daarmee tevens juridisch verankeren dat de Fyra Amsterdam-Brussel pas zal starten . Hierdoor zou er een juridische impasse ontstaan, omdat één daarvan onvervulbaar is en de andere op grote bezwaren stuit. De SWO zou in haar huidige vorm nooit in werking treden.

- 
- De Nederlandse Staat heeft sinds 2007 haar zienswijze herhaald dat er geen incongruentieprobleem hoeft te zijn en ook de adviezen van  in dezen met NMBS gedeeld. Het standpunt van  is dat het verschil in aanvangsdatum tussen de Nederlandse concessie voor het hogesnelheidsnet en de Samenwerkingsovereenkomst geen probleem hoeft op te leveren. Omdat er geen concessieplicht geldt voor internationaal reizigersvervoer, kunnen HSA en NMBS ook na 2024 hun gezamenlijke internationale treindiensten over de HSL-Zuid voortzetten.
- Afgezien van het Nederlandse standpunt dat er geen belemmeringen zijn, is het verlengen van de concessieduur tot meer dan tien jaar naar Europees recht niet toegestaan. Dit bleek ook uit gesprekken die mijn ambtenaren in de zomer van 2011 hebben gevoerd met de verantwoordelijke dienst van de Europese Commissie. De Staat kan niet voldoen aan een wens die onder Europees recht niet mag worden ingewilligd.
- Verder stelt Nederland zich op het standpunt dat niet de concessie te vroeg in werking is getreden, maar de SWO te laat komt. De infrastructuur is uiterlijk sinds medio 2009 gereed, terwijl oorspronkelijk zelfs was uitgegaan van 2005.

- 



Gevolgen besluit

Indien u de SWO in haar huidige vorm niet goedkeurt, kunnen NMBS en HSA een gewijzigde versie aanbieden ter goedkeuring. Als de vervoerders dit doen en deze opnieuw onbevredigend is, óf als de vervoerders dit niet doen

[Redacted text]

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

[Redacted text]

drs. L.M.C. Ongerling

Toelichting

Wat is het incongruentieprobleem?

- NMBS wil de zekerheid dat de Fyra-diensten voor een looptijd van 15 jaar worden gecontinueerd. Anders zou zij de investeringen in het rollend materieel in minder dan 15 jaar moeten afschrijven, wat haar jaarlijkse resultaten onder druk zou zetten. Zij vraagt daarom de Nederlandse Staat om een looptijd van 15 jaar te borgen. Dit noemt NMBS het incongruentieprobleem.
- Dit probleem is ontstaan door een verschil in aanvangsdatum tussen de Nederlandse concessie voor het hogesnelheidsnet (aanvang juni 2009) en de Samenwerkings-overeenkomst (aanvang eind 2012/ begin 2013).
- NMBS en HSA hebben overigens in het verleden gewerkt en onderzoek gedaan om in 2009 te beginnen met vervoer Amsterdam-Brussel via de HSL-Zuid met behulp van het tijdelijk materieel, maar NMBS heeft dit uiteindelijk geweigerd en wilde wachten totdat het V250-materieel gereed zou zijn (eind 2012).

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Federaal Minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking
De heer Paul Magnette

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Ons Kenmerk
IENM/BSK-2012/157942

Uw Kenmerk

Datum 8 augustus 2012
Betreft HSL-verbinding Antwerpen - Breda (3)

Geachte heer Magnette,

Graag vraag ik nogmaals uw aandacht voor mijn brieven van 14 maart 2012 en 2 april 2012 inzake de spoorverbindingen voor personenvervoer tussen Nederland en België, en in het bijzonder de HSL-verbinding Antwerpen - Breda.

Naar mijn stellige overtuiging gaat het hierbij om een gezamenlijk belang van België en Nederland. Beide landen willen reizigers aanmoedigen zo veel mogelijk gebruik te maken van het spoorvervoer als duurzaam alternatief voor het gebruik van de eigen auto, ook voor het vervoer over langere afstand. Met het opheffen van de huidige Benelux-trein dreigt echter voor een aanzienlijke groep reizigers die mogelijkheid weg te vallen. Van reizigers uit België naar het zuiden van Nederland (Zeeland en Noord-Brabant) en omgekeerd kan immers niet in redelijkheid worden verwacht dat zij de Thalys of Fyra zullen gebruiken en dan de omweg via Rotterdam zullen maken. Daarom zijn beide landen gebaat bij een alternatieve treindienst op het traject Breda-Antwerpen om deze groep reizigers voor het spoorvervoer te behouden en nieuwe reizigers aan te trekken.

In de genoemde brieven verzocht ik u NMBS opdracht te geven om de benodigde logistieke en operationele voorbereidingen te treffen (bv. het aanvragen van de treinpaden).

Tegelijkertijd heb ik ook enkele malen geprobeerd om telefonisch met u in contact te komen. Dit is niet gelukt. Ik heb alleen een bericht op uw voicemail kunnen achterlaten. Uit de media heb ik begrepen dat u graag bereid bent met mij in overleg te treden over dit dossier.

Van deze mogelijkheid maak ik graag gebruik en wil u daarom uitnodigen om op korte termijn met mij te spreken over de treinverbindingen tussen Zuid-West Brabant en Antwerpen en de HSL-verbinding Den Haag – Breda – Brussel.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Datum
8 augustus 2012

Ik stel een reactie van uw kant op korte termijn zeer op prijs.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Minister

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[REDACTED]

Datum
8 augustus 2012

Kenmerk
IENM/BSK-2012/158375

Bijlage(n)
1

beslisnota

Samenwerkingsovereenkomst NMBS en HSA /
in overleg treden met minister Magnette

Inleiding

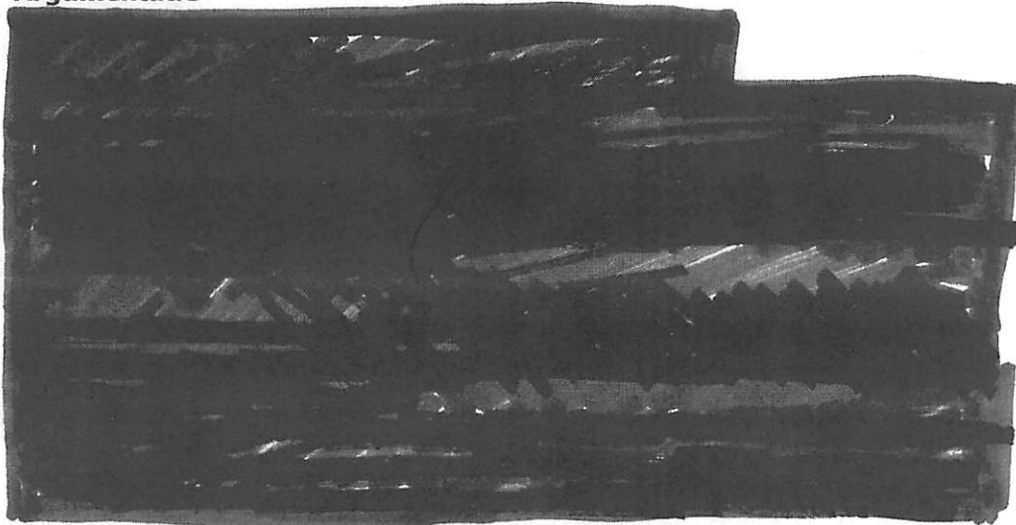
Naar aanleiding van recente ontwikkelingen, verzocht u mij met spoed een brief voor te bereiden aan minister Magnette en enkele vragen te beantwoorden inzake de Samenwerkingsovereenkomst NMBS en HSA. Met deze nota beantwoord ik uw verzoek.

Overigens zijn NMBS en HSA niet voornemens om morgen de Samenwerkingsovereenkomst reeds te tekenen. Ook hoeft u nu nog niet definitief te besluiten of de Samenwerkingsovereenkomst akkoord is. (*zie toelichting*) U heeft echter enkel nu laten weten momenteel niet bereid te zijn iets aan de opschortende voorwaarden te willen doen, hetgeen NMBS op 8 augustus in haar go/no-go besluit ter overweging zal nemen.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u bijgevoegde brief aan minister Magnette te ondertekenen.

Argumentatie



[REDACTED]

Afstemming

De brief aan minister Magnette is afgestemd met de Nederlandse ambassade in Brussel.

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongering

Toelichting

[REDACTED]

[REDACTED]
Directeur Openbaar vervoer en Spoor

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Spoorvervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[REDACTED]

Datum
21 december 2011

memo

Stand van Zaken Beneluxtrein en alternatieven

Doel

Ten behoeve van het overleg met ROVER d.d. 22 december 2011, bijgaand een toelichting met betrekking tot de Beneluxtrein.

Toelichting

- Momenteel rijden er tussen Antwerpen en Noord-Brabant een stoptrein van NMBS en een Intercity (de zogenaamde 'Beneluxtrein' die tussen Amsterdam en Brussel rijdt).
- De stoptrein van NMBS zal ook na 2012 blijven rijden, maar deze trein stopt liefst tien maal tussen Roosendaal en Antwerpen en wordt vaak gereden met oud materieel, waardoor deze trein niet populair is onder reizigers.
- De Beneluxtrein zal worden vervangen door de Fyra Amsterdam – Brussel in 2012. [REDACTED]

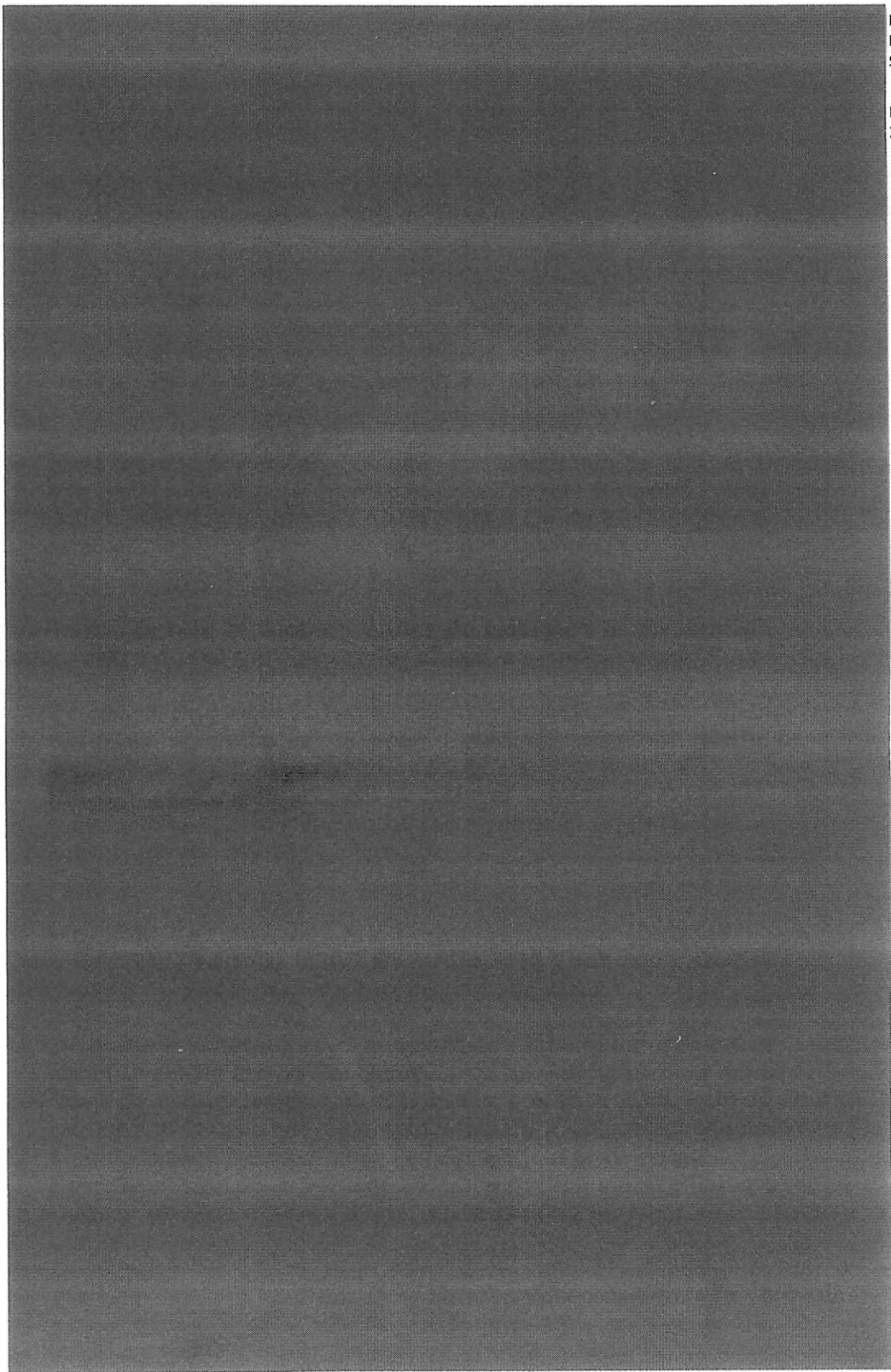
Een alternatief voor de Beneluxtrein

- Reeds in 2009 zei minister Eurlings dat het maximaal haalbare een alternatieve snelle treinverbinding is tussen Roosendaal en Antwerpen.
- Minister Schultz heeft eind oktober nog bij haar Belgische collega per brief de urgentie van deze alternatieve verbinding aangekaart. Zij schrijft hierin dat het haar allerhoogste prioriteit heeft om "een snelle rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen enerzijds en Noord-Brabant (via Roosendaal of Breda) anderzijds bij het verdwijnen van de Beneluxtrein" te behouden.
- Ondanks dat de regio's het liefst zoveel mogelijke treinverbindingen zien, is het onrendabel om zowel een Intercity-verbinding Antwerpen – Roosendaal als een HSL-verbinding Antwerpen – Breda op te zetten.
- De Minister wil daarom graag één van beide verbindingen afspreken met de Belgische Staat.
- Wat de minister betreft zijn alle varianten acceptabel waarbij er een snelle treinverbinding is tussen enerzijds Antwerpen en anderzijds Breda of Roosendaal. [REDACTED]

- Minister Schultz streeft ernaar begin 2012 in een ministersoverleg met minister Magnette hierover afspraken te maken.

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
21 december 2011





**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Spoorvervoer

Datum
21 december 2011

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

HSA Beheer NV
Directievoorzitter
De heer drs. J.W. Siebers
Postbus 487
1000 AL Amsterdam

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/180275

Uw kenmerk
11126/HSA

Datum 18 SEP 2012
Betreft Samenwerkingsovereenkomst HSL-Zuid

Geachte heer Siebers,

Op 20 juni 2012 heb ik van u de Samenwerkingsovereenkomst voor Fyra Internationaal ter goedkeuring ontvangen. Volgens het Conceptcontract van 5 december 2001 dient de Nederlandse Staat goedkeuring te geven aan de Samenwerkingsovereenkomst alvorens gestart mag worden met het internationale vervoer. Artikel 12.4 van de concessieovereenkomst van 5 december 2001 bepaalt dat de Samenwerkingsovereenkomst geen inbreuk mag maken op de bepalingen van de concessieovereenkomst.

Allereerst wil ik u feliciteren met de totstandkoming van het concept voor de Samenwerkingsovereenkomst. Ik denk dat we mogen spreken van een belangrijke stap op weg naar een goede samenwerking.

Naar aanleiding van de toegezonden conceptovereenkomst heeft mijn medewerker [REDACTED] op 20 juli 2012 een eerste analyse gedeeld met de directies van HSA en NMBS Europe, waarop wij geen schriftelijke reactie hebben ontvangen. Daarom geef ik u hierbij per brief mijn beoordeling van de Samenwerkingsovereenkomst.

Uit mijn analyse blijkt dat de conceptovereenkomst op meerdere punten afwijkt van het Conceptcontract. Hiervan zijn twee afwijkingen in uw begeleidende brief gemeld:

[REDACTED]

Met betrekking tot het vervoersaanbod heeft de Staat met HSA en NMBS afgesproken dat er een treindienst Amsterdam-Brussel met een frequentie van 32x per dag per richting zal worden uitgevoerd. In de aan HSA verleende Vervoerconcessie voor de HSL-Zuid (van 2009) is de Staat afwijkend akkoord gegaan met een verbinding 16x Amsterdam - Brussel, een verbinding 8x Den Haag - Breda - Brussel en een verbinding 10x Amsterdam - Brussel - Parijs (met een inspanningsverplichting deze uit te breiden naar 16x). Met zowel het

[REDACTED]

vervoersaanbod zoals vastgelegd in 2001, als het afwijkende vervoersaanbod zoals vastgelegd in 2009 kan de Staat akkoord gaan. Het nu voorgestelde vervoersaanbod voldoet echter aan geen van beide afspraken. Van een eerdere instemming van de Staat zoals bedoeld in overweging D van de conceptovereenkomst is dan ook geen sprake.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ops kenmerk
IENM/BSK-2012/180275

De conceptovereenkomst zwijgt over de startdatum van het vervoer. Kennelijk moeten partijen hierover nog nadere afspraken maken. Graag zie ik in de Samenwerkingsovereenkomst ten minste bevestigd dat het vervoer van start gaat zodra dit technisch gezien mogelijk is.

[REDACTED]

De bewoordingen ten aanzien van de bankgarantie zijn kennelijk ontleend aan artikel 2.6 van de oplegbrief, maar de daar bedoelde bankgarantie geldt als verplichting tussen Nederlandse Staat en de Nederlandse vervoerder. Deze is vervangen door een concerngarantie van NS en KLM, die reeds in 2001 is gesteld. Tot oplossing van een probleem van incongruentie is de Staat niet gehouden, aangezien de duur van de aan HSA verleende concessie de aan NMBS toegezegde vijftien jaar bedraagt.

De door ons gevonden afwijkingen in de conceptovereenkomst zijn van een dusdanige aard dat ik reeds daarom de Samenwerkingsovereenkomst in haar huidige vorm niet zonder meer kan goedkeuren. Ik vraag u daarom om deze met inachtnaam van het bovenstaande aan te passen en opnieuw ter goedkeuring aan mij voor te leggen.

[REDACTED]

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

[REDACTED]

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



Minister

VERKEER
EN WATERSTAAT

VERKEER
EN WATERSTAAT

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum
13 september 2012

Kenmerk
IENM/BSK-2012/187586

Bijlage(n)
4

beslisnota

Nota – brieven aan HSA, NMBS en Kamer inzake
beoordeling Samenwerkingsovereenkomst

Inleiding

Begin augustus 2012 heb ik u per beslisnota gevraagd of u de Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS in haar huidige vorm wilt goedkeuren. U heeft toen aangegeven dit niet te willen doen. NMBS en HSA zijn hiervan ambtelijk op de hoogte gesteld, maar u dient nog formeel te reageren en dit dient u uiterlijk 19 september 2012 te doen.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u bijgaande twee brieven aan HSA en NMBS te sturen. Omdat u de Kamer op de hoogte dient te houden over de Samenwerkingsovereenkomst, adviseer ik u tevens de bijgevoegde brief aan de Kamer te ondertekenen.

Beslistermijn

U dient uiterlijk 19 september 2012 een brief te sturen aan HSA en NMBS met een beoordeling van de Samenwerkingsovereenkomst. Zo niet, dan zal de Samenwerkingsovereenkomst als goedgekeurd worden beschouwd: *"De Staat zal binnen drie maanden een beoordeling van de aan hem voorgelegde Samenwerkingsovereenkomst geven, bij gebreke waarvan goedkeuring geacht kan worden te zijn gegeven."* (citaat uit conceptcontract HSA en NMBS uit 2001 waaraan HSA en NMBS zich gebonden hebben jegens de Staat).


Toelichting

Voor de toelichting inzake goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst, heb ik een kopie van de beslisnota van 2 augustus jl. aan deze nota toegevoegd.


Sindsdien heb ik informeel vernomen dat op donderdag 6 september HSA en NMBS een go hebben gegeven voor de start van Fyra Amsterdam-Brussel per december 2012.



Omdat de Kamer al sinds lange tijd wacht op meer informatie over de Samenwerkingsovereenkomst en deze ook genoemd dient te worden in de aankomende voortgangsrapportage, adviseer ik u om de Kamer per direct te informeren over uw brief aan de vervoerders. Hiermee voorkomt u dat de Kamerleden deze informatie via de spoorwegmaatschappijen of via de media zullen vernemen.

De brieven aan HSA, NMBS en de Kamer zijn allen afgestemd met .

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,


drs. L.M.C. Ongering

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

NMBS
t.a.v. de Gedelegeerd Bestuurder
dhr. M. Descheemaecker
Hallepoortlaan 40
B - 1060 Brussel
Koninkrijk België

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/188823

Uw kenmerk
11126/HSA

Datum 18 SEP. 2012
Betreft Samenwerkingsovereenkomst HSL-Zuid

Geachte heer Descheemaecker,

Op 20 juni 2012 heb ik van u de Samenwerkingsovereenkomst voor Fyra Internationaal ter goedkeuring ontvangen. Volgens het Conceptcontract van 5 december 2001 dient de Nederlandse Staat goedkeuring te geven aan de Samenwerkingsovereenkomst alvorens gestart mag worden met het internationale vervoer. Ook artikel 2.9 van de oplegbrief van 19 december 2000 verplicht NMBS de Samenwerkingsovereenkomst ter goedkeuring aan de Staat voor te leggen.

Allereerst wil ik u feliciteren met de totstandkoming van het concept voor de Samenwerkingsovereenkomst. Ik denk dat we mogen spreken van een belangrijke stap op weg naar een goede samenwerking.

Naar aanleiding van de toegezonden conceptovereenkomst heeft mijn medewerker [REDACTED] op 20 juli 2012 een eerste analyse gedeeld met de directies van HSA en NMBS Europe, waarop wij geen schriftelijke reactie hebben ontvangen. Daarom geef ik u hierbij per brief mijn beoordeling van de Samenwerkingsovereenkomst.

Uit mijn analyse blijkt dat de conceptovereenkomst op meerdere punten afwijkt van het Conceptcontract. Hiervan zijn twee afwijkingen in uw begeleidende brief gemeld.

[REDACTED]

Met betrekking tot het vervoersaanbod heeft de Staat met HSA en NMBS afgesproken dat er een treindienst Amsterdam - Brussel met een frequentie van 32x per dag per richting zal worden uitgevoerd. In de aan HSA verleende Vervoerconcessie voor de HSL-Zuid (van 2009) is de Staat afwijkend akkoord gegaan met een verbinding 16x Amsterdam - Brussel, een verbinding 8x Den Haag - Breda - Brussel en een verbinding 10x Amsterdam - Brussel - Parijs (met een inspanningsverplichting deze uit te breiden naar 16x). Met zowel het vervoersaanbod zoals vastgelegd in 2001, als het afwijkende vervoersaanbod


zoals vastgelegd in 2009 kan de Staat akkoord gaan. Het nu voorgestelde vervoersaanbod voldoet echter aan geen van beide afspraken. Van een eerdere instemming van de Staat zoals bedoeld in overweging D van de conceptovereenkomst is dan ook geen sprake.

De conceptovereenkomst zwijgt over de startdatum van het vervoer. Kennelijk moeten partijen hierover nog nadere afspraken maken. Graag zie ik in de Samenwerkingsovereenkomst ten minste bevestigd dat het vervoer van start gaat zodra dit technisch gezien mogelijk is.


Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum
9 september 2012

Ops nummer
IENM/BSK-2012/188823

 De bewoordingen ten aanzien van de bankgarantie zijn kennelijk ontleend aan artikel 2.6 van de oplegbrief, maar de daar bedoelde bankgarantie geldt als verplichting tussen Nederlandse Staat en de Nederlandse vervoerder. Deze is vervangen door een concerngarantie van NS en KLM, die reeds in 2001 is gesteld. Tot oplossing van een probleem van incongruentie is de Staat niet gehouden, aangezien de duur van de aan HSA verleende concessie de aan NMBS toegezegde vijftien jaar bedraagt.

De door ons gevonden afwijkingen in de conceptovereenkomst zijn van een dussdanige aard dat ik reeds daarom de Samenwerkingsovereenkomst in haar huidige vorm niet zonder meer kan goedkeuren. Ik vraag u daarom om deze met inachtnaeme van het bovenstaande aan te passen en opnieuw ter goedkeuring aan mij voor te leggen.


Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,


mw. drs. M.H. Schultz van Haegen