

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
19 maart 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.04.00166	-
Onderwerp	
HSL-Zuid vervoerder High Speed Alliance	

Geachte voorzitter,

Aanleiding

In de reguliere controleprocedure grote projecten informeer ik u tweemaal per jaar over de voortgang van het HSL-Zuid project. In de Voorgangrapportage 13 heb ik u enige kwesties aangekondigd die betrekking hebben op vervoersaspecten en de voorbereiding van het commercieel vervoer over de hogesnelheidsinfrastructuur. Normaliter zou ik u per 1 april 2004 in de aankomende Voortgangsrapportage 14 hebben geïnformeerd over de meest actuele stand van zaken hebben geïnformeerd. Met een oog op het geplande algemeen overleg van 25 maart 2004. informeer ik u daaraan voorafgaand met deze brief over de stand van zaken.

Samenvattend

Zoals uit het onderstaande zal blijken moet ik een aantal zaken nog bestuderen, maar in beginsel kunt u er bij de lezing van deze brief vanuit gaan dat ik partijen houd aan de overeenkomsten die met hen zijn aangegaan. Ik blijf zorg hebben over de volledige realisatie van de gecontracteerde afspraken met HSA. NMBS wil vanwege de verwachte verliesgevendheid van de bediening van Breda en Den Haag vooralsnog niet zonder compensatie meewerken aan de door HSA gecontracteerde bediening van Den Haag en Breda. Verder heeft België laten weten, dat - door uitstel van investeringen tussen Antwerpen en Brussel - tot 2010/2012 de reistijd op Belgisch grondgebied negen minuten langer is dan ten tijde van de PKB werd voorzien. Daarenboven is de reistijd structureel acht minuten langer dan ten tijde van de Concessieovereenkomst voorzien. Tot 2010/12 dus zeventien minuten in totaal. HSA stelt dat dit alles moet leiden tot

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

aanpassingen van het contract en forse vermindering van de gebruiksvergoeding. De Staat betwist dit vooralsnog.

In de in voortgangsrapportage 13 genoemde bindend-adviesprocedure met HSA en NMBS (de Belgische spoorwegen) heeft het college van bindend adviseurs uitspraak gedaan en het standpunt van de Nederlandse Staat bevestigd. Dit licht ik hieronder nog toe. De verhouding tussen Staat en HSA en de verhouding tussen de Nederlandse en Belgische partijen is het afgelopen half jaar langzaam meer gericht op het onderlinge doel en onderling belang van maximaal succesvolle exploitatie van de hogesnelheidslijn. Tegelijk blijft sprake van een frequente, sterk gejuridificeerde correspondentie vooral tussen Staat en HSA. Ik zal u over de voortgang in de periodieke rapportages blijven informeren.

Recente informatie HSA

HSA heeft mij per brief eind januari bericht dat zij de reeds voorziene ingroei naar de afgesproken frequenties over een langere periode wil uitspreiden, met name vanwege de tijdelijk langere rijtijden. HSA noemt daarbij als bijkomend voordeel de ontlasting van de infra-capaciteit. Ook heeft HSA aangegeven inmiddels in de laatste fase voor materieelbestelling te verkeren. Verder stelt HSA Breda - Brussel en Den Haag – Brussel niet (zonder meer) te kunnen bedienen vanwege de opstelling van NMBS, die vooralsnog niet bereid is om te delen in de – volgens HSA en NMBS voor in ieder geval die laatste - verliesgevende exploitatie. Overigens is NMBS jegens de Staat hier ook niet toe verplicht en was het ontbreken van een voorafgaande afspraak hierover, c.q. de ruimte om voor of na de aanbesteding eigen, aanvullende afspraken met NMBS te maken, onderdeel van de aanbestedingsprocedure. HSA heeft, dit wetende, beide verbindingen gecontracteerd met de Staat.

Ik zal in het vervolg van deze brief ingaan op:

- de bediening van Breda – Brussel
- de bediening van Den Haag – Brussel
- de bestelling van nieuwe treinen
- de reistijden in Nederland en België
- de bindend adviesprocedure

Breda – Brussel

HSA en NMBS hebben de Staat gemeld dat de NMBS geen nieuw materieel zal bestellen voor de dienst Breda – Brussel. NMBS beoogt, als deze dienst gereden wordt, dit met bestaande treinen te doen. Volgens HSA stelt de NMBS zich op het standpunt dat zij niet verplicht is deze verbinding met HSA te rijden. NMBS heeft de Staat laten weten, dat de lijn ook op het Belgisch deel verliesgevend is en zijn eigen overheid daarop te hebben aangesproken. HSA vindt dat de dienst wel thuishoort in de Samenwerkingsovereenkomst met NMBS en wil deze dienst wel rijden. HSA stelt zich evenwel niet verplicht te voelen deze dienst te rijden binnen de condities zoals NMBS die formuleert. De Staat verwacht van HSA dat zij met NMBS tot een adequate oplossing gaat komen. Overigens dient de Staat zich met HSA nog te verstaan over de gevolgen van het voornemen van HSA om deze dienst niet uit te voeren gezien de verplichtingen ter zake op basis van de Concessieovereenkomst.

Den Haag - Brussel

Voor de dienst Den Haag – Brussel heeft de NMBS aan HSA laten weten dat zij deze, zonder financiële compensatie, niet wil rijden vanwege het niet rendabel zijn van deze dienst voor de NMBS. HSA wil deze dienst wel rijden en dient dat volgens de Concessie-overeenkomst ook te doen. HSA heeft de Staat gemeld dat zij een adequate oplossing zal vinden voor de aansluiting van Den Haag op de HSL-Zuid.

Feitenonderzoek

HSA heeft eind februari een geactualiseerde business-case verstrekt. Op dit moment ben ik bezig deze gegevens te bestuderen. Ook ben ik in afwachting van nadere informatie en cijfers van de NMBS en van het Belgisch ministerie. Daarna kan ik bepalen of er aanleiding is voor een gesprek met HSA. Een eventueel oordeel of sprake is van een grond om te spreken over de door HSA gewenste aanpassing van het contract is ook eerst dan aan de orde.

Materieel voor de HSL-Zuid

HSA heeft mij medegedeeld nieuwe treinen te willen bestellen. Kennisgeving van materieelaankoop is een contractuele verplichting, omdat bij onomkeerbaar aangaan van verplichtingen, boeteclausules voor tijdige oplevering van de lijn worden geactiveerd.

Op zich is het niet aan mij om te beoordelen of en hoeveel nieuwe treinen moeten worden gekocht. De Staat heeft immers geen nieuwe treinen gecontracteerd maar te rijden treindiensten. Welke optimale treinbestelling nodig is om de gecontracteerde diensten te kunnen bieden is een zaak van de vervoerder. Ik neem de berichtgeving van HSA over de bestelling van het materieel dan ook in die zin voor kennisgeving aan. HSA heeft samen met de NMBS een onderhandelingsresultaat bereikt met een materieelleverancier voor de levering van nieuwe treinen. Volgens hun opgave kan bij de voorziene datum van ingebruikname van de HSL-Zuid infrastructuur tijdig gestart worden met de exploitatie. De gezamenlijke bestelling van HSA en NMBS bestaat uit 12 treinen (6 voor de binnenlandse markt en 6 voor Amsterdam – Brussel) met een optie voor nog eens 7 treinen. HSA heeft aangegeven dat zij een optie op een deel van het materieel heeft genomen om geen onverantwoorde financiële risico's te nemen. HSA voorziet de dienst Amsterdam – Parijs uit te voeren met bestaand Thalys materieel dat nog omgebouwd moet worden om aan alle, met name, veiligheidseisen te kunnen voldoen.

Reistijden in Nederland en België

Ten aanzien van de reistijden zegt HSA dat de gecontracteerde tijden ten aanzien van het binnenlands vervoer gehaald zullen worden met het te bestellen materieel.

Aan Belgische zijde is recent vastgesteld dat inderdaad de reistijden blijvend hoger zijn dan in de HSA concessie opgenomen. Naar het zich nu laat aanzien voldoet België waarschijnlijk wel aan de verdragsverplichtingen. Het verschil met de concessie is zeventien minuten tot 2010-2012, waarvan acht minuten blijvend. Wat betreft die acht minuten blijkt nu dat een feitelijk onmogelijke reistijd is opgenomen. Op dit moment wordt uitgezocht hoe één en ander is ontstaan en wie verantwoordelijk moet worden gehouden. De negen minuten zijn volgens Belgische opgave het gevolg van een temporisering in België in de planning van de verbetering van het bestaande spoor tussen Brussel en Antwerpen. België heeft een verdragsrechtelijke inspanningsverplichting deze investeringen zo snel mogelijk te realiseren en tot die tijd voorrang aan internationale treinen te geven boven het binnenlands vervoer om de effecten te minimaliseren. Ik heb door België toegezegde onderbouwing dat dit inderdaad wordt nageleefd, nog niet ontvangen.

Bindend advies

Zoals bekend was er een bindend adviesprocedure met de NMBS over de opbrengstenverdeling van binnenlandse reizigers in internationale treinen. Het college van bindend adviseurs heeft inmiddels uitspraak gedaan en het standpunt van de Nederlandse Staat bevestigd. Dit betekent dat de verdeelsleutel, zoals die wordt genoemd in het conceptcontract dat is gesloten tussen de Staat der Nederlanden en NMBS, en tussen HSA en NMBS, niet geldt voor de verdeling van de opbrengsten van binnenlandse reizigers in internationale treinen Amsterdam – Brussel, behoudens eventueel anders luidende afspraken tussen de vervoerders. Op basis van de uitkomst van onderhandelingen gaan HSA en NMBS hun gezamenlijke overeenkomst verder uitwerken. Beide partijen verwachten dit in de loop van dit jaar af te ronden. De Nederlandse Staat speelt hierin thans geen rol.

Hoogachtend

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs