

Hogesnelheidslijn Brussel - Amsterdam

**Gezamenlijke conclusies van het Ministerieel Overleg België – Nederland
6 maart 2005**

Vertrouwelijk

Datum vergadering: 6 maart 2005, 19.00 uur – 22.00 uur.
Plaats vergadering: Antwerpen, België
Betreft: Hogesnelheidslijn Brussel – Amsterdam

Belgische delegatie:	dhr. Vande Lanotte	Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven
	dhr. Damar	Voorzitter directiecomité Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
	dhr. Schouteten	Directeur Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
	mevr. Coune dhr. Hendrix	Directrice beleidscel Overheidsbedrijven Adviseur beleidscel Overheidsbedrijven
Nederlandse delegatie:	mevr. Peijs	Minister van Verkeer en Waterstaat
	dhr. Van Maanen	Secretaris-Generaal Verkeer en Waterstaat
	dhr. Jacobs	Directeur directie Spoor
	dhr. Gideonse	Plv. directeur directie Spoor

Agenda

1. Bedieningsschema voor Den Haag en Breda
2. Reistijden, inclusief de RBC-problematiek
3. Compensatieregeling
4. Disruptiekosten en voorkooprecht
5. Communicatie



Algemeen voorbehoud

Dit verslag is ter vastlegging van hetgeen is overeengekomen tussen de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Karla Peijs en de Belgische federale Vice Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, de heer Johan vande Lanotte inzake de samenwerking bij de aanleg en exploitatie van de HSL-Zuid tussen Brussel en Amsterdam tijdens het ministerieel overleg van 6 maart 2005 te Antwerpen, België. De inhoud van dit verslag is voor akkoord getekend door beide ministers.

Alle in dit verslag opgenomen afspraken tussen partijen zijn onder voorbehoud van instemming met de afspraken door het Nederlandse parlement, en onder voorbehoud van uitwerking van de afspraken door de rechtstreeks bij de uitbating van de HSL-Zuid betrokken partijen, respectievelijk HSA Beheer B.V. en NMBS in de door hen onderling overeen te komen definitieve samenwerkingsovereenkomst conform hetgeen bepaald op grond van artikel 2 van het conceptcontract van 19 december 2000, en onder voorbehoud van wijziging van de concessieovereenkomst tussen de Nederlandse Staat en HSA beheer N.V. Betrokken vervoerders zijn op de hoogte van deze afspraken.

1. Bedieningsschema voor Den Haag en Breda

De ministers komen overeen de beide vervoerders, HSA Beheer B.V. en NMBS te verzoeken samen de exploitatie van een treindienst tussen de stations Den Haag Centraal naar Brussel Zuid ter hand te nemen en daarbij te halteren op de tussengelegen stations Rotterdam Centraal, Breda Centraal, Brecht, Antwerpen Centraal, Mechelen, en Brussel Centraal. Hierbij dient een frequentie te worden bereikt van acht treinen per richting per dag waarbij een ingroeiperiode van twee jaar vanaf aanvangsdatum, voorzien is 1 april 2007, in acht mag worden genomen. De dienst geldt voor de looptijd van de samenwerkingsovereenkomst.

De uitvoering van genoemde treindienst dient plaats te vinden met het door HSA en NMBS aan te schaffen V250 hogesnelheidsmaterieel. Wie welk treinstel voor zijn rekening neemt, is punt van nader overleg tussen de vervoerders NMBS en HSA Beheer N.V.

Het tussen NMBS en HSA Beheer N.V. geldende Concept Contract is integraal van toepassing op deze verbinding. Eventuele operationele verliezen van beide vervoerders bij de exploitatie van de genoemde treindienst is geen onderwerp van gesprek tussen de Nederlandse en Belgische overheid en zij komen niet in aanmerking voor onderlinge verrekeningen tussen beide landen en/of beide vervoerders.

Evaluatie

Na ingebruikname van alle in België voorziene verbeteringen aan de relevante spoorinfrastructuur bij Duffel, Mechelen, het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel, en het Diabolo project in 2012 zal door de vervoerders in overleg met de Nederlandse en Belgische overheid worden bezien of aanpassing van het aantal haltingen in België wenselijk is. Hierbij geldt dat handhaving of vermindering van het aantal haltingen in België bespreekbaar is, alsmede uitbreiding tot Brussel - Noord. Stopzetten van de dienst behoort niet tot de mogelijkheden.

In ruil voor de medewerking van België en de Belgische vervoerder NMBS aan de exploitatie van genoemde treindienst zullen de Nederlandse overheid en de Nederlandse vervoerder HSA afzien van enige poging schade van de Nederlandse overheid en vervoerder HSA, als gevolg van eerder gedane reistijdenopgave, op de Belgische overheid en/of NMBS holding, Infrabel dan wel NMBS te verhalen.

2. Reistijden, inclusief de RBC-problematiek

De ministers benadrukken het belang van een korte reistijd voor de positie van de hogesnelheidsreinen ten opzichte van de concurrerende modaliteiten vliegtuig en auto. De korte reistijden zijn een belangrijke reden geweest voor het besluit tot aanleg van de HSL infrastructuur in Nederland en de substantiële financiële investering die daarvoor nodig was. Gezien het belang van zo kort mogelijke reistijden is het zaak de gevolgen van de verlenging van de reistijden in België zo beperkt mogelijk te



laten zijn. België biedt voor de V 250 treinen naar Amsterdam en Den Haag een bijkomende halte aan in Brussel - Centraal, waardoor de meeste reizigers sneller hun eindbestemming zullen bereiken.

België bevestigt de best mogelijke reistijden voor het traject op Belgisch grondgebied. Voor deze reistijden geldt dat, overeenkomstig het Verdrag, maximaal voorrang verleend wordt aan de bedoelde treinen. De treinen V250 nemen in ieder geval het snelste pad vanaf hun indienststelling in april 2007. De ministers komen overeen dat de reistijd op Belgisch grondgebied tussen de grens en Brussel Zuid vanaf april 2007 voor het V250 materieel maximaal 48 minuten zal bedragen. Bij ingang van de dienstregeling 2010 (december 2009) zal de reistijd op Belgisch grondgebied voor het V250 materieel maximaal 46 minuten bedragen.

De Thalystreinen V300 nemen in daluren het snelste pad vanaf hun indienststelling, en in piekuren vanaf de oplevering van de Diabolo-toegang in 2010. Slechts vier of vijf Thalysverbindingen in de piekuren zullen vanaf de indienststelling tot 2009 drie minuten trager, en in 2010 twee minuten trager moeten rijden vanwege onoverkomelijke veiligheidsproblemen in de wisselstraten van Brussel. Vanaf december 2010 is dit tijdelijk probleem opgelost. Dit betekent dat de ministers overeen komen dat de reistijd op Belgisch grondgebied tussen de grens en Brussel Zuid in april 2007 voor de V 300 maximaal 49 minuten in het dal en 52 minuten in de spits zal bedragen. Bij ingang van de dienstregeling 2010 (december 2009) zal de reistijd op Belgisch grondgebied voor het V300 materieel maximaal 48 minuten in het dal en 50 minuten in de spits bedragen. Bij ingang van dienstregeling 2011 (december 2010) zal de reistijd tussen grens en Brussel - Zuid maximaal 46 minuten bedragen voor dal en spits. Bij ingang van de dienstregeling 2013 (december 2012) zal de reistijd tussen grens en Brussel - Zuid maximaal 45 minuten bedragen voor dal en spits.

Bij de vaststelling van bovengenoemde reistijden is aan de verplichting uit het verdrag inzake samenwerking bij de aanleg van de HSL-Zuid tussen Nederland en België van 21 december 1996 om zolang de voorziene infrastructurele werken op de aansluitende baanvakken nog niet in gebruik zijn genomen voorrang te verlenen aan de hogesnelheidstreinen boven het binnenlandse treinverkeer, invulling gegeven. De bovengenoemde voorziene infrastructurele werken omvatten de werken bij Duffel, bij Mechelen, de verbeteringen aan het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel, en het Diabolo project.

RBC-koppeling

De ministers komen overeen dat ten aanzien van het RBC systeem voor het grensbaanvak wordt gekozen voor het zogenaamde Gateway systeem waarmee de grensovergang met 300 km/uur kan worden gepasseerd. De offerte van Alstom zal door HSL-Zuid en Infrabel gezamenlijk onderzocht op zijn financieel aspect en op de waarborg van tijdige realisatie. De extra kosten die zijn verbonden aan implementatie van dit Gateway systeem zullen in gelijke mate gedragen worden door Nederland en België mits de totale extra kosten niet hoger uitvallen dan € 8 miljoen (prijspel 2005). Mochten deze kosten de € 8 mln. overschrijden dan zullen Nederland en België aanvullende afspraken maken. De ministers dragen het Opvolgingscomité op zo spoedig mogelijk te komen met de prijsopgave van constructeur Alstom van het Gateway systeem, en zorg te dragen voor het zoveel mogelijk beperken van de extra kosten van dit systeem.

3. Compensatieregeling

Op Belgisch grondgebied wordt de reistijd van 45 minuten voor de V300 van Brussel - Zuid tot de grens als norm aanvaard. Op Nederlands grondgebied wordt de reistijd van 54 minuten voor de V300 van Amsterdam-Centraal tot de grens als norm aanvaard. Voor de verbindingen Brussel - Amsterdam wordt een compensatiemechanisme ingesteld, waarbij per vertraging van 1 minuut ten opzichte van de norm 0,50 procentpunten verminderd dan wel vermeerderd worden in de verdeelsleutel HSA 58,75% - NMBS 41,25% voor de internationale reizigersinkomsten op de verbinding Amsterdam - Brussel. Zolang er minder dan vier V300 treinen per dag per richting rijden, zal de norm bepaald worden op 46 minuten voor de V250 van Brussel - Zuid tot de grens (excl. stop in Brussel - Centraal), en op 57 minuten voor de V250 van Amsterdam-Centraal tot de grens. Deze compensatieregeling wordt gedurende zes jaar toegepast (2007 tot en met 2012).

4. Disruptiekosten en voorkooprecht

Na de positieve gesprekken tussen Nederlandse Staat en NMBS in februari 2005, vraagt België snelle en definitieve verduidelijking omtrent

- a. De zekerheden die HSA biedt omtrent disruptiekosten.
- b. De contractuele bepalingen tussen Nederland en NS FSC die de continuïteit moeten verzekeren op het vlak van beschikbaarheid van het rollend materieel (voorkooprecht).

Nederland zegt toe deze definitieve verduidelijking zo snel mogelijk te geven. Zij zal HSA verzoeken met NMBS in gesprek te gaan over het afsluiten van de wederzijdse zekerheden omtrent de disruptiekosten en zij zal NMBS zoals afgesproken nog enkele zaken hieromtrent verduidelijken (cf. art 2.8 van het Concept Contract).

Ten aanzien van de zogenaamde direct agreement zal Nederland zodra deze is afgesloten tussen Nederland en NS FSC België hiervan op de hoogte stellen. Dat zal in de komende maanden plaatsvinden (vóór 30 juni 2005).

5. Communicatie

De ministers constateren dat er gesproken is in een open en zakelijke sfeer, dat er een wederzijds aanvaardbaar eindresultaat is bereikt en dat het nu aan de vervoerders HSA en NMBS is om de gemaakte afspraken uit te werken in de definitieve samenwerkingsovereenkomst die in plaats zal treden van het Concept Contract.

Minister Peijs zal het Nederlandse parlement informeren over het bereikte eindresultaat en deze adviseren er mee in te stemmen.

Beide ministers zullen de pers inlichten over het bereikte eindresultaat. De inhoud van een gezamenlijk persbericht wordt hiertoe overeengekomen.

Verslag voor akkoord getekend op 8 maart 2005,


BELGIE:

De Vice-Eerste Minister en
Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,


Johan vande Lanotte

NEDERLAND:

De Minister van Verkeer en Waterstaat,


Karla Peijs