

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk

SDG/prod/2009/151

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

1

Datum 13 februari 2009

Onderwerp Vragen n.a.v. Algemeen Overleg HSL-Zuid op 4 februari 2009, d.d. 4 februari 2009

Geachte voorzitter,

Zoals door mij toegezegd in het Algemeen Overleg met uw Kamer op 4 februari 2009 doe ik u hierbij de antwoorden op enkele van de door u tijdens het overleg gestelde vragen toekomen. Het betreft de vragen waarop een gedetailleerd of technische reactie vereist is die schriftelijk beter is te geven. De overige nog open staande vragen die u tijdens het overleg heeft gesteld, zal ik mondeling bij het vervolg van het overleg beantwoorden.

1. Is het mogelijk om in het geval dat HSA omvalt alsnog over te gaan tot het verlenen van een exclusief recht voor het hogesnelheidsvervoer aan een andere vervoerder?

1. Deze vraag vergt enige uitleg over de geldende en toekomstige Europese regelgeving. In bijlage 1 bij deze brief vindt u een beschrijving van de bestaande en toekomstige regelgeving en het effect daarvan op de mogelijkheden om weer een exclusief recht op het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid te verlenen. Ik concludeer dat vanaf 1 januari 2010 een concessie niet meer exclusief kan zijn in de zin dat internationale treinen van derden moeten worden toegelaten, ook voor binnenlandse reizigers (tenzij dit het economische evenwicht van de concessie in het gedrang zou brengen, te toetsen door de Nma Vervoerkamer). Dat geldt met ingang van 1 januari 2010 ook voor dan reeds verleende concessies, tenzij het concessiecontract is gegund voor 4 december 2007 (de zogenaamde HSL-Zuid-uitzondering). Hoewel de concessie pas per 1 juli 2009 aan HSA zal worden verleend, geldt deze uitzondering wel voor HSA omdat de concessieovereenkomst al in 2001 is afgesloten. Het idee om nog voor 2010 een nieuwe concessie te verlenen biedt dus geen oplossing.

2. Welke ervaringen zijn er in het buitenland met de introductie van ERTMS?

2. De invoering van ERTMS levert in vrijwel alle landen problemen op. Problemen die in alle projecten naar boven komen hebben te maken met integratie van trein en infrastructuur. Ieder land kiest een eigen strategie om deze problemen op te lossen. Dit varieert van het implementeren van een nationaal fall-back systeem tot het wachten op een nieuwe ERTMS versie.

Datum

Ons kenmerk
SDG/prod/2009/151

In Frankrijk is ERTMS op de LGV-Est nog niet in dienst genomen en wordt gebruik gemaakt van het nationale fall-back systeem TVM430. Het ERTMS testtraject op deze lijn is nog niet afgerond. Onduidelijk is het wanneer ERTMS commercieel in bedrijf wordt genomen.

In Spanje zijn de ambities twee jaar geleden teruggedraaid doordat de ERTMS Level 2 systemen te veel problemen opleverden. Voorlopig rijden hier de treinen onder ERTMS Level 1, het testtraject voor ERTMS Level 2 is nog gaande.

Duitsland is zeer terughoudend met de ERTMS implementatie en wacht op de nieuwe ERTMS Versie 3.0.0. Deze zal gebruikt worden om het Duitse deel van de goederen Corridor A Rotterdam – Genua te voorzien van ERTMS.

De uitzonderingen op de regel dat de invoering van ERTMS tot problemen leidt zijn Zwitserland en Italië. Hier doen zich weinig problemen voor. Zowel vervoerders als inframanagers zijn enthousiast over functionaliteit en beschikbaarheid. Het gaat in beide landen om binnenlandse verbindingen terwijl voor HSL-Zuid de grensovergang met België, en de daarbij benodigde aansluiting van systemen van verschillende leveranciers, problematisch bleek. In Zwitserland en Italië leeft wel het besef dat er nog veel moet gebeuren en er veel afhangt van de nieuwe ERTMS Versie 3.0.0 die aan het einde van dit jaar in concept zal verschijnen. Tot nu toe zijn alle projecten geïmplementeerd met Versie 2.3.0 of een voorloper daarvan.

3. Heeft de vertraging met de ombouw van de Thalys te maken met het feit dat AnsaldoBreda ook de on-board unit voor deze Thalys levert?

3. De vertragingen bij de ombouw van de Thalys staan, voorzover de Staat dat kan beoordelen, los van het gegeven dat de leverancier van de on-board unit (OBU) van de Thalys (Ansaldo Signalling) onder hetzelfde moederbedrijf (Finmeccanica) valt als de treinenbouwer AnsaldoBreda. De leverancier van de OBU voor de Thalys (CSEE) is een aantal jaren geleden overgenomen door Finmeccanica en heet nu Ansaldo Signalling. De opdracht voor de ontwikkeling van ERTMS op zowel de Franse baaninfrastructuur (TGV-Est) als de trein (o.a. Thalys) dateert van voor die overname. De ontwikkeling van de OBU van de Thalys wordt zeer direct en intensief aangestuurd door de Franse Spoorwegen (SNCF). De vertragingen die nu optreden met de ombouw van de Thalys liggen aan de ingewikkelde 3-landen ERTMS-problematiek zelf en zijn niet het gevolg van industriepolitiek, noch van gebrek aan inzet bij de SNCF. Integendeel, de SNCF steekt veel tijd en energie in de ontwikkeling van deze OBU. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat de Staat natuurlijk niet mee kan kijken in de bestuurskamers van betrokken ondernemingen.

HSA heeft de Staat overigens enige tijd geleden gemeld dat de OBU van Ansaldo-Signalling (zoals die nu in de Thalys komt) ook in het V250-materieel van AnsaldoBreda geïnstalleerd zal worden. Dit verkleint het risico op ERTMS-problemen in Nederland en België met het V250-materieel.

4. Waarom wordt er op het HSL traject tussen Hoofddorp en Rotterdam niet alsnog ATB toegepast?

4. Zoals ik in mijn brief van 30 januari 2009 (kenmerk RWS/SDG prod2009/58) aangaf acht ik het verstandig om zowel op het terrein van het materieel als de

infrastructuur terugvalopties te onderzoeken voor het geval de huidige problemen met ERTMS niet binnen een redelijke termijn kunnen worden opgelost. Ten aanzien van de terugvalopties voor de infrastructuur vindt momenteel een extern onderzoek plaats om alsnog een (tijdelijk) alternatief beveiligingssysteem te introduceren. De vraagstelling van het onderzoek is zo breed mogelijk geformuleerd. Ook de mogelijkheid om ATB op de HSL-Zuid aan te brengen wordt in het onderzoek meegenomen. Ik verwacht begin mei 2009 over de uitkomsten te kunnen beschikken.

Datum

Ons kenmerk

SDG/prod/2009/151

5. Kan het reistijdverlies in België niet worden goedge maakt op het Nederlandse deel van de HSL-Zuid?

5. Het reistijdverlies in België betreft in totaal 17 minuten waarvan 8 minuten op termijn worden goedge maakt door infrastructurele maatregelen in België. De resterende 9 minuten kan niet worden ingelopen in België. De reistijd die HSA in Nederland moet halen is afgestemd op de functionaliteit van de Nederlandse infrastructuur. Aanpassing van deze reistijd vergt wijziging van de contractuele afspraken met HSA waarvoor HSA financieel gecompenseerd zal moeten worden. Na de eerste termijn ontving ik van de heer Cramer een serie voorstellen om de reistijd over de HSL-Zuid te beperken door verhoging van de baanvaksnelheid op enkele trajecten en door de aanpassing van de infrastructuur. Ik zal deze voorstellen onderzoeken en uw Kamer voor de zomer over de uitkomsten informeren. Ik moet daarbij de verwachtingen wel temperen. De baanvaksnelheid wordt door Prorail en IVW bepaald op basis van veiligheidsoverwegingen, daar ga ik geen risico's mee nemen. Voor wat betreft de voorgestelde infrastructuurmaatregelen sluit ik niets uit behalve als uitvoering van de maatregelen zou leiden tot een verdere vertraging van de ingebruikname van de HSL-Zuid. Dit neemt niet weg dat ik van ProRail verwacht dat zij mogelijkheden om tot verdere optimalisatie van de HSL-Zuid infrastructuur te komen serieus onderzoekt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Bijlage 1: huidige en toekomstige regelgeving

Huidige situatie

- Ten eerste geldt nu op basis van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) dat een exclusief recht verleend kan worden voor personenvervoer per spoor.
- Zowel regionaal (via aanbesteding van gedecentraliseerde lijnen) en voor het hoofdrailnet (via onderhandse gunning danwel openbare aanbesteding).
- Volgens de Wp2000 moeten decentrale lijnen door decentrale overheden worden aanbesteed via een concessie met een exclusief recht en kan het hoofdrailnet onderhands gegund danwel aanbesteed worden via een concessie met een exclusief recht door de rijksoverheid.
- In de in 2001 ondertekende concessieovereenkomst voor de HSL-Zuid is voor het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid een exclusief recht gegeven, maar is toegang tot het aanbieden van grensoverschrijdend vervoer met het oog op komende EU-regelgeving vrij gelaten.
- HSA heeft de aanbesteding om het exclusieve recht gewonnen en betaalt daarvoor € 148 mln per jaar (prijspeil 2000).

Nieuwe situatie/liberaliseringsrichtlijn

- Na langdurige onderhandelingen (ca. 3 jaar) zijn in 2007 de liberaliseringsrichtlijn voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (2007/58/EG) en de Verordening inzake openbare dienstverplichtingen (PSO-verordening; 1370/2007) vastgesteld.
- De liberaliseringsrichtlijn heeft als doel het grensoverschrijdend personenvervoer per spoor te stimuleren. Daarbij is goed gekeken naar de luchtvaart waar mede dankzij EU-regelgeving prijsvechters op de markt zijn togetreden. Kenmerken van de liberaliseringsrichtlijn zijn:
 1. Introductie van concurrentie op het spoor (dus geen exclusieve rechten voor grensoverschrijdend personenvervoer);
 2. het principe van samenwerkingsverbanden tussen staatsspoorwegbedrijven die grensoverschrijdend vervoer aanbieden wordt vervangen door het principe van vrije toegang i.c. internationale passagiersdiensten;
 3. indien men van mening is dat een internationale passagiersdienst het economisch evenwicht van bestaande nationale lijnen verstoort, kan de NMa Vervoerkamer o.b.v. criteria voor de versterking de internationale treindienst beperken danwel verbieden.
- Omdat de HSL-concessieovereenkomst via aanbesteding tot stand is gekomen en er een aanzienlijke prijs voor wordt betaald, is in de richtlijn voor dit specifieke geval een eenmalige uitzondering ("waiver") opgenomen (art 1 lid 8, 3 quater). De uitzondering geldt voor de duur van het HSL-contract.

Nieuwe situatie/PSO-verordening

- Na langdurige onderhandelingen (ca. 7 jaar) is in 2007 de PSO-verordening vastgesteld. De PSO-verordening had oorspronkelijk als doel voor alle OV die via openbare dienstcontracten tot stand komen, aanbesteding te verplichten. Verder is het met het oog op de transparantie van deze markt van belang dat de inhoud van deze contracten geharmoniseerd wordt en dat overcompensatie/staatssteun wordt tegengegaan.
- De Nederlandse concessies voor OV zijn te kwalificeren als openbare dienstcontracten aangezien sprake is van een exclusief recht en/of een (positieve danwel negatieve) financiële compensatie.
- Volgens de PSO-verordening mogen openbare dienstverplichtingen voor spoor, mits de nationale regelgeving dit niet verbiedt, onderhands gegund worden. Dat betekent dat de concurrentie om het spoor waar in Nederland met de Wp2000 voor is gekozen, blijft gehandhaafd.

Wat nu als HSA failliet gaat voor inwerking treden van de liberaliseringsrichtlijn en de PSO?

- HSA heeft op basis van een eigen businesscase tijdens een openbare aanbesteding destijds de waarde van het concessiecontract bepaald op € 148 mln per jaar.
- Indien HSA failliet zou gaan voordat de treinen rijden, zal naar een andere aanbieder van de binnenlandse treindiensten op de HSL-Zuid moeten worden uitgekeken.
- Op basis van de huidige EU-regelgeving kan dan opnieuw een aanbesteding danwel onderhandse gunning voor een exclusief recht op het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid worden uitgeschreven. In beide gevallen zal het jaarlijkse bedrag substantieel lager uitvallen dan met HSA afgesproken. Onderhandse gunning aan NS/HSA is in dat geval ook niet logisch, terwijl ook de contracten tussen HSA en de materieelleveranciers zijn vervallen. Bovendien is het de vraag of een nieuwe gunning nog voor december 2009 kan plaatsvinden. Verder geldt de HSL-Zuid-vrijwaring uit de liberaliseringsrichtlijn, die contracten van voor december 2007 betreft dan niet. Dat betekent dat een internationale spoorvervoerder ook binnenlandse passagiers mag vervoeren, tenzij de NMa Vervoerkamer dit op grond van de bepaling over het economisch evenwicht verbiedt danwel beperkt.
- Dat leidt per definitie tot lagere inkomsten voor de Staat. Dat is onwenselijk gezien het feit dat de jaarlijkse opbrengst een deel van de aanlegkosten van de HSL-Zuid moest terugverdienen. De opbrengsten maken ook integraal deel uit van de VenW-begroting en dienen daarmee als dekking voor uitgaven ten behoeve van het openbaar vervoer.

Wat nu als HSA failliet gaat na inwerking treden van de liberaliseringsrichtlijn en de PSO?

- Vergelijkbaar met bovenstaande waarbij eventueel de harmonisatie-eisen voor Openbare Dienstcontracten nog kunnen meespelen.