

Vergaderjaar 2004–2005

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

**Nr. 215**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2005

Bij dezen informeer ik u over de resultaten van het overleg inzake de samenwerking tussen België en Nederland bij de aanleg en exploitatie van de Hogesnelheidslijn Brussel–Amsterdam dat gedurende de periode mei 2004 tot en met maart 2005 heeft plaatsgevonden.

Het door mij met de Belgische federale Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven de heer Vande Lanotte gevoerde overleg heeft geresulteerd in een aantal gezamenlijke conclusies die ik u bij deze brief doe toekomen<sup>1</sup>. Indien door u gewenst ben ik bereid tot een nadere toelichting.

In onderstaande brief geef ik het verloop van het proces sinds mei 2004 kort weer alvorens ik de gezamenlijke conclusies toelicht. Tenslotte wordt ingegaan op de stappen die de komende periode worden gezet.

#### **Het proces sinds mei 2004**

Begin 2004 is een aantal onderwerpen inzake de samenwerking tussen Nederland en België bij de aanleg en exploitatie van de hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen naar voren gekomen die het overeenkomen van een definitieve samenwerkingsovereenkomst tussen de Nederlandse vervoerder HSA en de Belgische vervoerder NMBS bemoeilijkten.

Het betrof daarbij de weigering van de NMBS om mee te werken aan de bediening van Den Haag en Breda welke door de Nederlandse overheid met HSA was gecontracteerd, en de reistijden op het Belgische deel van de hogesnelheidslijn welke hoger zouden uitvallen (de zogenoemde «17 minuten») dan eerder door NMBS aan de Nederlandse overheid was opgegeven ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland. Conform hetgeen is bepaald in de concessieovereenkomst met de Nederlandse overheid heeft HSA mij toen verzocht haar bijstand te verlenen in de contacten met de Belgische overheid om de gewenste medewerking van NMBS alsnog te verkrijgen. Ten aanzien van de langere reistijden en

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de door HSA verwachte schade die zij daarvan zouden ondervinden werd door HSA een schadeclaim ingediend bij de Nederlandse Staat.

Nadat ik u bij brief van 19 maart 2004 (kenmerk DGP/SPO/u.04 00166) en tijdens ons overleg van 7 april 2004 heb geïnformeerd over de ontwikkelingen inzake dit dossier heeft op 19 mei 2004 een eerste overleg met de Belgische federale minister Vande Lanotte plaatsgevonden. Gedurende de zomer van 2004 heeft een feitenonderzoek naar de oorzaken en eventuele oplossingsrichtingen plaatsgehad welke aan u, bij brief van 1 juni 2004 (kenmerk DGP/SPO/u.04.01953) is toegelicht. In overleg met HSA is tijdens gesprekken met minister Vande Lanotte op 8 oktober 2004, 26 januari 2005 en 10 februari 2005 geprobeerd tot een oplossing van de gerezen problemen te komen en daarbij zowel het belang van de reiziger, het belang van de Staat, het belang van HSA als vervoerder en het belang van de gemeenten Den Haag en Breda als HSL stopplaatsen te waarborgen.

Over de resultaten van het overleg met minister Vande Lanotte hebben wij op 13 oktober, 17 november, en 8 december 2004 zowel openbaar als besloten gesproken. Daarbij heb ik u geïnformeerd over mijn inzet bij de gesprekken met minister Vande Lanotte, waarbij ik van u de ruimte heb gekregen om te proberen met België tot een vergelijk te komen.

Het overleg met minister Vande Lanotte, waaraan in de laatste fase ook de vervoerders HSA en NMBS deelnamen, heeft op 6 maart 2005 geresulteerd in een aantal door beide ministers onderschreven gezamenlijke conclusies over de toekomstige samenwerking tussen de vervoerders bij de exploitatie van de HSL-Zuid. Deze gezamenlijke conclusies doe ik u bij deze toekomen. Indien door u gewenst ben ik bereid tot een nadere toelichting.

### **De gezamenlijke conclusies**

Met België zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het bedieningsschema voor Den Haag en Breda, de reistijden inclusief de RBC-problematiek, een compensatieregeling, en enkele overige zaken. De afspraken houden het volgende in.

#### *1. Bedieningsschema voor Den Haag en Breda*

In de concessieovereenkomst met HSA is ten aanzien van de treindienst Den Haag- Brussel een frequentie van vier treinen per richting per dag opgenomen. Ten aanzien van de treindienst Breda-Brussel is een frequentie van zestien treinen per richting per dag opgenomen. Aan beide treindiensten wilde NMBS niet meewerken omdat deze voor haar verlieslatend zouden zijn. In plaats van de twee met HSA gecontracteerde aparte treindiensten tussen Den Haag-Brussel en Breda-Brussel, is overeenstemming bereikt over één gecombineerde treindienst Den Haag-Brussel met stops in Rotterdam CS, Breda CS, Brecht, Antwerpen CS, Mechelen, Brussel CS en Brussel Zuid. Deze treindienst zal een frequentie hebben van acht treinen per richting per dag en worden uitgevoerd met de door HSA en NMBS aan te schaffen nieuwe V250 treinstellen.

#### *Wat betekent dit voor Den Haag en Breda?*

Er zal vanuit Den Haag CS in plaats van vier maal per richting per dag, acht maal per richting per dag een rechtstreekse trein naar Brussel Zuid rijden. Tegenover deze verdubbeling van het aantal treinen staat wel een langere reistijd aangezien er via Breda wordt gereden.

Er zal vanuit Breda in plaats van zestien maal per richting per dag, acht maal per richting per dag een trein naar Brussel Zuid rijden. Tegenover deze halvering van de treindienst naar Brussel Zuid staat een extra hogesnelheidsdienst met acht treinen per richting per dag naar Den Haag CS. Daarbij was de realisatie van de treindienst vanuit Breda naar Brussel Zuid door de weigering van NMBS om medewerking te verlenen uiterst onzeker geworden.

Bovenstaand bedieningsschema garandeert de rechtstreekse aansluiting van Den Haag en Breda op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen. Omdat sprake is van een gecombineerde treindienst in plaats van twee afzonderlijke treindiensten vanuit Den Haag en Breda zijn de kosten van exploitatie van de dienst lager en de levensvatbaarheid van de treindienst, ook op de langere termijn, groter. Met België is overeengekomen om in 2012 het aantal halteringen op deze treindienst in België te evalueren.

België neemt het verlies van haar NMBS bij de exploitatie van bovengenoemde dienst voor eigen rekening. In ruil hiervoor zullen de Nederlandse overheid en HSA afzien van enige poging om eventuele schade van de Nederlandse overheid of HSA als gevolg van de door NMBS gedane foutieve reistijdenopgave ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland op de Belgische overheid en/of NMBS of Infrabel te verhalen.

## *2. Reistijden inclusief de RBC-problematiek*

Ten aanzien van de langere reistijden in België is geconstateerd dat de ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland door NMBS gedane reistijdenopgave waarbij werd uitgegaan van een reistijd op Belgisch grondgebied van 37 minuten, geen realistische opgave betrof. Het verschil met de tijden uit de concessieovereenkomst is zeventien minuten, waarvan acht minuten blijvend als gevolg van de foutieve reistijdenopgave.

De resterende negen minuten is het gevolg van temporisering in België in de planning van de verbetering van het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel.

Mijn inzet in het overleg met België was dat België zou voldoen aan haar verdragsrechtelijke verplichtingen om de voorziene infrastructurele werken aan het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel zo spoedig mogelijk te realiseren en dat tot die tijd voorrang zou worden verleend aan de HSL treinen boven het Belgische binnenlandse treinverkeer. Tot beide maatregelen, de versnelling van de aanleg van de voorziene infrastructuur en het verlenen van voorrang aan HSL treinen boven het Belgische binnenlandse treinverkeer was België in eerste instantie niet bereid.

Nu is echter afgesproken dat de HSL-treinen wel de snelst mogelijke treinpaden ter beschikking krijgen en dat voorrang wordt verleend aan de HSL-treinen boven het Belgische binnenlandse treinverkeer. Daarnaast zal de Belgische overheid tussen de start van de exploitatie in 2007 en 2012 de reistijdverlagende infrastructurele maatregelen in gebruik nemen waardoor de reistijden verder gereduceerd worden. Deze infrastructurele maatregelen, bestaande uit de werken bij Duffel, Mechelen, het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel, en het Diabolo-project, zullen op verschillende tijdstippen in gebruik worden genomen waardoor de reistijden stapsgewijs tot aan de dienstregeling 2013 (december 2012) worden gewijzigd.

De afspraken inzake de reistijden op Belgisch grondgebied leiden tot het volgende overzicht:

	2007		Dec '09		Dec '10		Dec '12	
	Daluren	Piekuren	Daluren	Piekuren	Daluren	Piekuren	Daluren	Piekuren
V250 materieel	48 min.	48 min.	46 min.	46 min.	46 min.	46 min.	46 min.	46 min.
V300 materieel	49 min.	52 min.	48 min.	50 min.	46 min.	46 min.	45 min.	45 min.

Bij het onderwerp reistijden speelde in het overleg met minister Vande Lanotte ook nog de kwestie van een dreigende extra reistijdverlenging van twee minuten als gevolg van het gebruik van verschillende veiligheidssystemen in België en Nederland een rol.

Ten aanzien van deze zogenoemde RBC-koppeling is een keuze gemaakt voor het Gateway systeem waarmee deze extra reistijdverlenging wordt voorkomen. Nederland en België delen de extra kosten van dit systeem gezamenlijk. De monitoring van de realisatie van het systeem is in handen gegeven van het Opvolgingscomité, het bij het HSL-verdrag in het leven geroepen orgaan waarin Nederlandse en Belgische technische deskundigen de operationele samenwerking bij het HSL-project begeleiden.

### 3. Compensatieregeling

Ten aanzien van de reistijden wordt met de afspraken zoals hierboven genoemd voor Nederland de best haalbare situatie gerealiseerd. Er blijft echter in België sprake van langere reistijden, in ieder geval tot 2012, en daarmee van een effect op de businesscase waarmee door HSA en de Nederlandse overheid ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland op basis van de opgave van NMBS rekening was gehouden. Omdat verdere reductie van de reistijden in België niet mogelijk bleek, heb ik bij België aangedrongen op een financiële compensatie gedurende de periode dat voor de reistijden nog niet de meest optimale eindsituatie was bereikt.

Met België is een compensatieregeling overeengekomen, hetgeen inhoudt dat NMBS voor elke minuut vertraging ten opzichte van de norm 0,5 procentpunten minder van de opbrengsten krijgt dan waarop zij volgens de overeengekomen systematiek recht heeft. Deze 0,5 procentpunten van de opbrengsten per minuut vertraging ten opzichte van de norm komt ten goede aan HSA. HSA kan gedurende de periode 2007 tot en met 2012 deze extra opbrengsten gebruiken om de eventuele schade als gevolg van de langere reistijden af te dekken. De regeling is wel wederkerig gemaakt. De regeling draagt een incentive voor de Belgische overheid in zich om zo spoedig mogelijk tot een reductie van de reistijden te komen door de ingebruikname van de infrastructurele werken.

### 4. Overige zaken

België heeft tijdens het overleg gevraagd om verduidelijking inzake enkele regelingen die de Nederlandse overheid heeft getroffen om de beschikbaarheid van het treinmaterieel te garanderen in geval HSA gedurende de concessieperiode niet langer in staat zou zijn aan haar verplichtingen te voldoen. De Nederlandse overheid zal hierover aan België nog informatie verschaffen.

## **Vervolgproces**

Er zal een aantal stappen moeten worden gezet om tot realisatie van de afspraken te komen. De vervoerders HSA en NMBS zullen de afspraken moeten uitwerken in de door hen onderling overeen te komen definitieve samenwerkingsovereenkomst. Daarnaast zal door HSA conform de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst een voorstel tot wijziging van de concessieovereenkomst moeten indienen bij de Nederlandse overheid. Gedurende de daarop volgende wijzigingsprocedure zal met HSA worden gesproken over de gevolgen die het gewijzigde bedieningschema voor Den Haag en Breda en de overige afspraken hebben voor de concessieovereenkomst.

De gewijzigde concessieovereenkomst zal ten slotte worden omgezet, conform het bepaalde in de concessiewet, in een publiekrechtelijke concessie en zal te zijner tijd aan u worden voorgelegd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs