

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 365**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 18 september 2012

Begin 2005 heeft mijn ambtsvoorganger Karla Peijs toegezegd om de Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS vertrouwelijk ter inzage te leggen bij de Kamer. Hierbij informeer ik u over de huidige stand van zaken omtrent de totstandkoming van deze overeenkomst.

De Samenwerkingsovereenkomst is een document dat gesloten dient te worden tussen HSA en NMBS alvorens zij de internationale Fyra-diensten starten via de HSL-Zuid. HSA en NMBS hebben in 2001 met de Nederlandse Staat afgesproken om deze overeenkomst uiterlijk 5 juni 2002 tot stand te brengen. Uiteindelijk hebben de spoorwegondernemingen begin deze zomer overeenstemming bereikt over deze overeenkomst en deze is op 20 juni 2012 ter goedkeuring aan de Staat voorgelegd.

De goedkeuring van de Nederlandse Staat is alleen benodigd voor zover de Samenwerkingsovereenkomst strijdig is met de afspraken uit 2001. Na een juridische analyse ben ik tot de conclusie gekomen dat de conceptovereenkomst die HSA en NMBS in 2012 overeen zijn gekomen daarvan op een aantal punten afwijkt. Daarom heb ik de vervoerders vandaag een brief gestuurd met het verzoek om de conceptovereenkomst aan te passen, alvorens ik deze kan goedkeuren.

#### **Beoordeling Samenwerkingsovereenkomst**

De twee belangrijkste afwijkingen in de conceptovereenkomst zijn het vastleggen van een afwijkend vervoersaanbod en het formuleren van opschortende voorwaarden voor de start van het vervoer.

#### *Het vervoersaanbod*

In 2001 is afgesproken dat HSA en NMBS een treindienst Amsterdam – Brussel met een frequentie van 32x per dag per richting zouden gaan

uitvoeren. Vervolgens is in 2009 in de aan HSA verleende vervoerconcessie voor de HSL-Zuid met een afwijkend vervoeraanbod ingestemd:

- een verbinding zestien keer per dag Amsterdam – Brussel;
- een verbinding acht keer per dag Den Haag – Breda – Brussel;
- een verbinding tien keer per dag Amsterdam – Brussel – Parijs (met een inspanningsverplichting om dit uit te breiden naar zestien keer per dag).

Met zowel het vervoersaanbod zoals vastgelegd in 2001, als het hierboven beschreven vervoersaanbod zoals vastgelegd in 2009 kan de Nederlandse Staat akkoord gaan. Het in de conceptovereenkomst voorgestelde vervoersaanbod voldoet echter aan geen van beide afspraken. De huidige versie van de Samenwerkingsovereenkomst gaat uit van een verbinding zestien keer per dag Amsterdam – Brussel en een verbinding tien keer per dag Amsterdam – Brussel – Parijs.

#### *De opschortende voorwaarden*

In de conceptovereenkomst van HSA en NMBS zijn opschortende voorwaarden opgenomen, die de start van het vervoer voor onbepaalde tijd opschort. Pas wanneer de Nederlandse Staat aan twee bijzondere voorwaarden voldoet richting NMBS, kan de Samenwerkingsovereenkomst in werking treden. De eerste voorwaarde betreft het verstrekken van een bankgarantie door de Nederlandse Staat aan NMBS ter borging van de financiële structuur van HSA. De andere voorwaarde betreft het komen tot een akkoord met NMBS inzake incongruentie en bovenstaande bankgarantie.

Op basis van ingewonnen juridisch advies concludeer ik dat beide voorwaarden van NMBS berusten op een verkeerd begrip van de overeenkomsten tussen de Nederlandse Staat en NMBS. Bovendien sta ik niet welwillend tegenover het oplossen van de opschortende voorwaarden, zolang de kwestie omtrent het vervoersaanbod niet is opgelost. Ik zie dat als onderdeel van mijn toezegging om mij tot het uiterste in te zetten om een directe internationale HSL-verbinding voor de steden Den Haag en Breda af te spreken.

Indien ik de conceptovereenkomst met haar opschortende voorwaarden wél goedkeur zonder zicht te hebben op een oplossing voor de opschortende voorwaarden, dan zal dit een juridische impasse tot gevolg hebben. De samenwerkingsovereenkomst zou in haar huidige vorm dan nooit in werking treden.

#### **Vervolgproces**

Vandaag heb ik per brief aan HSA en NMBS gemeld dat ik de samenwerkingsovereenkomst in haar huidige vorm niet goedkeur. Naar aanleiding van mijn brief verwacht ik dat HSA en NMBS de conceptovereenkomst zullen aanpassen en een gewijzigde versie ter goedkeuring zullen aanbieden.

Indien de vervoerders dit doen en de nieuwe conceptovereenkomst bevredigend is, dan zal ik deze goedkeuren en ter inzage bij uw Kamer neerleggen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus