

## 25 628

### **Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, met Bijlage; Brussel, 21 december 1996**

#### Nr. 1

#### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 september 1997

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 18 september 1997.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 18 oktober 1997.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 21 december 1996 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, met Bijlage (Trb. 1997, 22)<sup>1</sup>.

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. A. F. M. O. van Mierlo

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

## TOELICHTENDE NOTA

### Inleiding

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State)

Op 21 november 1989 werden in 's-Gravenhage tussen de Ministers van Verkeer van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk afspraken gemaakt voor het zo spoedig mogelijk tot stand brengen van spoorverbindingen voor hogesnelheidstreinen tussen Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Londen. Omdat hierbij ook werd voorzien in een nieuwe spoorverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen, is sindsdien tussen Nederland en België over de tracékeuze onderhandeld.

Voor de nieuwe lijn heeft dit ertoe geleid dat in mei 1996 in België de benodigde wijziging van de Gewestplannen tot stand kwam en in Nederland door de ministerraad de planologische kernbeslissing werd vastgesteld (Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid, deel 3, kamerstukken II 1995/96, 22 026, nrs.16–17). In die plannen was de gezamenlijke keuze voor een tracé langs de snelweg E19 opgenomen.

In juli 1996 bereikten de Ministers van Verkeer van België en Nederland een akkoord over de hoofdzaken met betrekking tot de aanleg van de Hogesnelheidslijn (HSL) tussen Rotterdam en Antwerpen, en met name over de Nederlandse bijdrage in de additionele investeringskosten op Belgisch grondgebied, die voortvloeien uit de tracékeuze. Deze hoofdzaken waarover het parlement in het kader van de besluitvorming over de Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid is geïnformeerd bij brief van de eerste ondergetekende (Aanhangsel van de Handelingen II 1996/97, blz. 361–362), zijn in het onderhavige verdrag uitgewerkt.

### Inhoud van het verdrag

#### *Algemeen*

Het verdrag voorziet in de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen volgens een tracé gebundeld met de autosnelweg A16–E19 (artikel 2, eerste lid). In dit kader zijn bovendien ook afspraken gemaakt over de nieuwbouw op en capaciteit van de aansluitende baanvakken tussen Amsterdam en Brussel-Zuid.

De datum waarop die spoorverbinding zal zijn gerealiseerd, is vastgesteld op 1 juni 2005 (artikel 5, eerste lid). Op die realisatiedatum zal de hogesnelheidslijn kunnen worden opengesteld voor het treinverkeer, zodat naast de feitelijke bouw ook het proefbedrijf zal zijn afgerond. De realisatiedatum kan overigens op voorstel van het Opvolgingscomité door een gezamenlijk besluit van de ministers van Verkeer van België en Nederland worden vervroegd of verlaat (artikel 6, eerste lid). Deze mogelijkheid is opgenomen voor het geval in de loop der jaren mocht blijken dat in beide landen de aanleg trager of juist sneller gaat dan verwacht. Alsdan zou het in het belang van beide partijen kunnen zijn om voor toepassing van de overige bepalingen van het verdrag een geactualiseerde planning te laten gelden.

Beide verdragsluitende partijen zijn op het eigen grondgebied verantwoordelijk voor de voorbereiding, de aanleg en de financiering van de desbetreffende spoorverbinding (artikel 3, eerste lid). Vanwege de meerkosten op Belgisch grondgebied van de tracé-keuze, betaalt Nederland aan België een eenmalige en forfaitaire bijdrage in de investeringskosten. Daarna is België weer volledig verantwoordelijk op eigen grondgebied, zodat tevens alle bouw- en inpassingsrisico's zijn afgedekt (artikel 4, eerste lid). Door Nederland is in de onderhandelingen aangedrongen op eenmalige betaling vooraf, omdat het onwenselijk werd geacht dat er sprake zou zijn van een financieel risico dat afhankelijk zou

zijn geweest van de Belgische ruimtelijke-orderingsprocedure, de realisatie van de bouwkosten in België en/of de exploitatie van het Belgische tracé-deel.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikel 1**

Dit artikel geeft een omschrijving van diverse in het verdrag voorkomende begrippen. Het in het eerste lid, onder e, gedefinieerde «productiemodel» komt overeen met het in de Planologische kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid (PKB HSL-Zuid) voorziene model. Het betreft de passage door Nederland en België van en naar de Randstad van een halfuursdienst naar Brussel, een uursdienst naar Parijs, een twee-uursdienst naar Londen en vier treinen naar het vliegveld Charles de Gaulle bij Parijs of Zuid-Frankrijk, aangevuld met een uursdienst Brussel–Antwerpen–Breda–Arnhem.

Onder g van hetzelfde lid wordt met de gedefinieerde index de voortgang van de uitvoering van het Belgische traject gemeten. De weging van de verschillende factoren is gebaseerd op hun respectieve aandeel in de kosten.

In het tweede lid van artikel 1 wordt aangegeven hoe de rente wordt berekend. Met deze berekeningswijze – de hoogte van de rente hangt af van het aantal in een jaar verstreken dagen in verhouding tot een periode van 360 dagen – wordt een gebruik in de financiële wereld gevolgd.

### **Artikel 2**

De in het eerste lid vermelde plattegrond is ter illustratie bij het verdrag gevoegd. Het opgenomen tracé komt overeen met hetgeen is vastgelegd in de PKB HSL-Zuid.

Bij de technische harmonisatie, die in het derde lid wordt beschreven, gaat het er, naast de noodzakelijke afstemming bij de grensoverschrijding, om gebruik te kunnen maken van beschikbare kennis en technieken in beide landen. Beoogd wordt door Belgisch-Nederlandse samenwerking doublures in uitgaven te voorkomen en schaalvoordelen na te streven bij de twee voor de aard van het hogesnelheidsverkeer relatief korte nationale stukken spoorlijn.

### **Artikel 3**

De taken die in het eerste lid worden opgesomd, kunnen door België worden opgedragen aan de Nationale Maatschappij de Belgische Spoorwegen (NMBS). Daarbij is het niet nodig dat Nederland een separate overeenkomst met de NMBS afsluit. België blijft immers onverkort verantwoordelijk en aansprakelijk voor de uitvoering van het onderhavige verdrag en kan dan ook als zodanig door Nederland worden aangesproken.

### **Artikel 4**

De kern van de financiële afspraak is dat Nederland eenmalig een bedrag voor de investeringen aan België betaalt, waarna beide partijen verder verantwoordelijk zijn op het eigen grondgebied. Het daartoe in het eerste lid overeengekomen bedrag van 823 miljoen gulden is gebaseerd op de financiële waarde per 1 januari 1997 van het verschil in geraamde investeringskosten van de twee mogelijke tracés en van het verschil in geraamd exploitatieresultaat tussen die tracés in meerdere lange-termijnsenario's voor de vervoersontwikkeling. Verder is er gekeken naar de verrekening van de risico's van kostenstijging ten opzichte van het

huidig ontwerp in de verdere ruimtelijke-orderingsprocedures en tijdens de bouw, welke risico's volledig door België worden gedragen.

De grootte van het in het eerste lid overeengekomen forfaitaire bedrag is gebaseerd op betaling per 1 januari 1997. Nederland heeft bij de onderhandelingen aangedrongen op de in het tweede lid neergelegde mogelijkheid van gespreide betaling, opdat rekening kan worden gehouden met de ontwikkeling van de budgettaire kaders, het financieringstekort en de staatsschuld, bij de vaststelling van de uiteindelijke momenten van betaling. De rente van de in het tweede lid, onder b, vermelde 6% is afgestemd op de ten tijde van de totstandkoming van dit verdrag geldende Belgische rente.

De in het derde lid vermelde rentevoet van AIBOR («Amsterdam Interbank Offered Rate») plus 100 basispunten is alleen van toepassing indien door Nederland te laat wordt betaald. Het genoemde minimum van 6% is een uitvloeisel van het tweede lid, onder b. Bij laattijdige betaling mag logischerwijs geen lager rente-percentages gelden dan bij tijdige betaling.

### **Artikel 5**

In het tweede lid wordt bepaald dat als één verdragsluitende partij de realisatiedatum niet haalt, zij de andere partij – die geen achterstand heeft – een boete zal betalen. De achtergrond hiervan is dat beide partijen een verplichting aangaan om op basis van een realistische planning allebei zware investeringen te doen, in het vertrouwen dat aan de andere kant van de grens het aansluitende deel tot stand komt. Als één van beide landen die planning niet haalt, heeft dit financiële consequenties.

Het in het derde lid vastgelegde aanvullende boetebeding geldt uitsluitend bij achterstand op het Belgisch grondgebied en is gerelateerd aan het feit dat Nederland vooraf een bijdrage in de investering op Belgisch grondgebied doet. De door België eventueel aan Nederland te betalen boete is gebaseerd op rentederving over de Nederlandse bijdrage vanaf de geplande datum van openstelling, te weten de realisatiedatum. De weging met de realisatie-index strekt er daarbij toe in financiële zin een situatie na te bootsen, alsof de Nederlandse bijdrage aan het Belgische deel van de lijn betaald werd in evenredigheid met de voortgang van de werken.

Het tijdstip van betaling dat in het vierde lid wordt weergegeven, heeft betrekking op de betalingstermijn en niet op de datum vanaf welke de betaling berekend moet worden. Deze termijn is vrij lang om ruimte te laten voor de noodzakelijke begrotingstechnische verwerking. Overigens is de bedoeling van elk boetebeding om zeker te stellen dat de wederpartij alles zal doen om zich aan de gemaakte afspraken te houden. In dat kader ligt het ook voor de hand, dat vergelijkbare boetebedingen zullen worden opgenomen in de te sluiten overeenkomsten met de bij de bouw in deze te betrekken aannemers.

### **Artikel 7**

Dit artikel beoogt zeker te stellen dat na de capaciteit- en snelheidsverhogende investeringen in de nieuwe lijn Rotterdam-Lombardijen/Antwerpen-Noord vervolgens geen vertraging en knelpunten ontstaan op de aansluitende delen. Verder is in dit artikel gespecificeerd dat de afspraken de beschikbare capaciteit van de infrastructuur betreffen en dat

toekomstige exploitanten vervolgens bepalen in welke mate van die capaciteit gebruik wordt gemaakt.

### **Artikel 8**

In dit artikel worden voorzieningen getroffen voor overmachtsituaties. Daarbij is in het eerste lid het begrip overmacht zodanig geredigeerd dat bijvoorbeeld het niet dan wel niet tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen niet als overmacht kan worden gekwalificeerd. Verder wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds overmacht van tijdelijke aard, en anderzijds definitieve overmacht die in beginsel leidt tot het niet (verder) kunnen aanleggen van de HSL-Zuid. In het eerste geval wordt de uitvoering opgeschort, zonder dat er sprake is van een verplichting tot schadeloosstelling. In het tweede geval kan het verdrag worden beëindigd en wordt in het vijfde lid bepaald welke schadeloosstelling door België verschuldigd is in verband met de in artikel 4 van dit verdrag overeengekomen Nederlandse bijdrage aan het Belgische tracé-deel. Omdat in geval van overmacht uitgangspunt is dat beide partijen hun eigen schade dragen, betreft deze schadeloosstelling het nog niet bestede deel van de met rente vanaf de datum van ontvangst vermeerderde Nederlandse bijdrage. Die bijdrage wordt geacht te worden uitgegeven in evenredigheid met de stand van uitvoering van de werken. De realisatie-index geeft daarbij zo veel mogelijk geobjectiveerd aan, hoe ver de aanleg is gevorderd en dus hoeveel Nederland betaald zou hebben tot de overmacht zich voordeed, ingeval de bijdrage gespreid was betaald gedurende de gehele bouwtijd.

### **Artikel 9**

In de eerste volzin van dit artikel is de afspraak neergelegd om de dossiers betreffende de Goederenlijn 11 en de IJzeren Rijn op hun eigen merites te beoordelen. Met betrekking tot lijn 11 wordt vervolgens aangegeven dat ernaar gestreefd wordt om vóór 1 januari 2000 een tracékeuze te maken. Dit betekent dat de procedures in Nederland tijdig een aanvang nemen, opdat vóór genoemde datum een beslissing kan vallen. De rest van het artikel komt overeen met de afspraken, zoals die in een brief van 13 augustus 1996 van de eerste ondergetekende aan de Tweede Kamer zijn weergegeven (Aanhangsel van de Handelingen II 1995/96, blz. 3117).

### **Artikel 11**

Het verdrag heeft een looptijd van 15 jaar. Het is de bedoeling dat na die periode het onderhavige verdrag niet zal worden verlengd.

### **Uitvoering van het verdrag**

Artikel 4 en het daarmee samenhangende artikel 3, tweede lid, van het verdrag worden vanaf 21 december 1996 voorlopig toegepast, omdat de overeengekomen wijze van vergoeding in de meerkosten van tracé-keuze met zich meebracht, dat nog voor het einde van het jaar 1996 een betaling door Nederland werd gedaan. Deze bijdrage was reeds onderdeel van het besluit over de PKB HSL-Zuid.

De overige artikelen worden vanaf 1 februari 1997 voorlopig toegepast. Deze voorlopige toepassing werd noodzakelijk geacht vanwege de voorbereidingen die met betrekking tot de aanleg van de desbetreffende spoorverbinding dienden te beginnen.

De inhoudelijke verplichtingen die het verdrag stelt kunnen worden uitgevoerd conform de PKB HSL-Zuid, tevens aanlegbesluit. De financiële

verplichtingen zijn opgenomen in de besluiten over de totale dekking van de HSL-Zuid.

**Koninkrijkspositie**

Het verdrag zal wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. A. F. M. O. van Mierlo