

Vergaderjaar 2006–2007

22 026

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

Nr. 268

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2007

Zoals toegezegd in het algemeen overleg van 24 mei 2007 doe ik u hierbij het overzicht van de financiële consequenties die samenhangen met de vertraging van de start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid toekomen. Het merendeel van de consequenties is al eerder met u besproken. Voor zover nu te kwantificeren is de omvang ervan concreet aangegeven. Voor een deel van de financiële consequenties ben ik echter afhankelijk van de uitkomst van lopende procedures en/of de inbreng van derde partijen. Zodra de uitkomsten hiervan gekwantificeerd kunnen worden, zal ik u hierover informeren. Naast de financiële consequenties die direct samenhangen met de start noem ik ook twee financiële risico's, die niet direct het gevolg zijn van de vertraging, maar die mogelijk wel van invloed zullen zijn op de te verwachten inkomsten uit het vervoer over de HSL-Zuid. Voor risico's die samenhangen met de afbouw van de infrastructuur heb ik al eerder een beroep gedaan op de risico-reservering. De problematiek, samenhangend met het vervoer, zal binnen het spoorprogramma worden ingepast en via de reguliere begrotingsvoorstellen aan u worden voorgelegd.

Deze financiële consequenties vloeien voort uit:

1. Meerkosten ERTMS contract
2. Meerkosten langer in stand houden (deel van de) HSL-Zuid organisatie
3. Vertraagde ontvangsten
4. Mogelijk boete betaling aan België
5. Schadeclaim HSA
6. Exploitatie tijdelijk vervoer
7. Bindend advies procedure reistijden en bediening Den Haag en Breda
8. Eventuele claim HSA als gevolg van minder dan 12 treinen naar Parijs
9. PM-posten.

Meerkosten ERTMS contract

In de brief aan uw Kamer van 23 januari 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 260) is de verwachting uitgesproken dat het meerwerkcontract ERTMS voor € 25,1 mln zou kunnen worden afgesloten. In de brief is instemming gevraagd om dit bedrag aan de risicoreservering HSL en Betuweroute te onttrekken. Infrasppeed wilde niet akkoord gaan met dit bedrag omdat het meerwerk effect heeft op de risico's, die Infrasppeed loopt in de beheer- en onderhoudsfase. Ik heb dit punt onderkend. Overeengekomen is dat Infrasppeed een vergoeding krijgt voor de toename van het risicoprofiel en dat er ter beperking van de toekomstige risico's een extra testprogramma wordt uitgevoerd. Daarnaast zijn al eerder voorziene en nog niet uitonderhandelde noodzakelijke wijzigingen in de overgangen met het bestaand spoor in dit contract meegenomen.

De meerkosten ten opzichte van de verwachte contractsom in februari bedragen € 9,3 mln. In mijn brief van 15 mei (Kamerstuk 22 026, nr. 265) is gevraagd in te stemmen met onttrekking van dit aanvullende bedrag uit de risicoreservering HSL en Betuweroute.

Meerkosten langer in stand houden van de HSL-Zuid organisatie

Een deel van de HSL-Zuid organisatie is voor het uitvoeren van het ERTMS contract langer benodigd. De kosten daarvan worden geraamd op € 6 mln. Voor dit bedrag is in de brief aan uw Kamer van 23 januari 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 260) instemming gevraagd om het aan de risicoreservering HSL en Betuweroute te onttrekken.

ProRail is gevraagd de verdere coördinatie van de versiemigratie van het ERTMS-systeem, na implementatie van versie 2.3-min en het testprogramma van de Staat over te willen nemen. De hieraan verbonden kosten zijn nog niet bekend.

Inclusief de meerkosten van het ERTMS contract en de kosten van het langer in stand houden van de HSL-Zuid organisatie is het risicoprofiel van de HSL-infrastructuur tussen 31 december 2006, de peildatum van voortgangsrapportage 20, en 31 maart 2007 met € 22 mln gestegen. De 90% waarde bedraagt nu € 113 mln.

Vertraagde ontvangsten

De Staat heeft HSA een concessie verleend voor 15 jaar. De concessieduur wijzigt niet door de aanpassing van de Aanvangsdatum maar schuift wel op van april 2007 – april 2022 naar oktober 2008 – oktober 2023. Ook de jaarlijkse gebruiksvergoeding die HSA moet betalen op grond van de concessie wijzigt niet. De opbrengsten die de Staat over de gehele concessieperiode ontvangt, zullen door de wijziging van de Aanvangsdatum niet wijzigen. De opbrengsten komen echter wel later binnen. Het negatief kaseffect hiervan in de begrotingsperiode (2007–2011) is € 205 mln ten opzichte van de stand begroting 2007 (zie pag. 55 IF), het negatief effect in de planperiode van de Nota Mobiliteit (t/m 2020) is € 222 mln.¹ Ervan uitgaande dat na de concessieperiode van HSA geen nieuwe concessie met exclusieve rechten kan worden verleend² en het feit dat de concessieperiode van 15 jaar onveranderd blijft, verdwijnt dit negatieve kaseffect begrotingstechnisch aan het einde van de concessieperiode. Op basis van de brief van 23 januari 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 260) is hier in het algemeen overleg van 14 februari 2007 uitgebreid over gesproken.

Mogelijke boete betaling aan België

In het HSL verdrag met België, dat door Uw Kamer is geratificeerd in 1996, is vastgelegd dat bij vertraging in de beschikbaarheid van de infrastructuur voor commercieel vervoer de te laat opleverende partij een

¹ Ramingsbijstellingen van de HSA-ontvangsten die niet samenhangen met de aanpassing van de Aanvangsdatum zijn hier buiten beschouwing gelaten. Voor een overzicht van het totale begrotingseffect verwijs ik naar mijn brief van 23 januari 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 265).

² Een in voorbereiding zijnde Europese Richtlijn in het kader van de vrije toetreding op het spoor verbiedt het verlenen van concessies met exclusieve gebruiksrechten. In de concepttekst van de richtlijn is een uitzondering gemaakt voor reeds afgesloten contracten. Het contract met HSA valt onder deze uitzondering. De verwachting is dat na het verlopen van deze HSA-concessie geen nieuwe concessie met exclusieve rechten kan worden verleend.

boete per dag (maximaal € 9 mln per jaar) verschuldigd is. Op dit moment is nog niet bekend of België van de mogelijkheid om een claim in te dienen gebruik zal maken.

Schadeclaim HSA

In de brief van 23 januari 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 260) is u gemeld dat HSA gerechtigd is om de onvermijdbare schade die het gevolg is van het verschuiven van de Aanvangsdatum van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008 op de Staat te verhalen. HSA heeft aangegeven een dergelijke claim te zullen indienen. Op dit moment is nog niet bekend hoe hoog de claim is die HSA hiervoor zal inbrengen.

Exploitatie tijdelijk vervoer

Er wordt gestreefd naar het starten van het tijdelijk vervoer per december 2007 tussen Amsterdam en Rotterdam. Voor dit tijdelijke vervoer moet een vervoerconcessie worden afgegeven. Zoals ik Uw Kamer in mijn brief van 15 mei 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 265) heb laten weten ben ik over de condities van dit tijdelijk vervoer op dit moment in gesprek met HSA. HSA heeft toegezegd inzichtelijk te maken wat de te verwachten kosten en opbrengsten van dit tijdelijk vervoer zullen zijn. De financiële consequenties van het tijdelijke vervoer voor mijn begroting zal ik in september aan uw Kamer overleggen.

Bindend adviesprocedure reistijden en bediening Den Haag en Breda

Omdat bij de aanbestedingsprocedure van het vervoer door België verkeerde informatie is gegeven over de te verwachten reistijden op het Belgische deel van de HSL-Zuid heeft HSA een claim ingediend bij de Nederlandse Staat. Deze claim omvat ook de gevolgen van de bediening van Den Haag en Breda. De claim van HSA bestaat uit een verzoek om verlaging van de jaarlijkse gebruiksvergoeding met een bedrag van € 16 mln (prijsspeil 2000). Over de voortgang van deze bindend adviesprocedures bent U door middel van de voortgangsrapportages, de aanbiedingsbrief bij voortgangsrapportage 19 (Kamerstuk 22 026, nr. 255) en bij de eerder genoemde brief van 23 januari 2007 geïnformeerd. Een college van bindend adviseurs heeft inmiddels besloten dat HSA ten aanzien van de reistijden in België terecht een claim heeft ingediend. Voor de bediening van Den Haag en Breda zal dit najaar een uitspraak volgen. Na de uitspraak starten met HSA gesprekken over de hoogte van de verlaging van de gebruiksvergoeding. Hierbij is een degelijke onderbouwing van het bedrag door HSA van belang.

Eventuele claim HSA vanwege minder dan 16 treinen naar Parijs

HSA is verplicht om 16 maal per richting per dag naar Parijs te rijden. Omdat HSA afhankelijk is van de medewerking van SNCF is in de concessieovereenkomst afgesproken dat wanneer de SNCF niet wil meewerken aan 12 of meer treinen per dag naar Parijs HSA het recht heeft een verlaging van de gebruiksvergoeding te vragen. Vanaf voortgangsrapportage 17 bent u geïnformeerd over het feit dat HSA heeft laten weten dat zij met de SNCF overeenstemming heeft bereikt over de treindienst naar Parijs. Gestart wordt met 10 treinen per richting per dag. De verwachting is dat HSA op basis van dit resultaat zal vragen om verlaging van de gebruiksvergoeding. Een claim, voorzien van onderbouwing, is nog niet ontvangen. De omvang van een eventuele claim is niet te voorspellen.

PM-posten

Op dit moment wordt een integrale risicoanalyse uitgevoerd naar de geplande start van het vervoer per december 2007 en oktober 2008. Zoals ik tijdens het algemeen overleg van 24 mei 2007 heb aangegeven, zullen er vele testen worden uitgevoerd waarvan de uitkomsten nog onzeker zijn. Mocht er onverhoopt sprake zijn van een noodzaak tot extra testen, dan zullen hier extra kosten aan verbonden zijn. Een gevolg van zowel het extra testen als het risico op uitloop van de planning. Ook hierover zal ik u in september nader informeren. In de brief van 23 januari 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 260) is aangegeven dat nog onzeker is of over de HSA-ontvangsten (deels) BTW moet worden afgedragen. Hierover kan ik u nader informeren nadat de belastinginspecteur daar uitspraak over heeft gedaan.

Overzicht internationale treindiensten NS

Tijdens het algemeen overleg van 24 mei 2007 heb ik toegezegd dat ik u zou informeren over de planning ten aanzien van de internationale treindiensten en de Beneluxtrein in het bijzonder.

Op dit moment ben ik over de planning en de te volgen aanpak nog in gesprek met de NS. Hierbij zal ik de door uw kamer uitgesproken wensen nadrukkelijk betrekken. Ik hecht eraan een zo zorgvuldig mogelijk aanpak te volgen.

Zoals bekend is afgesproken dat de NS ten aanzien van het internationale vervoer een zelfde handelwijze zal volgen als op grond van de concessievoorwaarden voor het binnenlands vervoer aan de orde is. Hierbij wordt een afweging gemaakt tussen vraag en aanbod en wordt de behoefte van de reiziger betrokken. Zoals ik al in uw Kamer heb aangegeven zal de Beneluxtrein in ieder geval tot 1 oktober 2008 in dienst blijven.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings