



Aan
De taakorganisaties Railinfrabeheer,
Railverkeersleiding en Railed,
t.a.v. de voorzitter, de heer B.J. Klerk
Postbus 2212
3500 GE Utrecht

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Wim Gideonse	00-31-6-22 66 5030
Datum	Bijlage(n)
15 november 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HSL-Z-250578	-
Onderwerp	
Reactie op brief betreffende concessieovereenkomst HSL-Zuid	

Beste Bert,

Bedankt voor je reactie van 26 november waarin je namens de taakorganisaties reageert op de inhoud van de (vertrouwelijke) concessieovereenkomst die de Staat met NS/KLM heeft gesloten op 12 oktober jl. Ik zal in deze brief ingaan op zowel je beschrijving van de situatie en de knelpunten als de voorgestelde acties. Gezien het karakter van jullie opmerkingen constateer ik dat de concessieovereenkomst als zodanig geen problemen voor de taakorganisaties meer oplevert. Wel is duidelijk dat de ontwikkelingen die op dit moment spelen ten aanzien van de toekomstige rol van de taakorganisaties en de invulling van de concessie van de infrabeheerder in jullie reactie en vragen naar voren komen. Ik zal in deze brief naast inhoudelijke uitleg, vooral onze intenties ten aanzien van deze ontwikkelingen naar voren brengen. Wij moeten in gezamenlijk overleg met elkaar een proces afspreken om de activiteiten die voortvloeien uit de afspraken van deze overeenkomst in goede banen te leiden. Graag verneem ik van je wie binnen de taakorganisaties het aanspreekpunt is voor dit vorm te geven proces.

1. Definitie Beheerder en Taakorganisaties

In de concessieovereenkomst zijn de Beheerder en de Taakorganisaties met opzet apart gedefinieerd. Dit om onderscheid te maken tussen de diverse functies van de Beheerder conform de Europese richtlijnen en die van de huidige Taakorganisaties enerzijds en anderzijds om aan te geven dat op dit moment nog niet besloten is of de taakorganisaties of haar rechtsopvolgers in de toekomst al deze functies ten aanzien van de gehele HSL-Zuid infrastructuur zullen vervullen. De uitzondering betreft dan met name het contractbeheer ten aanzien van Infrasppeed en de onderhoudstaak van de nieuwe hogesnelheidsinfrastructuur die door Infrasppeed wordt verzorgd. Of het contractbeheer van Infrasppeed in de toekomst ook daadwerkelijk door de taakorganisaties vervuld zal worden is mede afhankelijk van de interesse en getoonde inzet op dit punt door de taakorganisaties.



De taken van de taakorganisaties op het terrein van capaciteitsmanagement en verkeersleiding voor de gehele HSL-Zuid infrastructuur zullen bij Railned en Verkeersleiding worden ondergebracht.. Hierbij geldt dat de richtlijn 2001/14 ook door betrokken organisaties moet worden geïmplementeerd. Voor wat betreft de financiële stromen die met de gebruiksvergoeding samenhangen dienen aanvullende afspraken met alle betrokken partijen gemaakt te worden waarbij elke partij de vergoeding krijgt waar deze volgens de wet- en regelgeving recht op heeft. High Speed Alliance zal slechts met één loket te maken krijgen.

Voor het conventionele spoor zullen de taakorganisaties of haar rechtsopvolgers de rol van de Beheerder vervullen.

2. Capaciteitstoezegging, - verdeling en - afwikkeling

Voor wat betreft het begrip instrueren en de toepassing daarvan door de Staat, ben ik het met je eens dat instrueren op het niveau van de wet- en regelgeving cq. de concessie en de daarin vast te leggen verhoudingen behoort plaats te vinden.

Het tweede knelpunt dat de concessieovereenkomst niet in lijn zou zijn met de afspraken over afhandeling van verstoringen, kan ik niet delen. De tekst van je brief is geen correcte weergave van de gesprekken tussen onze medewerkers. De concessieovereenkomst geeft het systeem aan en doet dit binnen de wettelijke kaders. Ten aanzien van de bedoelde afhandeling kan er een voorstel van High Speed Alliance worden gedaan aan de Staat en kan de Staat de Beheerder opdracht geven als dat nodig mocht zijn conform bovenstaande alinea. Net als de taakorganisaties zal de Staat zich ook aan de wet- en regelgeving dienen te houden.

Wat betreft de scope en strekking van artikel 3.6 geldt dat deze afspraak geldt voor de komende 12 maanden. De strekking staat duidelijk in het artikel zelf vermeld en bleek in de besprekingen ook niet tot vragen en opmerkingen te leiden. Het is mij nu onduidelijk wat je precies met dit punt bedoelt..

Het komt mij voor dat over dit onderwerp we voor eens en altijd vast moeten leggen in welke geest vervoerders en infrabeheerder werken aan het best mogelijke spoorbedrijf en in welk proces dit wordt uitgewerkt.

3. Gebruiksvergoeding

De Staat en de Beheerder zullen conform 2001/14/EG moeten handelen bij de systematiek van de gebruiksvergoeding. De concessieovereenkomst beïnvloedt de vrijheid van de Beheerder geenszins. Wel geldt dat de overeenkomst de te implementeren richtlijn volgt, die voor ons allen grenzen stelt aan vrijheden.

Ten aanzien van de kortingsregeling kan ik melden dat die slechts betrekking heeft op het consortium en niet op andere vervoerders. De definitie van treinpad is conform de richtlijn en biedt mogelijkheden voor de toekomstige beheerder om in de nadere uitwerking daarvan in wet- en regelgeving te specificeren.

4. Risico's en aansprakelijkheden

Wat betreft de risico's en aansprakelijkheden vrijwaart de Staat het consortium van allerlei aansprakelijkheden en het consortium de Staat. Aangezien de taakorganisaties in deze overeenkomst onderdeel uitmaken van de Staat dienen er tussen Staat en



taakorganisaties ten aanzien van dit aspect nadere afspraken gemaakt te worden in het kader van de toekomstige rolvulling.

5. Kaderovereenkomst conform richtlijn 2001/14

Ik ben het met je eens dat de concessieovereenkomst niet beschouwd moet worden als een kaderovereenkomst voor het verdelen van meerjarige capaciteitsrechten, zoals bedoeld in 2001/14/EG. De overeenkomst bevat wel elementen die door de Beheerder in de kaderovereenkomst nader moeten worden uitgewerkt.

Ik ga er van uit je hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en ben altijd beschikbaar voor nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,



M.M.D. van Eeghen.

Railinfrabeheer

Directie

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Ministerie van Verkeer & Waterstaat
M.M.D. van Eeghen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

→ Win bidouze
Petr v. kl.

04 300 2001

Uw kenmerk
Ons kenmerk DIR/JN/01101206
Onderwerp HSL-Zuid

Telefoon 030 - 235 43 57
Telefax 030 - 235 86 29

Utrecht, 30 november 2001

Beste Maarten,

Is dat zo? Dat bepaalt InfraSpeed
Stich? En in bespreken m.

Hierbij een verslagje van het gesprek dat ik heden heb gevoerd met Leendert Bouter. Ter voorbereiding daarop is door de projectorganisatie HSL-Zuid en RIB in afstemming met RvL en Railned een document geproduceerd dat regelt de wijze waarop de Taakorganisaties zich committeren aan het tot stand komen van de HSL. Daarmee wordt feitelijk invulling gegeven aan wat jij in jouw briefje aan mij over het vervoerscontract t.a.v. de betrokkenheid van de Taakorganisaties benoemt als voldoende inzet en belangstelling. Leendert en ik hebben afgesproken dat op basis van deze uitgangspunten een concept contract wordt gemaakt. Voor alle helderheid: daarmee is wat mij betreft nu niet geregeld dat ik in 2006 de beheerder ben; daarmee is wel geregeld dat wij met elkaar afspreken dat bij voldoende presteren - en over de ijkmomenten waarop we meten moeten we afspraken maken - wij ter gelegener tijd de beheerder zullen zijn.

Wij denken dat met een dergelijke aanpak die commitment onzerzijds regelt en een Taakorganisatiebreed eenduidig aanspreekpunt voor jullie regelt een goede werkwijze wordt gerealiseerd die ertoe moet leiden dat de HSL (nieuwe infrastructuur plus bestaande) succesvol in exploitatie kan worden genomen. Leendert heeft op zich genomen een en ander op jullie gerespecteerd niveau georganiseerd te krijgen.

Met vriendelijke groet,

Drs. B.J. Klerk
Algemeen directeur

NS Railinfrabeheer B.V.
Handelsregister Utrecht 30124359
ABN AMRO Utrecht 45.28.41.259
Giro ABN AMRO 2900