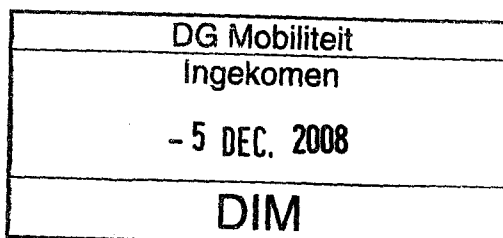


NS Hispeed

Directie

De Oost
Stationsplein 9
Postbus 487
1000 AL Amsterdam
Nederland
NSHispeed.nl

Postbus 487, 1000 AL Amsterdam
Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Directeur Generaal Rijkswaterstaat
De heer Ir. L.H. Keijts
Postbus 20906
2500 EX Den Haag



Datum 3 december 2008
Uw brief van
Ons kenmerk HSA/08-028
Onderwerp Concept brief V&W aan Tweede Kamer

Telefoon 088 - 6711528
Telefax 088 - 6711481
E-mail michiel.vanroozendaal@nshispeed.nl

Beste Bert,

Hierbij ontvang je de reactie van HSA op de concept brief van V&W aan de Tweede Kamer. Deze reactie is afgelopen maandag per e-mail aan Brigit Gijsbers verzonden. Belangrijk punt van commentaar is dat wij het er niet mee eens zijn dat in de brief zo vaak wordt gezegd dat HSA geen inzicht heeft gegeven/geeft in de business case. Zowel gedurende de afgelopen maanden als in het verdere verleden heeft HSA allerlei financiële informatie aan de Staat verstrekt. Ook heeft HSA - recent nog in de MoU - aangegeven een gedetailleerde onderbouwing van de cijfers van de business case te zullen verstrekken, indien de Staat daadwerkelijk bereid is de gebruiksvergoeding conform contract aan te passen. De woordvoering van V&W over dit onderwerp vinden wij veel te eenzijdig en zal onzerzijds niet worden onderschreven.

Met vriendelijke groet,



Michiel van Roozendaal
Directeur HSA Beheer N.V.

CC: Mevrouw Mr. C.M. Gijsbers
Mevrouw Mr. E. van Leeuwe

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Verwijderd: ¶

Classificatie

-

Contactpersoon

Van Straten

Datum

25 november 2008

Ons kenmerk

RWS nummer

Doorkiesnummer

6539

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

Onderwerp

HSL-Zuid

Verwijderd:

Verwijderd: -- Kolomeinde --

Verwijderd: ~~~~~

Getypt door/paraaf

Van Straten

Vergeleken door/paraaf

-

Verzonden door/paraaf

DAB

Ondertekening door/paraaf

M

Medewerking van/paraaf

Keijts

Gijsbers

Vervolg op

-

Rappeldatum

-

Verzenddatum

-

Verzendwijze

-

Na verzending retour aan

Van Straten (DGMO)

Afschrift aan

Adres

Div.

-

Keijts (RWS)

Riedstra (DGMo)

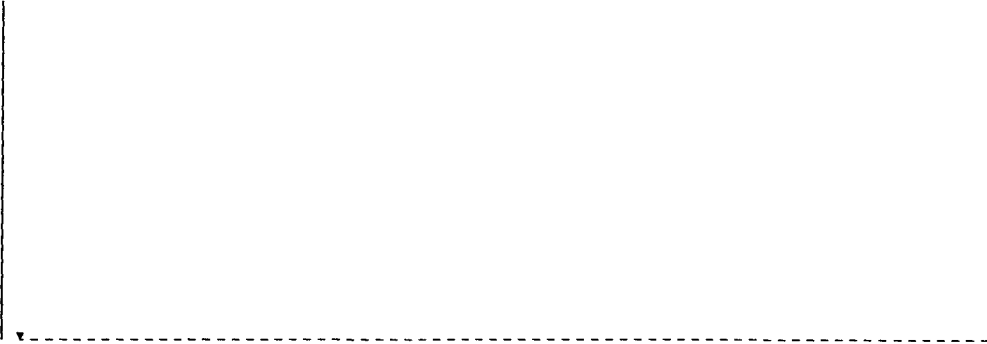
Gijsbers (DGMo)

Geluk (RWS/HSL)

Van Straten (DGMo)

Van Kleunen (RWS/HSL)

Faverey (Fin.)



Verwijderd: ¶
.. Sectie-einde (volgende pagina) ..

Verwijderd: Ministerie van
Verkeer en Waterstaat ¶

Verwijderd: Ministerie van
Verkeer en Waterstaat ¶

Verwijderd: Telefoon 070 -
351 6171 ¶

Verwijderd: Telefoon 070 -
351 6171 ¶

Verwijderd: Postbus 20901
2500 EX Den Haag ¶

Verwijderd: Postbus 20901
2500 EX Den Haag ¶

Verwijderd: Fax 070 - 351
7895 ¶

Verwijderd: Fax 070 - 351
7895 ¶

Verwijderd: Bezoekadres :
Plesmanweg 1-6, Den Haag ¶

Verwijderd: Bezoekadres :
Plesmanweg 1-6, Den Haag ¶

Verwijderd: Internet
www.verkeerenwaterstaat.nl ¶

Verwijderd: Internet
www.verkeerenwaterstaat.nl ¶

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171

Fax 070 - 351 7895

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS

RWS nummer

-
Doorkiesnummer

-
Bijlage(n)

-
Lw kenmerk

-

Contactpersoon

-
Datum

25 november 2008

Ons kenmerk

RWS nummer

de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-
Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Onderwerp
HSL-Zuid

Geachte voorzitter,

Aanleiding

Tijdens het algemeen overleg van
20 november 2008 inzake de 23^e
voortgangsrapportage over de

HSL-Zuid heb ik u toegezegd uw Kamer een vertrouwelijke brief te sturen waarin ik u nader zou informeren over de volgende onderwerpen. In mijn brief zal ik aan de volgende onderwerpen aandacht besteden:

- 1 *De positie van de vervoerder HSA;*
- 2 *De rol van de Raad van Commissarissen van NS;*
- 3 *De gevolgen van een eventueel faillissement van HSA;*
- 4 *Het verloop van de gevoerde gesprekken met HSA;*
- 5 *Het bereikte onderhandelingsresultaat;*
- 6 *Gevolgen van het onderhandelingsresultaat op de begroting van VenW;*
- 7 *Mogelijkheden tot beïnvloeding vervoerstarieven;*
- 8 *Mogelijkheden tot beïnvloeding materieleveranciers*
- 9 *Alternatieven voor het reeds bestelde treinmaterieel;*
- 10 *Alternatieven voor het ERTMS-veiligheidssysteem.*

Gelet op de bedrijfsvertrouwelijke aard van de onderliggende gegevens stel ik u voor deze brief in een vertrouwelijk overleg met uw Kamer te bespreken. Ik geef ik u in overweging de top van HSA voor (een gedeelte van) het overleg uit te nodigen.

1 De positie van de vervoerder HSA

Na de Europese aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid (2000 en 2001) heeft de combinatie NS en KLM het recht verworven om vervoer over de HSL-Zuid uit te voeren. Het ging daarbij om het exclusieve recht om binnenlands hogesnelheidsvervoer uit te voeren, en het recht (niet exclusief) om de internationale hogesnelheidsdiensten samen met de NMBS en de SNCF uit te voeren. In ruil voor deze rechten betalen NS en KLM aan de Staat vanaf de Aanvangsdatum Vervoer¹ een jaarlijkse vergoeding van € 148 miljoen (prijspeil 2000).

Om het vervoer voor te bereiden en uit te voeren is door NS en KLM het bedrijf *High Speed Alliance* (HSA) opgericht dat het vervoer moest voorbereiden en uitvoeren. NS en KLM werden voor 90% en 10% aandeelhouders in deze volle dochter van de NS-Groep.

¹ In de eerste vier jaar is een kortingsregeling van toepassing wegens de ingroei van het vervoer van resp. 60%, 45%, 30% en 15%.

NS en KLM verplichtten zich tot het verstrekken van vermogen aan HSA om het bedrijf te ondersteunen bij de periode voor het vervoer van start zou gaan, en in geval HSA verlies zou leiden. NS en KLM verschaften HSA € 44 miljoen (prijsspeil 2000) aan werkkapitaal en stelden zich garant bij verliezen van HSA tot maximaal € 200 miljoen (prijsspeil 2000).

Vlak na het afsluiten van het contract met NS en KLM heeft HSA in 2002 verzocht om het opleggen van een tariefrestrictie conform het daartoe in de concessieovereenkomst opgenomen artikel. Mijn ambtsvoorgangers toen hebben dit onderzocht. Zij hebben op dat moment echter geen gedetailleerde inzage in de gegevens van HSA gekregen. Mede op grond hiervan is geconcludeerd niet tot tariefrestrictie over te gaan. Dit is indertijd ook uitgebreid met uw Kamer besproken. HSA heeft indertijd een aantal gedocumenteerde voorstellen gedaan waaruit een keuze kon worden gemaakt. Gezien de uitkomsten van het debat tussen de Minister en de TK concludeerde HSA echter dat ook met verstrekking van gedetailleerde cijfers een tariefrestrictie volgens de Minister ongewenst was.

Verwijderd: geprobeerd tariefrestrictie opgelegd te krijgen

Verwijderd: 0

In 2004 gaf HSA aan het departement aan dat de prognose van de financiële resultaten van het HSL vervoer negatief waren en dat daarmee de continuïteit van HSA niet gewaarborgd kon worden en een faillissement niet denkbeeldig was. Mijn departement heeft deze signalen serieus genomen en hierover in 2004 meerdere gesprekken met HSA gevoerd. Tijdens die gesprekken werd duidelijk dat HSA weliswaar op hoofdlijnen inzicht gaf in haar cijfers, maar niet bereid was een volledige onderbouwing te geven van haar actuele businesscase. Een objectief oordeel over de risico's van HSA bleek niet mogelijk. De Staat heeft toen eenzijdig onderzoek laten verrichten door McKinsey dat het beeld van HSA bevestigde. Zo werd geconstateerd dat HSA op grond van prognoses met name risico liep ten aanzien van de issues met de Belgische NMBS, het aantal treinen naar Parijs, en een teruglopend aantal reizigers in het spoorvervoer.

Verwijderd: inzicht

Verwijderd: vertenen in

Verwijderd: eventueel

In juni 2004 is na een overleg tussen mijn ambtsvoorganger, de Minister van Financiën en de directie van HSA en haar aandeelhouder NS vanuit de ministers van V&W en Financiën geconcludeerd dat aanpassing van de concessieovereenkomst op dat moment niet aan de orde was:

Verwijderd: in

- er was sprake van prognoses;
- het zou op dat moment nog geruime tijd duren voordat het daadwerkelijke vervoer zou starten.

Afgesproken werd na de start van het vervoer te kijken of de behaalde resultaten aanleiding konden zijn voor contractuele wijzigingen.

In maart 2008 heeft HSA tijdens een overleg betreffende de Aanvangsdatum Concessie bij de Staat aangegeven dat sprake is van een reëel acuut faillissementsrisico als gevolg van de vertraging van de start van het HSL vervoer voortvloeiend uit de ERTMS-problematiek.

2 De rol van de Raad van Commissarissen van de NS

De Concessieovereenkomst is getekend op 5 december 2001, in een periode van veel onrust en druk op de directie van NS en de Raad van Commissarissen. Eind 2001 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, Tineke Netelenbos, de Raad van Commissarissen van NS verzocht de president-directeur te ontslaan, met name wegens het niet behalen van het 80% punctualiteitstarget. De Raad van Commissarissen heeft geweigerd aan dit verzoek te voldoen, omdat zij dat niet in het belang achtte van de onderneming. Gezien dit fundamentele verschil van inzicht hebben de leden van de Raad van Commissarissen daarom unaniem besloten hun functies met onmiddellijke ingang ter beschikking te stellen. Naast voorzitter J.D. Timmer, bestond de Raad van Commissarissen toen uit drs P. Bouw (vice-voorzitter), F.W.C. Castricum, drs T. van de Graaf, drs A.G. Jacobs, mr P.J. Kalff en mevrouw mr Y.C.M.T. van Rooy. De president-directeur ir drs J.W. Huisinga en drs R.V.W.M. Lantain hebben uit de bovenstaande ontwikkelingen de conclusie getrokken om per 1 januari 2002 terug te treden uit hun functies als statutaire bestuurders van de NV Nederlandse Spoorwegen. De toen recent benoemde directeuren ir A. Meerstadt MBA en drs M. Niggebrugge hebben de statutaire verantwoordelijkheid van de directie voor hun rekening genomen en de taken van de vertrekkende bestuurders waargenomen. Op 3 januari 2002 is ir. K. Noordzij benoemd tot tijdelijk president-directeur van NS.

In verband met de omzetting van HSA Beheer CV in HSA Beheer NV is in 2007 een Raad van Commissarissen HSA opgericht door de aandeelhouders van HSA. De Raad van Commissarissen van HSA bestaat uit vier personen: Pamela Boumeester, Michiel Noy en Aart Jochemsen (alle drie werkzaam bij NS) en Nol Döbken. In zijn algemeenheid houdt de Raad van Commissarissen toezicht op het beleid van HSA en de dagelijkse gang van zaken. Voorts verstrekt zij advies aan de directie van HSA. Meer specifiek heeft de Raad van Commissarissen de rechten / bevoegdheden zoals neergelegd in de wet en in de statuten van HSA. KLM heeft afgezien van een plek in de Raad van Commissarissen.

Net als de NS vervult KLM de rol van aandeelhouder, mede op grond van de taken en bevoegdheden die zij heeft op grond van de wet en de statuten van HSA.

3 De gevolgen van een eventueel faillissement van HSA

Ik heb afgelopen zomer de Landsadvocaat gevraagd de gevolgen van een faillissement in kaart te brengen. Volgens de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA vervalt de overeenkomst bij een faillissement van HSA. HSA heeft de verplichting om gedurende één jaar de vervoerdiensten over de HSL-Zuid te continueren, voor rekening en risico van de Staat. Daarna moet HSA meewerken aan de overdracht van haar treinen aan de nieuwe vervoerder.

De Staat zal gedurende het jaar dat HSA nog op zijn kosten rijdt een nieuwe vervoerder moeten vinden. Bij het opstellen van de concessieovereenkomst in 2001 ging de Staat er

van uit dat vervolgens een nieuwe aanbesteding van het vervoer zou kunnen starten. Ik stel daarbij het volgende vast:

- De doorlooptijd voor een aanbesteding zal aanzienlijk zijn en niet binnen een jaar afgerond kunnen worden. Dit zou tot een vervoersvacuüm kunnen leiden;
- Er zullen nieuwe, ongunstiger, afspraken, uit voortvloeien dan de huidige met NS/HSA;
- De onderhandelingspositie voor de Staat is wegens de tijdsdruk ongunstig;
- Gelet op de ervaringen en bedrijfsresultaten van HSA zullen de biedingen laag zijn;
- De scope van de aanbesteding is gewijzigd door Europese regelgeving.

Nieuwe Europese regelgeving, bedoeld om vrije toegang tot de nationale spoorwegnetten voor internationale vervoerders te creëren, maakt het verlenen van een exclusief recht op binnenlands gebruik van de HSL-Zuid onmogelijk. Voor het huidige contract tussen de Staat en HSA is in de Europese regelgeving een uitzondering gemaakt, omdat het contract al was aangegaan voor de regelgeving werd opgesteld.

Verwijderd: t

Daardoor is het niet langer mogelijk, zoals in het huidige contract gedurende 15 jaar, de biedende partij de exclusieve toegang tot de hogesnelheidslijn te verlenen voor wat betreft het binnenlands gebruik. Dit binnenlands gebruik van de HSL-Zuid, met name op het traject Amsterdam – Schiphol – Rotterdam geldt als financieel aantrekkelijker dan het internationale gebruik en zal ongeveer 60% van de opbrengsten genereren. Dit verklaarde de hoge biedingen in 2000-2001.

Een nieuwe vervoerder voor de HSL-Zuid zal concurrenten op de HSL-Zuid moeten tolereren. Dit zal grote gevolgen hebben voor de hoogte van de bieding. Mijn inschatting is dat in plaats van de door HSA te betalen € 178 miljoen per jaar (prijspeil 2008), een nieuwe vervoerder ongeveer € 50 miljoen per jaar zal willen bieden. Ten opzichte van de huidige situatie zou de Staat hierdoor over de concessieperiode van 15 jaar minimaal € 1,9 miljard aan inkomsten gaan mislopen.

Er bestaat een mogelijkheid het HSL-vervoer onderhands aan een partij te gunnen. Dat zou het proces kunnen versnellen, maar in de praktijk zou alleen NS in aanmerking komen voor een onderhandse gunning. Het is niet aannemelijk dat andere vervoerders, zoals Deutsche Bahn of het Franse SNCF, daar vanwege hun relatie met NS gebruik van zullen maken. Een onderhandse gunning aan NS levert bovendien de paradoxale situatie op dat een partij die bij de aanbesteding in 2000-2001 bereid was een zeer hoge gebruiksvergoeding te betalen, na een faillissement van haar dochter vervolgens voor een veel lagere vergoeding alsnog het vervoer onderhands gegund zou krijgen.

Ook voor NS heeft een faillissement van HSA financieel negatieve gevolgen. NS heeft destijds in de aanbesteding veel geld gestoken. Daarnaast verliest NS het werk- en garantiekapitaal, in totaal € 244 miljoen (prijspeil 2000), dat zij in HSA heeft gestoken. Tenslotte zal het bedrijf grote reputatieschade oplopen. Een opstelling van NS, waarbij zij niet alles zou doen om het faillissement van haar dochter te voorkomen en vervolgens

Verwijderd: Ook bestaat een gereede kans dat NS als gevolg van een faillissement van HSA een concurrent in Nederland moet tolereren.

wel zelf zou willen rijden op de HSL, sluit niet aan bij de visie van dit kabinet dat NS zich als maatschappelijke onderneming moet opstellen.

Met opmaak: Lettertype: Vet

Maar het belangrijkste nadelig effect van een faillissement van HSA zal worden ondervonden door de reizigers. Het publieke belang wordt geschaad, omdat een miljardeninvestering onbenut blijft en het vervoer over de HSL-Zuid zal worden onderbroken.

De Landsadvocaat komt in zijn advies tot de volgende eindconclusie: 'Een faillissement van HSA betekent een bedreiging voor de continuïteit van de vervoersoperatie. In juridisch opzicht zou de oprichting van een staatsontwikkelingsmaatschappij de snelste methode zijn om een nieuwe vervoerder aan te wijzen. De voornaamste factoren die de continuïteit bedreigen zouden echter feitelijk van aard zijn. Alleen als NS of een nieuwe dochter van NS als concessiehouder zou gaan optreden zou de continuïteit behoorlijk kunnen zijn verzekerd. Op grond van alleen de contractuele waarborgen zal het anders niet eenvoudig zijn de continuïteit van het vervoer daadwerkelijk te garanderen.'

4 Het verloop van de gevoerde gesprekken met HSA

Sinds HSA in maart 2008 aangaf financiële problemen te hebben ben ik in gesprek met HSA en haar aandeelhouder NS. Ik heb gemeend dat, met het oog op de grote gevolgen bij een faillissement van HSA, het publieke belang in het geding was.

Verwijderd: ik

Vanaf maart tot in de zomer van 2008 is in een gezamenlijke werkgroep door V&W, Financiën en HSA, in aanwezigheid van de Landsadvocaat in kaart gebracht welke mogelijkheden er zijn om de financiële problematiek van HSA op te lossen. De Landsadvocaat was aanwezig om te borgen dat de oplossingen zouden passen binnen het contractuele kader van de vervoersconcessie uit 2001 en de regels inzake staatssteun.

Deze kaders perken de juridische mogelijkheden om HSA tegemoet te komen drastisch in. Zo is het, los van de politieke wenselijkheid, niet mogelijk om de lange termijn problematiek van HSA te adresseren zonder een reëel risico dat de EU aanpassing van de contractvoorwaarden zou aanmerken als ongeoorloofde staatssteun. Maatregelen die betrekking hebben op aanpassing van de financiële kaders van de concessieovereenkomst zijn in dit geval alleen mogelijk als er sprake is van een reëel faillissementsrisico voor HSA en de vervoerdiensten over de HSL-Zuid, waarbij sprake is van een externe oorzaak. Tegenvallende vervoersresultaten worden beschouwd als een regulier ondernemersrisico en zijn voor rekening van het bedrijf.

Ik heb extern onderzoek laten doen naar de financiële situatie van HSA. Dit bevestigde dat vanwege liquiditeitsproblemen een acuut risico bestond op de korte termijn ten aanzien van het voortbestaan van HSA. Daarnaast bleek dat HSA, als gevolg van de vertraagde beschikbaarheid van haar treinmaterieel, in de eerste jaren van exploitatie na

Aanvangsdatum zoveel verlies zou maken dat het garantiekapitaal van haar aandeelhouders volledig uitgeput zou raken. HSA zou dan in een faillissement belanden. HSA heeft inzage gegeven in haar huidige bedrijfsvoering.

Verwijderd: , maar niet in de lange termijnprognoses

Op grond van informatie die HSA mij in augustus 2008 overlegde en die door een externe partij is gevalideerd, leidde ik het volgende af:

N.B. In dit stadium van de gesprekken met HSA werd nog uit gegaan van een hypothetische Aanvangsdatum Vervoer op 1 januari 2009.

I Problematiek door verschuiving Aanvangsdatum Vervoer tot 1-10-2008

- Op de zeer korte termijn was sprake van een acuut liquiditeitsprobleem voor HSA gezien het feit dat de aanloopperiode ruim 2 jaar langer duurt dan voorzien tijdens het sluiten van de Concessieovereenkomst. De beschikbare € 44 miljoen aan vermogen was inmiddels opgebruikt;
- Eind 2008 kan HSA beschikken over het volledige garantiekapitaal van haar aandeelhouders, na indexatie tot prijspeil 2008 is dat € 240 miljoen;
- De schade die HSA leidt door de vertraging in de oplevering van de infrastructuur is € 75 miljoen. Het gaat hierbij o.a. om de kosten die HSA moet maken om haar voorbereidingsorganisatie langer operationeel te houden;
- Een deel van deze schade krijgt HSA vergoed van de Staat via de schadevergoeding die de Staat HSA moet betalen vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum. Het gaat daarbij om maximaal € 37,5 miljoen voor de schade van 1 april 2007 tot 1 oktober 2008 en een nog nader te bepalen bedrag voor de periode van 1 oktober 2008 tot 1 januari 2009;
- Dit betekent dat HSA op 1 januari 2009, de beschikking heeft over een resterend garantievermogen van € 205 miljoen.

Verwijderd: omdat

Verwijderd: voorafgaand aan de Aanvangsdatum nog geen gebruik kan maken van het garantiekapitaal van haar aandeelhouders.

Verwijderd: is

Met opmaak: Lettertype: Vet

II Problematiek vanaf Aanvangsdatum Vervoer, start concessieperiode

- Omdat HSA in 2009 nog nauwelijks over treinen kan beschikken worden er niet of nauwelijks inkomsten gegenereerd;
- Hierdoor leidt HSA in 2009 een verlies van € 110 miljoen. HSA moet in die periode volgens de concessieovereenkomst ruim € 70 miljoen aan gebruiksvergoeding aan de Staat betalen, naast alle andere kosten zoals huisvesting en personeelskosten;
- In 2010 wordt wederom een fors verlies geleden. Doordat nog steeds niet alle treinen zijn geleverd verwacht HSA een verlies van € 100 miljoen. Gevolg is dat het garantievermogen daarmee volledig zal zijn opgesoupeerd waardoor HSA niet langer aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen;
- De korte termijn verslechtering van de cashflow, in de jaren tot en met 2010, kan aan de externe problematiek inzake ERTMS geweten worden.

Verwijderd: ekenen

III Problematiek op de middellange termijn

Daarnaast lijkt er een structurele problematiek te zijn ten aanzien van de cashflow van het bedrijf. De lange termijn verslechtering van de cashflow wijt

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,27 cm

HSA aan 'verslechterde marktomstandigheden'. HSA heeft wel inzicht, maar nog geen gedetailleerde onderbouwing van de lange termijn problematiek willen geven², ook de externe deskundige heeft geen toegang tot de lange termijn businesscase van HSA gekregen.

Verwijderd: ¶

De eisen uit het contractuele kader en de regels inzake staatssteun beperkten de mogelijkheden tot de volgende maatregelen;

1. het vergroten van het garantiekapitaal van HSA door de aandeelhouders,
2. het verstrekken van extra leningen aan HSA door de aandeelhouders,
3. het verlenen van uitstel van de betaling van de gebruiksvergoeding door de Staat,
4. uitstel van de Aanvangsdatum,
5. het opleggen van een tariefrestrictie door de Staat.

Verwijderd: NS

Het eventueel doorvoeren van een tariefrestrictie bleek een kostbare en niet effectieve maatregel. In ruil voor een maximum aan de tarieven die HSA mag hanteren moet de Staat met HSA onderhandelen over een lagere gebruiksvergoeding. Er zou zodoende nauwelijks effect op zijn op de cashflow van HSA. Alleen het bedrag dat HSA hierdoor minder aan tariefinkomsten krijgt, zou door de Staat in mindering op de gebruiksvergoeding kunnen worden gebracht. Daarmee werd deze mogelijkheid door de Staat al snel losgelaten.

Verwijderd: betrokken partijen

Over de resterende mogelijkheden is intensief tussen de Staat en HSA en NS gesproken waarbij vele combinaties de revue hebben gepasseerd. Tijdens verschillende gesprekken tussen de Staat en HSA en NS bleek dat het vergroten van het garantiekapitaal van HSA voor NS geen optie was.

Verwijderd: De aandeelhouder NS vond de risico's die zij loopt via HSA al te groot.

De problematiek rond de liquiditeit op de zeer korte termijn en de gevolgen van het uitstel van de Aanvangsdatum Vervoer zijn afgewend doordat de Staat HSA een extra voorschot heeft verleend op de schadevergoeding vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum naar 1 oktober 2008. De verschuiving naar 1 juli 2009 (hier wordt ineens 1 juli genoemd, deze datum komt uit de lucht vallen. Verwijzen naar hoofdstuk 5) zal HSA opnieuw recht op een schadevergoeding geven. HSA zal deze vergoeding gebruiken om haar lopende uitgaven te dekken. NS heeft HSA ook voorzien van extra leningen.

Met opmaak: Lettertype: Vet

Met opmaak: Lettertype: Vet

Over de oplossing van de problematiek op de middenlange termijn is meer discussie geweest. HSA heeft aangedrongen op het vaststellen van de Aanvangsdatum 20 weken vanaf het moment dat de gehele infrastructuur – inclusief het Belgische deel – zonder beperkende voorwaarden toegankelijk zou zijn. Voor de Staat was dit geen acceptabele optie omdat de Aanvangsdatum naar de mening van de Staat contractueel is gekoppeld aan de oplevering van het Nederlandse deel van de infrastructuur. Daarbij komt dat de

Verwijderd: lang

Verwijderd: op

Verwijderd: zelfde

Verwijderd: als zij over hun treinen konden beschikken.

² HSA heeft aangegeven de genoemde detail onderbouwing te zullen verstrekken op het moment dat de Staat bereid is om de hoogte van de Gebruiksvergoeding aan te passen, zoals overeengekomen in het Memorandum van Overeenstemming.

Staat HSA voor de verschuiving van de Aanvangsdatum een schadevergoeding verschuldigd is.

Verwijderd: Daarnaast heeft NS/HSA in de discussie bij meerdere gelegenheden geprobeerd de condities van het in 2001 gesloten contract te herzien.

Met opmaak: Lettertype: Vet

5 Het bereikte onderhandelingsresultaat

Op 20 november is op hoofdlijnen overeenstemming bereikt met HSA en NS. Deze overeenstemming is vastgelegd in een memorandum van overeenstemming.

Het gaat daarbij om de volgende afspraken;

1. De Staat stelt de Aanvangsdatum Vervoer vast op 1 juli 2009;
2. De Staat verleent HSA uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding gedurende 3 of 4 (indien nodig) jaar;
3. HSA ziet af van de zgn. TSI claim tegen de Staat. Deze claim die HSA meent te hebben omvat de schade die HSA heeft geleden / zal lijden in verband met latere levering van Ansaldo en Thalys materieel wegens niet tijdig beschikbaar zijn van ERTMS specificaties;
4. Er zijn procedurele afspraken gemaakt om bij een reëel faillissementsrisico op de lange termijn, na verificatie, alsnog over te gaan tot een structurele verlaging van de gebruiksvergoeding al dan niet met toepassing van tariefrestructie, mits is voldaan aan de eisen inzake reëel risico en externe oorzaak, zoals is beschreven in artikel 15 van de Concessieovereenkomst.
5. Mocht de vrijgave van Lijn 4 in België vertraagd zijn, dan krijgt HSA een korting van 40% van de verschuldigde gebruiksvergoeding.

Verwijderd: een

Verwijderd: vanwege

Verwijderd: tegen de Staat

Ad 1.

Op basis van de staat van de infrastructuur was naar de mening van de Staat het mogelijk om de Aanvangsdatum vast te stellen op 1 maart 2009. Contractueel ligt de Aanvangsdatum 20 weken nadat HSA zonder beperkende voorwaarden toegang heeft gekregen tot de infrastructuur om haar rollend materieel, vervoerproces en systemen te testen. Oplevering van de HSL Zuid inclusief de grensovergang met België (vanuit Nederland gezien) voor testen heeft op 9 oktober 2008 plaatsgevonden. De Staat heeft echter gekozen om ook te kijken naar de oplevering van de infrastructuur in België tussen de grens en Antwerpen. De oplevering daarvan moet nog plaatsvinden. Contractueel is HSA verplicht diensten naar Brussel aan te bieden. Vandaar dat vaststelling van de Aanvangsdatum op 1 juli 2009 ook volgens de Landsadvocaat verdedigbaar is.

Verwijderd: is opgeleverd

Ad 2.

De Staat heeft uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding verleend tot 3 jaar na Aanvangsdatum. Deze periode is gekozen op grond van de afleverplanning van de treinen van HSA. Daarbij is rekening gehouden met verdere vertraging bij de aflevering van de AnsaldoBreda treinen. Er is een afgesproken dat het uitstel van betaling kan worden verlengd tot maximaal 4 jaar als daar aanleiding voor is. HSA moet de gebruiksvergoeding waarvoor uitstel is verleend uiterlijk in de laatste 3 jaar van de concessieperiode alsnog terugbetalen verhoogd met rente. Het percentage aan rente is

Verwijderd: , in principe,

het tarief dat geldt voor 10 jarige staatsobligaties. Dit stimuleert HSA om de uitgestelde gebruiksvergoeding eerder terug te betalen en daarmee rente te besparen.

Ad 3.

HSA meende een claim te hebben tegen de Staat omdat de Staat de specificaties van het ERTMS beveiligingssysteem niet tijdig aan HSA ter beschikking zou hebben gesteld. De Staat betwist deze claim en stelt altijd tijdig HSA te hebben geïnformeerd. Als onderdeel van de nu gemaakte afspraken ziet HSA af van het indienen van haar claim.

Ad 4.

Omdat HSA weliswaar inzicht, maar geen gedetailleerde onderbouwing wilde bieden in haar lange termijnprognoses, kon de Staat geen afspraken maken over de lange termijn. Afgesproken is dat HSA, als zich in de toekomst een reëel faillissementsrisico voordoet, dit kan aangeven bij de Staat die vervolgens met inzage in alle benodigde bescheiden van HSA kan verifiëren of er inderdaad sprake is van een reëel probleem (conform het gestelde in artikel 15 van de Concessieovereenkomst) en in welke mate. Bij een bevestigend antwoord zal de Staat overgaan tot het structureel verlagen van de gebruiksvergoeding, al dan niet met oplegging van een tariefrestructie. NS is in dit geval bereid om een tijdelijk overbruggingskrediet van € 50 miljoen aan HSA te verstrekken in de vorm van een lening indien nodig om faillissement op dat moment te voorkomen.

Verwijderd: geen

Ad 5.

Mocht de Belgische infrastructuur van de grens tot Antwerpen op de Aanvangsdatum nog niet zijn vrijgegeven voor commercieel vervoer dan krijgt HSA een korting (van 40%) op de verschuldigde gebruiksvergoeding, vanwege het feit dat zij nog niet in staat is internationale treindiensten uit te voeren.

Verwijderd: n

In het Opvolgingscomité is recent van Belgische zijde medegedeeld dat het laatste stuk van de Integrale Safety case medio december bij DVIS (de Belgische inspectie) zal worden ingediend. DVIS gaf in die vergadering aan te verwachten dat zij daarna vrij spoedig tot vrijgave van de baan over zou kunnen gaan. Formeel heeft DVIS daarvoor een termijn van 90 dagen.

De gemaakte afspraken zijn vastgelegd in een memorandum van overeenstemming dat ik als bijlage vertrouwelijk aan uw kamer voorleg. Het memorandum heeft de goedkeuring van de Raad van Commissarissen van de HSA en kan pas na bespreking in uw Kamer vastgesteld worden.

6 Gevolgen van het onderhandelingsresultaat op de begroting van VenW

De vaststelling van de Aanvangsdatum op 1 juli 2009 leidt tot een verschuiving van de concessieperiode ten opzichte van de huidige situatie. De concessieperiode, en daarmee de periode waarin de Staat gebruiksvergoeding van HSA ontvangt verschuift van 1 oktober 2008 – 1 oktober 2023 naar 1 juli 2009 – 1 juli 2024.

Verschuiving van inkomsten Staat

De vaststelling van de Aanvangsdatum brengt een verschuiving van de opbrengsten uit het vervoer op de HSL-Zuid met zich mee. Bovendien kennen deze een ander verloop vanwege het uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding minimaal tot 1 juli 2012. De terugbetaling van de uitgestelde gebruiksvergoeding in de laatste 3 jaar van de concessieperiode (2021-2024) levert in die jaren fors hogere inkomsten dan gepland op.

Hierdoor is sprake van een forse financiële begrotingsproblematiek voor VenW.

- als gevolg van de gewijzigde Aanvangsdatum ontstaat er een kasprobleem van ongeveer € 390 mln. tot 2013;
- Daarnaast zal V&W vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum HSA een aanvullende schadevergoeding moeten betalen. Deze schadevergoeding zal worden gebaseerd op een nog te ontvangen onderbouwing van HSA. **(wij zullen nog onderhandelen over de schadevergoeding, nu geen bedragen noemen)**

Structurele verlaging van inkomsten Staat

Zoals eerder in VGR's aangegeven zijn er twee onderwerpen waarover ik met HSA al in gesprek was welke een structurele verlaging van de gebruiksvergoeding tot gevolg zullen hebben.

Zoals bekend zullen de reistijden in België langer zijn dan destijds in het contract met HSA werd verondersteld. Daarnaast is het aantal treinpaden naar Parijs verminderd. De structurele verlaging van de gebruiksvergoeding is bedoeld ter compensatie van de schade die HSA loopt. Een externe deskundige heeft de berekening van de schade van HSA inmiddels geverifieerd. HSA en de Staat zijn het eens met de uitkomsten van het onderzoek van de externe deskundige die de schade heeft vastgesteld op € 14,1 miljoen (prijspeil 2000) per jaar. Op prijspeil 2008 gaat het om een jaarlijks bedrag van € (FMC) miljoen. Over de gehele concessieperiode gaat het om € (FMC) miljoen (prijspeil 2008). Op dit moment worden de laatste details inzake deze verlaging van de gebruiksvergoeding afgerond.

Beide verlagingen van de gebruiksvergoeding (zowel vanwege het lagere aantal treinen naar Parijs als vanwege de langere reistijden) kunnen vrijwel meteen worden gerealiseerd. **HSA begrijpt de koppeling tussen claim reistijden en een gesloten samenwerkingsovereenkomst niet, is ook nooit zo besproken.**

Ik zal uw Kamer binnen enkele weken in een brief nader informeren over de financiële gevolgen en de wijze waarop ik dekking kan vinden voor de weggevalen inkomsten.

7 Mogelijkheden tot beïnvloeding vervoertarieven

U heeft mij tijdens het algemeen overleg van 20 november gevraagd aan te geven of het oplossen van de financiële problematiek van HSA mogelijkheden schept om ook andere onderwerpen in de concessieovereenkomst aan de orde te stellen. Bijvoorbeeld de vrijheid die HSA heeft om haar tarieven vast te stellen.

Met opmaak: Met opsommingstekens + Niveau: 1 + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Tab na: 1,27 cm + Inspringen op: 1,27 cm

Verwijderd: Gelet op de eerdere vergoeding zal de schadevergoeding maximaal € 20 miljoen bedragen. ¶

Verwijderd: De schade was door HSA berekend op € 16,8 miljoen (prijspeil 2000) per jaar.

Verwijderd: De

Verwijderd: kan

Verwijderd: De verlaging vanwege de langere reistijden zal kunnen worden gerealiseerd zodra HSA met de NMBS de samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten en uw Kamer daarmee heeft ingestemd.

Met opmaak: Lettertype: Vet

Deze mogelijkheden bestaan niet. Zoals ik hierboven al aangaf zijn de mogelijkheden om HSA tegemoet te komen verregaand beperkt door het contractuele kader en de regels inzake staatssteun. Deze beperkingen gelden ook voor andere onderwerpen. Het contract met HSA is door middel van een openbare aanbesteding tot stand gekomen. Dit betekent dat na ondertekening van het contract wijzigingen maar heel beperkt mogelijk zijn. Als de Staat en HSA andere afspraken over het serviceniveau zouden maken kunnen de andere bidders tijdens de aanbesteding terecht bezwaar maken. Onder de nieuwe condities zouden zij immers misschien het beste bod hebben uitgebracht.

Specifiek ten aanzien van de tariefvrijheid van HSA geldt dat er al een bepaling in de concessieovereenkomst is opgenomen die de Staat de mogelijkheid geeft een maximum te stellen aan de door HSA te hanteren tarieven. In 2002 is dit uitgebreid aan de orde geweest, zoals hiervoor in hoofdstuk 1 reeds is vermeld. Om diverse redenen is hier toen geen gebruik van gemaakt.

Verwijderd: en heeft de toenmalige minister onderzocht of het opleggen van een tariefrestrictie wenselijk zou zijn. Hij kon deze vraag echter niet beantwoorden omdat HSA inzage in haar businesscase weigerde te verlenen. De Kamer heeft deze lijn destijds onderschreven.

De mogelijkheid om een tariefrestrictie op te leggen bestaat nog steeds. Tariefrestrictie heeft een direct gevolg voor de rijksbegroting. In ruil voor het maximum aan de tarieven moet met HSA worden onderhandeld over een verlaging van de gebruiksvergoeding. In de discussie van 2002 ging het daarbij om een verlaging van 33%. Vertaald naar het huidige prijspeil gaat het daarbij om een verlaging met € 60 miljoen per jaar. Over de concessieperiode van 15 jaar zou dit resulteren in € 900 miljoen aan lagere opbrengsten van de Staat. Ik ben niet principieel tegen het opleggen van een restrictie, maar ik acht daarvoor nu geen reden aanwezig. Er rijden nog geen treinen en de tarieven van HSA zijn nog niet bekend.

8 Mogelijkheden tot beïnvloeding materieelleveranciers

U heeft mij tijdens het AO van 20 november ook gevraagd aan te geven welke mogelijkheden er zijn om de leveranciers van HSA contractueel aan te spreken op de vertraging bij de aflevering van de HSA treinen.

HSA herkent zich niet in het beeld dat tijdens het AO van 20 november is ontstaan dat er slechte contracten zouden zijn afgesloten met de materieelleveranciers. HSA heeft – al dan niet via haar lease partners – ‘normale’ contracten afgesproken met leveranciers. Ten tijde van het sluiten van de concessieovereenkomst en het bestellen van het Ansaldo Breda materieel gingen partijen ervan uit dat ERTMS ten tijde van de Aanvangsdatum Vervoer in Europa ‘proven technology’ zou zijn, de HSL-Zuid zou immers het 7^e ERTMS project in Europa zijn. Helaas is deze veronderstelling niet juist gebleken, waardoor er bij de bestelling van ‘tijdelijk’ materieel bij Bombardier in 2005 (zie hierna) geen harde afspraken konden worden gemaakt betreffende de levering van ERTMS versie 2.3.0 Corridor. Onderstaande informatie heb ik van HSA ontvangen.

Verwijderd: betreurt het dat in

Verwijderd: het beeld

Met opmaak: Superscript

Verwijderd: Dit beeld is vooral gebaseerd op de inspanningsverplichting van Bombardier voor de levering van ERTMS versie 2.3.0 Corridor. De onderstaande informatie heb ik van HSA ontvangen.

8.1 Traxx, Bombardier

Verwijderd: ¶

Eind 2005 heeft HSA in overleg met mijn voorganger besloten 'tijdelijk' materieel in te zetten om de mogelijke vertraging bij Ansaldo Breda als gevolg van ERTMS op te vangen.

In het contract van lease maatschappij Angel Trains (van wie HSA het materieel leest) met Bombardier (2005) is een harde afspraak opgenomen betreffende de levering van 12 locomotieven uitgerust met de ERTMS versie die op de Betuweroute wordt gebruikt.

Verwijderd: ook bij

Levering van deze locs door Bombardier heeft plaatsgevonden vanaf medio 2007.

Ten tijde van het sluiten van het contract met Bombardier was voor de Betuweroute ERTMS versie 2.3.0 voorzien. Voor de upgrade van ERTMS naar de standaard voor de HSL-Zuid – versie 2.3.0 Corridor – wide Bombardier in december 2005 niet meer dan een inspanningsverplichting afspreken. Bombardier was van mening was dat de specificaties van deze versie nog niet eenduidig vaststonden. Op dat moment was het verschil tussen de ERTMS versies op de Betuweroute en de HSL-Zuid volgens HSA beperkt en heeft HSA – in overleg met de projectorganisatie HSL-Zuid - dit risico genomen.

Verwijderd:

Verwijderd: .

HSA heeft mij aangegeven dat op dat moment een harde resultaatsverplichting voor de upgrade van ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor bij geen enkele partij te contracteren was.

Later is op de Betuweroute afgezien van invoering van ERTMS versie 2.3.0. en is gekozen voor versie 2.2.2. plus. Dit maakte volgens HSA de upgrade van ERTMS op de Betuwe Route naar ERTMS op de HSL-Zuid complexer. De huidige versie van ERTMS, Level 1, in de Traxx is de enige die op dit moment toegelaten is voor commercieel reizigersvervoer op de HSL-Zuid.

Verwijderd: de Traxx

Verwijderd: ,

Verwijderd: locomotief

Ik concludeer dat, gezien bovenstaande contractuele realiteit, het aanspreken van Bombardier op de problemen met het ERTMS systeem in de Traxx locs niet mogelijk is, mede gelet op de samenhang met de ERTMS ontwikkeling op de Betuweroute. Ten aanzien van andere, niet ERTMS gerelateerde problemen met de Traxx locs kan Bombardier wel worden aangesproken. HSA heeft dit gedaan en zal dit ook blijven doen waar nodig. De Staat staat volkomen buiten de contractuele relatie tussen HSA en Bombardier. Ik heb echter wel meermalen gesproken met de bestuursvoorzitter van Bombardier, de heer Navarri over de voortgang. Op verzoek van HSA zal ik mij blijven inzetten op dit punt.

8.2 V250, Ansaldo Breda

HSA heeft voor de V250 treinen een leasecontract getekend met NS Financial Services (NSFSC), de leasemaatschappij van NS. NSFSC heeft een koopcontract met Ansaldo Breda. Beide contracten zijn van mei 2004.

Verwijderd: vaste

Verwijderd: daten

De levering van de Italiaanse treinen was gepland als volgt: eerste 6 treinen per 1-4-2007, volgende 6 treinen per 1 september 2007. De 7 treinen die later besteld zijn zouden contractueel geleverd moeten zijn op 1 december 2007.

Deze treinen moeten voor aflevering o.a. gecertificeerd zijn op de 25KV hogesnelheidslijnen (NL en BE) incl. ERTMS.

Om dit leverschema (inclusief certificatie) te kunnen realiseren stelde de fabrikant, AnsaldoBreda, de voorwaarde dat de HSL Zuid vóór juni 2006 en de Lijn 4 (België) vóór 1 oktober 2006 gecertificeerd en beschikbaar voor testen zouden zijn.

Een tweede contractuele voorwaarde is dat er een gecertificeerd, getest en toegelaten ERTMS systeem (zowel aan de kant van de baan als aan de kant van de trein) op versie 2.3.0. Corridor beschikbaar is. AnsaldoBreda heeft dit systeem gecontracteerd bij het toenmalige CSEE, een bedrijf dat inmiddels is overgenomen door Ansaldo Signalling (Ansaldo STS), een andere vennootschap binnen het Finmeccanica concern. HSA heeft geen inzicht in dit contract.

Tenslotte de boetes voor te late levering. HSA meldt mij dat vertraging in de beschikbaarheid van een gecertificeerd ERTMS-systeem leidt tot corresponderende vertraging in het leverschema van de fabrikant. Als aan deze beide voorwaarden (ni. baan gecertificeerd en gereed voor testen én gecertificeerd ERTMS (trein én wal) beschikbaar) is voldaan dan voorziet het contract in een aantal mogelijkheden om levering af te dwingen.

Alle verplichtingen van AnsaldoBreda zijn afgedekt door een garantie van de moedermaatschappij Finmeccanica. De mogelijkheid bestaat om bij uitzichtloze vertraging de overeenkomst te ontbinden en aanbetalings, die alle afgedekt zijn door bankgaranties, terug te vorderen.

De harde levering van het eerste treinstel is gekoppeld aan de bovengenoemde voorwaarden met betrekking tot ERTMS en het gereed hebben van de infrastructuur. Negen maanden nadat de infrastructuur is vrijgegeven, is Ansaldo Breda verplicht het eerste treinstel te leveren. Het contract voorziet in clausules om de druk op te voeren.

Ik trek hieruit de conclusie dat AnsaldoBreda contractueel nu nog niet in gebreke blijft en een claim tegen AnsaldoBreda op dit moment kansloos is. AnsaldoBreda wilde en kon, ten tijde van het ondertekenen van het contract geen harde toezeggingen doen m.b.t. de levering van ERTMS omdat de specificaties niet beschikbaar en volledig waren (de specificatie van ERTMS versie 2.3.0 Corridor als basis voor de materieeltoelating op de HSL Zuid is begin december 2005 gepubliceerd) en het proces voor certificering en toelating in Nederland niet beschikbaar en volledig was.

Verwijderd: 3

Verwijderd: zich

Verwijderd: . Ik heb HSA om opheldering gevraagd over de genoemde bepaling uit haar contract met Ansaldo Breda

Situatie in Denemarken

In Denemarken zijn door de Deense Spoorwegen (DSB) in 2000 bij Ansaldo Breda 83 dieseltreinen (de zogenaamde IC4) voor reizigersvervoer besteld. In 2002 zijn aanvullend nog 23 stellen (type IC2) besteld. De totale contractsom bedroeg € 670 miljoen. Deze eerste IC4-stellen hadden in april 2003 in Denemarken moeten rijden. De DSB heeft recent een (laatste) ultimatum afgegeven richting Ansaldo Breda. Indien per mei 2009 niet 14 toegelaten stellen IC4 zijn geleverd zijn, dan zal DSB het contract ontbinden en een schadeclaim indienen, respectievelijk zal pogen de kosten van vervangend vervoer

te verhalen. De oorzaak van de vertragingen ligt in een opeenstapeling van technische problemen. Overigens: er zit geen ERTMS in deze treinen.

De slepende problemen met deze leverancier hebben tot politiek debat geleid, ook over de rol van de overheid. DSB heeft een contract met Ansaldo Breda en de overheid heeft daarin geen positie. Tevens worden verregaande alternatieven geopperd als alternatief voor de Ansaldo Breda treinen (als elektrificatie en de inzet van andere elektrische treinen). Duidelijk is wel dat het jaren kost om dergelijke alternatieven te realiseren.

Noot HSA: wij hebben van de NS Directie een positievere terugkoppeling ontvangen over de situatie in Denemarken. Wij gaan dit intern na en komen er zo spoedig mogelijk op terug.

Met opmaak: Lettertype: Vet

8.4 Thalys

De Thalystreinen worden in Frankrijk onder de verantwoordelijkheid van de SNCF omgebouwd voor ERTMS. Thalys heeft een park van 26 treinen, met 4 eigenaren (DB, SNCF, NMBS en NS). NS heeft 2 treinstellen. Via een convention tussen deze 4 eigenaren en de Direction Matériel van SNCF is het inbouwen van ERTMS in de bestaande Thalys feitelijk intern bij één van de partijen belegd. Voor de ontwikkeling, inbouw en certificering van de zogenoemde On Board Unit (OBU) heeft SNCF een contract gesloten met het toenmalige CSEE een bedrijf dat inmiddels is overgenomen door Ansaldo Signalling (Ansaldo STS). HSA heeft geen inzicht in dit contract.

Verwijderd: e

De rol van opdrachtgever ligt op verzoek van en namens de vier partners bij Thalys Internationaal, waar ook het materieelmanagement is belegd (SNCF is voor ongeveer 65% eigenaar van Thalys Internationaal en heeft ook de meeste treinen: 16). Overigens zijn NS, DB, SNCF en NMBS ook (deel)leverancier voor de ontwikkeling en certificering van de Specifieke Transitie Modules (STM). De STM is de koppeling tussen het ERTMS systeem en het conventionele beveiligingssysteem in de diverse landen. NSr (via haar dochter Thalys Nederland) kan als partner in de Thalys samenwerking invloed uitoefenen op de levering.

Verwijderd: HSA

HSA stelt de vertraging bij de ombouw van de Thalystreinen aan de orde via Thalys Nederland. De Staat heeft hierin geen rol. In het verleden is door mijn voorganger wel politieke druk uitgeoefend op de Franse regering om te bewerkstelligen dat de ombouw voor de HSL-Zuid niet uitgesteld zou worden ten gunste van een binnenlandse Franse lijn. Deze druk heeft destijds resultaat gehad. De huidige vertraging bij de aflevering van de Thalys heeft echter te maken met technische problemen met ERTMS. Politieke druk zal daarbij geen soelaas kunnen bieden.

Verwijderd: zal

Verwijderd: moeten stellen

8.5 Conclusie

Samenvattend kan opgemerkt worden dat HSA – al dan niet via lease partners – normale contracten heeft afgesloten met haar leveranciers van materieel. HSA is en blijft verantwoordelijk voor het verkrijgen van treinen en draagt ook de verantwoordelijkheid voor het tijdig doorvoeren van wijzigingen in wet- en regelgeving. Zoals eerder aangegeven gingen partijen er ten tijde van het sluiten van de concessieovereenkomst en het bestellen van het Ansaldo Breda materieel vanuit dat ERTMS ten tijde van de Aanvangsdatum Vervoer in Europa 'proven technology' zou zijn. Bij het afsluiten van de

contracten met Bombardier stonden de specificaties voor de ERTMS versie die zou worden toegepast op de HSL-Zuid, de Grensovergang en L4 in België echter nog niet (eenduidig) vast. De infrastructuur was nog niet gereed en de toelatingseisen (het homologatie/certificerings proces, waaronder TSI testspecificaties en Trein Baan Integratie) zijn tot en met de dag van vandaag niet duidelijk gespecificeerd. Geen enkele leverancier kon en kan daardoor (voor dat deel van het contract) harde toezeggingen doen voor een leverdatum.

Wel stel ik vast dat HSA een gecaluleerd risico heeft genomen in haar contracten met de treinleveranciers waar het de onzekerheden rond ERTMS betrof.

Tenslotte moet ik vaststellen dat de problemen die zich in Nederland voordoen niet anders zijn dan in de rest van Europa. In meerdere landen van Europa stuit men op het gegeven dat de ERTMS specificaties (nog) niet stabiel zijn en dat men in een voortdurend proces van migratie van (tussen) varianten verkeert. Daarnaast worden in elk land eigen toelatingsprocessen gedefinieerd die tot op de dag van vandaag (nog) niet geharmoniseerd zijn. Dit komt de interoperabiliteit niet ten goede maar lijkt een onvermijdelijke stap naar verdergaande harmonisatie van treinverkeer in Europa.

Verwijderd: Tevens moet ik constateren dat HSA door de keuze voor AnsaldoBreda haar lot heeft verbonden aan een bedrijf dat tot op heden een twijfelachtige reputatie geniet op het terrein van tijdige levering

Verwijderd: dat

Verwijderd: het erg moeilijk

Verwijderd: blijkt

Verwijderd: te zijn de materieleveranciers te doordringen van het belang van een tijdige levering in Nederland. Bij sommigen lijken de prioriteiten bij andere klanten te liggen.

9 Alternatieven voor het reeds bestelde treinmaterieel;

Op verzoek van uw kamer heb ik geïnventariseerd welke alternatieven er voor het geplande materieel op de HSL-Zuid zijn:

In Europa worden de volgende treinen gebruikt voor vervoer met hoge snelheid:

- ICE-3 (Duitsland en Spanje);
- ETR (Italië);
- TGV (Frankrijk).

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Geen van deze treinen kennen op dit moment een voor Nederland bruikbare OBU + STM⁴-combinatie. TGV en ICE-3M zijn op dit moment überhaupt niet voorzien van ERTMS. Voor de TGV vloot is het Thalys materieel de eerste. Voor ICE-3 is recent een aanbesteding gestart om die te voorzien van een ERTMS gebaseerd op de onlangs door de EU vastgestelde versie 2.3.0.d., die vooralsnog niet compatibel is met versie 2.3.0.C.

Dit betekent dat de leverancier van de OBU een andere is dan op de HSL-Zuid en/of dat er geen STM geschikt voor ATB is die functioneert in combinatie met OBU van die leverancier. Dit beperkt het aantal OBU-leveranciers tot Siemens, AnsaldoSignalling en Alstom. Tot op heden is er 1 functionerende STM-ATB (van Alstom) beschikbaar en die is beschikbaar en beproefd in combinatie met de OBU van Alstom (BR 189^F) en met de OBU van AnsaldoSignalling die in de Thalys wordt gebruikt. De genoemde OBU van

⁴ Specifieke Transitie Module. De STM is de koppeling tussen het ERTMS systeem en het conventionele beveiligingssysteem in de diverse landen.

Alstom is beschikbaar en gecertificeerd voor de Betuweroute, en (nog) niet voor de HSL-Zuid.

Verwijderd: .

De volgende locs komen in aanmerking voor gebruik bij lagere snelheden in plaats van het tijdelijke TRAXX-materieel:

- *Locomotief BR 189E (Siemens-loc met OBU+STM van Alstom)*

- Bruikbare OBU + STM-combinatie voor goederen,
- locomotief nog niet toegelaten op HSL en L4 (BG), wel op Betuweroute en conventionele net;
- Nog niet geschikt voor ERTMS 2.3.0 Corridor Level 2;
- Maximale snelheid 140 km/u, moet omgebouwd worden voor 160 km/u;
- Voor personenvervoer zijn aanpassingen nodig (bijvoorbeeld de deurvergrendeling);
- Veel vraag vanuit goederensector naar deze locomotief;
- Op zijn vroegst (als loc's beschikbaar) inzetbaar eind 2009;

Verwijderd: Wel

Verwijderd: b

Verwijderd: (in NL en BG);

- *Locomotief Taurus (Siemens-loc met OBU van Siemens):*

- geen bruikbare OBU + STM-combinatie, dwz er is geen OBU van Siemens die werkt met een STM-ATB;
- te zwaar voor de HSL-Zuid.

- *Locomotief Alstom (Prima 6000):*

- Alstom heeft een bruikbare OBU + STM-combinatie;
- is nog prototype, nog niet toegelaten, nog nergens in commercieel gebruik;
- specifieke goederenlocomotief;
- Volgens Alstom vanaf 2010 leverbaar;

Mijn conclusie is dat andere materieel voor de hogesnelheid op dit moment geen realistisch alternatief is voor een snellere start van het vervoer dan met het reeds bestelde materieel is voorzien.

Ten aanzien van het materieel voor lagere snelheid zou de loc van Siemens (BR 189 E) een alternatief zijn waarbij de minste technische wijzigingen moeten worden doorgevoerd. In de praktijk is het overigens zeer twijfelachtig of dit een significant voordeel oplevert ten opzichte van de bestelde TRAXX-locs. Ook bij de Siemens-locs zal een uitvoerig ERTMS test- en certificeringsprogramma en proefbedrijf doorlopen moeten worden. Ik heb goede lering getrokken uit de bevindingen uit het integrale proefbedrijf van de TRAXX en put daar geen optimisme uit. Ook de loc van Siemens is hiermee geen realistisch alternatief.

Verwijderd: -

10 Alternatieven voor het ERTMS-veiligheidssysteem

In 2005 is een onderzoek gedaan (door projectdirectie HSL-Zuid en ProRail) naar alternatieven voor de infrastructuur en het rollend materieel. Hierover is ook aan de Tweede Kamer gerapporteerd (november 2005) en tevens is er in die periode een Besloten Overleg geweest waarin dit ook aan de orde is geweest.

Verwijderd: ,

Verwijderd: en HSA

Een beperkt aantal scenario's richtte zich toen op de mogelijkheid om naast ERTMS een back-up systeem te bouwen in de vorm van een bestaand beveiligingssysteem dat zich reeds bewezen had. Hierbij gaat het om de toepassing van de volgende systemen:

Verwijderd: vervangen door

- Het Franse beveiligingssysteem TVM430 installeren in de HSL-Zuid infrastructuur.
- Het Belgische beveiligingssysteem TBL2 installeren in de HSL-Zuid infrastructuur.
- Het Duitse beveiligingssysteem PZB/LZB installeren in de HSL-Zuid infrastructuur.
- Het Nederlandse beveiligingssysteem ATB-NG installeren in de HSL-Zuid infrastructuur;

Tenslotte heb ik recentelijk een nieuwe optie laten onderzoeken: ERTMS Level 1 geschikt maken voor hoge snelheden.

10.1 TVM430

Het Franse systeem TVM430 wordt in Frankrijk met succes toegepast op het hogesnelheidsnetwerk. Leverancier is AnsaldoSignalling: een onderdeel van het Finmeccanica concern, waar ook AnsaldoBreda toe behoort.

In Frankrijk is er een keuze gemaakt om op nieuwe lijnen ERTMS toe te passen in combinatie met TVM430. Deze combinatie maakt het mogelijk om zowel met ERTMS als TVM treinen op de infra te rijden. De combinatie van systemen ERTMS & TVM430 zal allereerst op de LGV-Est worden toegepast, maar is nog steeds niet vrijgegeven voor gebruik. Tot op heden wordt op de LGV-Est onder TVM gereden en is de koppeling met de ontwikkeling van ERTMS losgelaten.

Consequenties van implementatie TVM430 op de HSL-Zuid:

- Treinen: Alle treinen die van dit tracé gebruik gaan maken moeten TVM430 aan boord hebben: Thalys, AnsaldoBreda en Traxx. (Thalys heeft dit systeem momenteel aan boord, de overige treinen niet);
- Contractueel: Implementatie sluit niet aan op het contract met de Infraprovider;
- Functioneel/Technisch: Niet alleen moet naast ERTMS het bestaande systeem TVM430 komen, maar ook de treindetectie systemen en aansluitingen op de systemen van het bestaande net moet worden aangepast.
- Vrijgave: TVM430 is voor de Nederlandse Safety Authority IVW een onbekend systeem. Een uitgebreid vrijgave proces zal doorlopen moeten worden.
- Planning: In 2004 is ingeschat dat er op z'n minst 3 jaar voor nodig is om het systeem volledig in gebruik te nemen. Met de huidige kennis over het testtraject van een nieuw systeem lijkt dit een zeer optimistische inschatting.

Verwijderd: moet worden vervangen door

10.2 TBL2

Het Belgische TBL2 wordt in België op één baanvak voor hoge snelheden met succes toegepast. De leverancier van dit systeem is Alstom. De toepassing van dit systeem is gestaakt aangezien ERTMS een betere optie leek om voor nieuwe baanvakken toe te passen.

Consequenties van implementatie TBL2 op de HSL-Zuid:

- Treinen: Alle treinen die van dit tracé gebruik gaan maken moeten TBL2 aan boord hebben: Thalys, AnsaldoBreda en Traxx (Thalys en AnsaldoBreda hebben dit systeem aan boord).
- Contractueel: Implementatie sluit niet aan op het contract met de Infraprovider.
- Functioneel/Technisch: Niet alleen moet naast ERTMS het bestaande systeem TBL2 komen, maar ook de treindetectie systemen, een aansluitingen op de systemen van het bestaande net moet worden aangepast.
- Vrijgave: TBL2 is voor de Nederlandse Safety Authority IVW een onbekend systeem. Een uitgebreid vrijgave proces zal doorlopen moeten worden.
- Planning: In 2004 is ingeschat dat er op z'n minst 3 jaar voor nodig is om het systeem volledig in gebruik te nemen. Met de huidige kennis over het testtraject van een nieuw systeem lijkt dit een optimistische inschatting.

Verwijderd: Niet alleen ERTMS moet worden vervangen door TBL2

10.3 LZB

Het Duitse systeem LZB wordt in Duitsland met succes toegepast op het conventionele net en het hogesnelheidsnetwerk in Duitsland. De leverancier is Thales. ERTMS in Duitsland wordt nog niet uitgebreid toegepast. Pas als ERTMS Versie 3.0.0 beschikbaar is zal het systeem via de belangrijke corridors worden uitgerold.

Consequenties van implementatie LZB op de HSL-Zuid:

- Treinen: Alle treinen die van dit tracé gebruik gaan maken moeten LZB aan boord hebben: Thalys, AnsaldoBreda en Traxx (De TRAXX en de Thalys stellen die naar Duitsland rijden hebben dit systeem aan boord, de AnsaldoBreda treinen niet).
- Contractueel: Implementatie sluit niet aan op het contract met de Infraprovider.
- Functioneel/Technisch: Niet alleen ERTMS moet worden vervangen door TVM430, maar ook de treindetectie systemen en aansluitingen op de systemen van het bestaande net moet worden aangepast.
- Vrijgave: LZB is voor de Nederlandse Safety Authority IVW een onbekend systeem. Een uitgebreid vrijgave proces zal doorlopen moeten worden.

Planning: In 2004 is ingeschat dat er op z'n minst 2 jaar voor nodig is om het systeem volledig in gebruik te nemen. Met de huidige kennis over het testtraject van een nieuw systeem lijkt dit een optimistische inschatting.

10.4 ATB-EG

Het Nederlandse ATB-EG (Eerste generatie) systeem wordt in Nederland op het conventionele net met succes toegepast. De leverancier is Alstom. Dit systeem kon niet worden toegepast op de HSL-Zuid aangezien het zich niet verdraagt met de bovenleidingsspanning van 25 KiloVolt. Tevens is het systeem niet geschikt voor hogesnelheidsinfrastructuur. Maximale toepasbare snelheid is 140 km/uur.

Toepassing van dit systeem op de HSL-Zuid zou betekenen dat het bovenleidingsstelsel vervangen moet worden door een 1500V systeem, naast de andere wijzigingen in de treindetectie systemen en de aansluitingen op de systemen van het bestaande net.

10.5 ATB-NG

Het Nederlandse ATB-NG (Nieuwe generatie) systeem wordt in Nederland op een beperkt aantal baanvakken toegepast. De leverancier is Alstom. Ook dit systeem is niet vrijgegeven voor toepassing onder een bovenleidingspanning van 25 KiloVolt. Maximale toepasbare snelheid is 160 km/uur.

10.6 ERTMS Level 1 geschikt voor hoge snelheden

In Spanje wordt met hoge snelheid onder ERTMS-level 1 gereden. Om dit veilig te kunnen doen, kunnen er slechts een gering aantal treinen rijden (in ieder geval veel minder dan in Nederland gepland onder Level 2). Het geringe aantal treinen is in Spanje (nog) geen probleem gezien de grote afstanden en de beperkte beschikbaarheid van treinen.

Infraspeed heeft zeer recent mondeling gesuggereerd dat er hun inziens een interessant alternatief voorhanden is: Euroloop. Op dit moment beschik ik nog niet over de benodigde informatie. Infraspeed bereidt een nadere technische uitleg voor. Duidelijk is al wel dat het ontwerp van de HSL-Zuid niet van aanvang heeft voorzien in een Level 1 oplossing. Dit vraagt om herontwerp. Mogelijk moeten er ook aan de treinzijde aanvullende maatregelen getroffen worden.

Verwijderd: hier niet een interoperabele standaard oplossing betreft. Dat betekent dat er

Verwijderd: moeten

Verwijderd:

10.7 Conclusie

Concluderend moet ik vaststellen dat alle bovengenoemde systemen alleen gebruikt kunnen worden als overbrugging naar de definitieve invoering van ERTMS op de HSL-Zuid. Geen van de systemen is op voorhand geschikt voor inbouw in de Nederlandse situatie waarbij samenwerking met ATB nodig is.

Inbouw van een nieuw systeem zou niet alleen hoge kosten met zich meebrengen, maar ook tot grote technische onzekerheden leiden. De invoeringstermijn zou al snel enkele jaren bedragen. In deze tijd zou de invoering van ERTMS sterk vertragen of geheel stilvallen. Uitvoering van deze werkzaamheden zou logischerwijs door Infraspeed moet gebeuren. Het huidige contract voorziet daarin niet.

Op het moment dat overgeschakeld zou moeten worden van een tijdelijk systeem naar het definitieve ERTMS op Level 2, zou dit grote gevolgen kunnen hebben voor de beschikbaarheid van de baan en de continuïteit van het vervoer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Ir. Camiel Eurlings

Openstaande vragen:

HSA:

Wanneer zijn de contracten met Bombardier en Ansaldo gesloten?

Hoe zien de boetes bij Ansaldo er uit?

Hoe ziet de RvC van HSA er nu uit en welke rol spelen zij? Wat doet KLM?