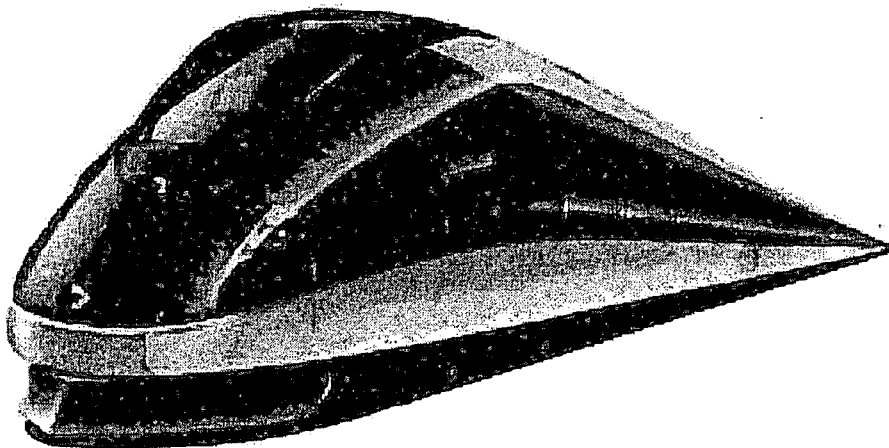


Vervoer over de HSL-Zuid

BIJLAGEN



Bijlagen:

- **bijlage 1: chronologische opsomming van feiten en documenten(1991-2006)**
- **bijlage 2: overzicht van de verschuiving van de planning**
- **bijlage 3: De concessieovereenkomst Staat-HSA**

BIJLAGE 1

Chronologische opsomming van feiten en documenten

1996

14 oktober 1996

Lijst van vragen en antwoorden, 22026, nr. 21

De minister verwacht dat reeds bij aanvang van de exploitatie van de HSL-Zuid het huidige materieelpark niet groot genoeg zal zijn. Er zal de komende jaren materieel voor het PBKA-project besteld moeten worden. Of dit een vervolgsérie wordt van het huidige materieel of een materieelserie met weer andere/nieuwere eigenschappen is nog niet bekend. (vraag 139).

1999

15 januari 1999

Aanbieding Privatiseringsnotitie HSL-Zuid aan de Tweede Kamer – 26 026, nr. 84

Notitie over publiek-private samenwerking in de HSL-Zuid. In de structuur voor deze samenwerking krijgen de drie hoofdonderdelen van het project (vervoer, infrastructuur en stations) ieder een eigen route voor contractering tussen de overheid en de betrokken bedrijven. Uiterlijk in mei 1999 zal op hoofdlijnen over de aanpak van het vervoer duidelijkheid moeten bestaan, gezien de tijd die er gemoeid is met het bestellen van hogesnelheidstreinen (die in juni 2005 klaar moeten staan). (blz. 13)

De planning van het vervoer :

- Voorjaar 1999: besluitvorming vervoer
- 1999-2000: contractering
- 2001-2004: bestelling en bouw rollend materieel
- 2004/juni 2005: testen
- juni 2005: oplevering

23 maart 1999

Aanbieding beleidsnota nota "De derde eeuw spoor" aan de Tweede Kamer – 26 464, nr. 1

Het internationaal vervoer HSL-Zuid wordt in concurrentie aanbesteed en voor het binnenlands vervoer wordt NS in de gelegenheid gesteld als eerste een bod te doen. Indien dit bod financieel en kwalitatief voldoende is, zal het binnenlands vervoer voor een nader te

bepalen periode rechtstreeks worden gecontracteerd met NS. Een 'Commissie van Wijzen' zal het NS-bod beoordelen.

7 mei 1999

Ministerraad

Het kabinet neemt besluiten over de tenderprocedure HSL-Zuid. De Kamer wordt hierover (12 dagen later) per brief geïnformeerd.

19 mei 1999

Brief minister aan Tweede Kamer inzake afspraken HSL-vervoer -26 464, nr. 2

Over de positie van NS staat in de brief o.a.:

"Om speciale rechten te kunnen verlenen voor internationaal vervoer op NL-grondgebied moeten deze rechten conform het EU-recht openbaar worden aanbesteed. De NS mag geen meerderheidsaandeel verkrijgen in een consortium dat het Nederlands deel van het internationale HSL-vervoer verzorgt. Daarover zullen met de NS afspraken moeten worden gemaakt in het kader van de contractering van het binnenlands vervoer. (...) Gelijk met de bovengenoemde consultatie-ronde begin juni start ook de procedure van het internationale vervoer. Potentieel geïnteresseerde partijen kunnen hun belangstelling kenbaar maken op basis van de dan nader gespecificeerde modules (internationaal en nationaal). Ook de benodigde samenwerking met NMBS en SNCF zal hierin onderzocht worden. Bovendien zal ook NS geïnteresseerd zijn in de internationale module, aangezien zij als deel van een consortium daar mogelijk op zal willen bieden."

In december 1999 zou de contractering van het binnenlands vervoer met NS kunnen plaatsvinden of wordt de aanbestedingsprocedure vervolgd. Als limiet voor het eindresultaat, te weten één of meer contracten met vervoerder(s) over de HSL-Zuid wordt december 2001 genoemd. De minister geeft aan dat tijdig het vervoer over de HSL-Zuid gecontracteerd moet worden om zeker te stellen dat bij de openstelling van de HSL-Zuid (juni 2005 volgens de dan geldende planning) er daadwerkelijk vervoersdiensten kunnen worden aangeboden.

1 juni 1999

Uitsturen van het registration document.

Hiermee wordt de aanbestedingsprocedure in gang gezet. NS mag als eerste bieden op binnenlands vervoer over de HSL (2 treinen per uur per richting Amsterdam-Rotterdam).

4 juni 1999

Brief van projectorganisatie HSL-Zuid aan BZK, Brandweer en GGD met Conceptversie 1 van "Veiligheidsconcept Nieuwbouw Tunnels HSL-Zuid" – UMT 17.5A

"De belangrijkste aanvullende eisen voor een HSL ten opzichte van conventionele treinen zijn: 25 kV tractiespanning, ERTMS-beveiligingssysteem en ërodynamische eisen. Aan deze treinen stelt HSL-Zuid bovendien de nodige veiligheidseisen als voorwaarde voor toelating. Deze zijn in een later hoofdstuk uitgewerkt."

10 juni 1999

Brief van de projectdirecteur HSL-Zuid aan NS, HSL/U1999 1812

Aanbieden van het Registration Document. Daarnaast wordt NS ruimte geboden om ook voorstellen te doen die verder strekken dan hetgeen met het Registration Document werd gevraagd.

"Ten overvloede zij vermeld dat NS, naast een voorstel voor de gedefinieerde basismodule, aanvullende voorstellen mag doen waarbij bijvoorbeeld uitgegaan wordt van een hogere frequentie op de HSL-Zuidroute en/of gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheid om door te rijden over het HRN (onder het contract tot 2010)."

15 juni 1999

Algemeen overleg HSL-Zuid – 22 026, nr. 91

Veel woordvoerders zijn kritisch over de bejegening van NS en over het uitsturen van het registration document nog voor het debat met de Kamer en voordat de nota Derde Eeuw Spoor in de Kamer behandeld is. De minister zegt toe niets onomkeerbaars te zullen doen.

Ook stelt de minister dat het bestellen van materieel veel tijd vergt en dat daarover met NS gesproken is. Met het oog op het bestellen van materieel kan de minister niet wachten met de aanbesteding tot de nieuwe Spoorwegwet er is.

Minister Netelenbos in dit overleg:

- De Minister: *"In 2005 moet er worden gereden op de HSL. Daarover zijn ook afspraken gemaakt met België. De HSL is van belang voor de substitutie van vliegverkeer. De vervoerder die op het traject gaat rijden moet zorgen voor materieel. Dat vergt veel tijd. Daarover is ook met NS gesproken. Het is absoluut niet irrealistisch dat nu wordt begonnen met een procedure waardoor tijdig bekend wordt wie dat gaat doen."*
- *"Voor de HSL moet dat nu gebeuren, omdat er anders onvoldoende tijd meer is om het noodzakelijke materieel aan te schaffen en er niet gereden kan worden in 2005. Er kan niet gewacht worden op de nieuwe Spoorwegwet, maar er moet intussen wel een goede juridische afdichting plaatsvinden."*

28 juni 1999

Aanbieding vijfde voortgangsrapportage HSL-Zuid aan Tweede Kamer – 22 026, nr. 90

In de 5^e VGR schrijft de minister aan de Kamer: *"Er staat een grote tijdsdruk op dit proces, die vooral wordt bepaald door de lange levertijd van het speciale materieel dat nodig is om de HSL-Zuid te kunnen rijden."*

17 juli 1999

Overall-Planning HSL-Zuid, projectorganisatie HSL-Zuid – UMT 20.08

Uit de planning kan met betrekking tot vervoer worden afgeleid:

- De tender voor het rollend materieel staat gepland van 03-10-2000 tot 26-11-2001
- De levertijd van rollend materieel staat gepland van 27-11-2001 tot 02-11-2004
- De testfase van rollend materieel is van 03-11-2004 tot 31-05-2005
- De start van de operaties is op 01-06-2005

2 augustus 1999

Intern memo projectorganisatie HSL-Zuid

Besproken wordt een beoordeling van de concept overall-planning HSL-Zuid van 14 juli 1999. Een van de belangrijkste conclusies:

"Test en homologatie van de diverse systemen op de HSL-Zuid, inclusief rollend materieel en nieuwe systemen voor beveiliging en beheersing van het treinverkeer en voor de bevestiging van de spoorstaven, dient verder te worden uitgewerkt, en in de planning te worden geïntegreerd."

13 augustus 1999

Kwartaalrapportage projectorganisatie HSL-Zuid, Overall-planning HSL-Zuid, deelproject uitvoering, concept – UMT 22.13

Uit de planning kan met betrekking tot vervoer worden afgeleid:

- De tender voor het rollend materieel staat gepland van 03-10-2000 tot 26-11-2001
- De levertijd van rollend materieel staat gepland van 27-11-2001 tot 02-11-2004
- De testfase van rollend materieel is van 03-11-2004 tot 31-05-2005
- De start van de operaties is op 01-06-2005

1 september 1999

Bieding door NS

NS brengt bod uit voor nationaal én internationaal vervoer over de HSL-Zuid (gevraagd is alleen nationaal vervoer).

6 september 1999

Interne nota aan de minister – U199903000

Bod NS valt ook financieel tegen: f2,8 mrd, waarvan "slechts" f1 mrd voor de HSL-exploitatie.

Rond 6 september 1999

Brief commissarissen NS aan minister:

"Het moet vrijwel uitgesloten worden geacht dat NS zonder HSL-exploitatie succesvol kan worden geprivatiseerd. Een bedrijf zonder groeimogelijkheden, met een hoog risicoprofiel (...) zal niet de slagkracht hebben voor innovatie in het intercitysysteem en daarom geen belangstelling oproepen bij investeerders.

15 september 1999

Intern memo projectorganisatie HSL-Zuid t.b.v. Stuurgroep HSL-Zuid – UMT 22.14

Wat betreft de veiligheidseisen wordt gesteld:

"Behalve voor de verkeersleiding, zijn de veiligheidseisen voor de bovenstaande subsystemen/partijen gereed. Ze zijn opgesteld door de projectorganisatie (onderbouw, Infraprovider) en Railned (vervoerder, stations). De veiligheidseisen voor vervoerders ademen naar de mening van de projectorganisatie nog teveel de NS-cultuur, waardoor het een obstakel zou kunnen zijn voor innovatie. Daarom worden deze eisen omschreven naar een meer functionele vorm.

*Het stellen van de eisen (vervoerder, [...]) is een verantwoordelijkheid van de Minister van V&W. Het ligt in de rede dit binnen het Ministerie vast te leggen bij de directies V&I en HSL van DGP. **Formele vaststelling van veiligheidseisen is op korte termijn noodzakelijk.**"*

11 oktober 1999

Advies commissie van Wijzen, op 12 november 1999 aangeboden aan Tweede Kamer als bijlage bij brief – 22026, nr. 101

De commissie (o.l.v. de heer Scheepbouwer) meent dat het bod niet-ontvankelijk moet worden verklaard en adviseert:

"daadwerkelijke aanbesteding van zowel het binnenlandse als het internationaal vervoer over de HSL-Zuid voor te bereiden".

De NS mag hieraan meedoen. In bijlage D van dit advies worden de processtappen opgesomd. Voor het jaar 2000 staat er o.a. :

"1^o kwartaal 2000 afspraken met NMBS en SNCF over wel of niet meebieden in de tender en over voortzetting samenwerking en opbrengstenverdeling op de routes Brussel en Parijs"

27 oktober 1999

Interne nota aan minister, 199903520

Omdat de ambtelijke taxatie is dat de Kamer wil dat de minister met NS tot een akkoord komt, wordt de minister geadviseerd om op het laatste moment voor een gepland algemeen overleg (17 november 1999) drie opties voor te leggen:

1. Nog één laatste kans voor NS
2. NS mag meedoen met de winnaar van de openbare aanbesteding (NS biedt zelf niet mee)
3. openbare aanbesteding met NS als één van de deelnemers.

De mededingingsrechtelijke risico's van een laatste kans voor NS (optie 1) worden als groot ingeschat.

4 november 1999

Nota projectdirecteur HSL-Zuid aan minister, U-199903606

De projectdirecteur wijst, onderbouwd met een advies van de landsadvocaat, op de grote risico's van de optie om NS een laatste kans te geven.

12 november 1999

Brief van de minister van V&W aan NS, HSL U1999 0659

Aan NS wordt bekend gemaakt dat het Kabinet het voorstel van NS niet ontvankelijk heeft verklaard. De minister wijst erop dat de afwijzing niet louter is gebaseerd op (ernstige) formele gronden, maar ook op vervoerskundige en financiële gronden. Daarnaast wordt bekend gemaakt dat nog niet wordt overgegaan op een openbare aanbesteding, maar dat de procedure één week wordt opgeschort. In deze periode wordt NS een keus geboden uit drie varianten voor deelname aan de aanbesteding van vervoer over de HSL-Zuid:

1. NS krijgt een laatste kans om een contract met de Staat te sluiten over de exploitatie van het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid, op door de Staat gestelde voorwaarden. Voor deze variant is een concept-overeenkomst opgenomen.
2. NS neemt belang (voor maximaal 50%) in een nog op te richten HSL-bedrijf, dat na openbare aanbesteding al het vervoer is gegund.
3. Openbare aanbesteding van al het vervoer over de HSL-Zuid, waarin NS op gelijke voet kan deelnemen.

12 november 1999

Gesprek tussen NS en minister van V&W

Dit gesprek gaat over de brief van 12 november 1999 m.b.t. het niet-ontvankelijk verklaren van het NS-voorstel voor de HSL-Zuid.

12 november 1999

Brief aan Tweede Kamer – 22 026: nr. 101

Kamer wordt geïnformeerd over afwijzing NS-bod en de drie opties voor de vervolgpcedure. NS krijgt tussen 12 en 18 november de tijd om kenbaar te maken of zij eventueel voelt voor een laatste kans. Een concept-contract voor het binnenlands vervoer, behorend bij optie 1, zal de NS worden gestuurd ter ondertekening.

15 november - 10 december 1999

Berichtgeving in de media

Serie berichten in de pers (o.a. Telegraaf, Volkskrant), waarin de kritiek van NS op de procedure wordt verwoord en waarin V&W ervan wordt beticht NS buitenspel te zetten serie persberichten en brieven van V&W om de ontstane negatieve beeldvorming tegen te gaan en de kritiekpunten te weerleggen.

16 november 1999

Brief van NS aan de minister – RVB/99/dB/1153

NS stelt dat haar voorstel voor hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid niet op een volledig juiste wijze is geïnterpreteerd. NS noemt vijf "meest in het oog springende onjuistheden". Daarnaast stelt NS dat de twee door de Minister van V&W voorgestelde keuze-varianten (een voorstel doen voor alleen het binnenlands vervoer onder vaste voorwaarden, en het zich in een ondergeschikte positie koppelen aan een nog onbekende winnaar van de openbare aanbesteding) onaanvaardbaar en financieel niet haalbaar zijn.

- *"Met uw voorstel wordt ons feitelijk geen werkelijke keuze geboden"*
- *"De exploitatie van alleen binnenlands vervoer op de HSL is, gezien de hoge investeringen voor het benodigde materieel, financieel niet haalbaar"*

17 november 1999

Algemeen overleg, 22026, nr. 111

Diverse woordvoerders zijn boos dat de "NS het mes op de keel is gezet". Het lid Reitsma (CDA) stelt dat: *"de minister enkele onbegrijpelijke stappen heeft gezet, dat de positie van de NS te grabbel is gegooid en dat de kans bestaat dat het HSL-vervoer wordt uitgeleverd aan de Duitsers of de Fransen."*

Verschillende fracties willen dat minister weer met NS gaat onderhandelen. Minister Netelenbos wil niet terug naar de onderhandelingstafel. Het debat leidt een dag later tot een VAO.

18 november 1999

Plenair debat, Handelingen 18-11-99 TK24-1780-1790

De motie Reitsma c.s. (nr. 95), die later zal worden aangenomen, verzoekt de regering het aan de NS gestelde ultimatum in te trekken en met de NS te onderhandelen over het nationale en internationale vervoer. Minister zegt toe de Kamer vertrouwelijk te zullen informeren.

19 november 1999

Brief aan Tweede Kamer – DGP/U1999.03745a

Minister biedt nogmaals vertrouwelijk overleg aan en zegt toe diverse stukken vertrouwelijk aan de Kamer te zullen sturen.

24 november 1999

Brief van de Commissie van Wijzen aan de minister van V&W.

De Commissie weerlegt de bezwaren van NS, gesteld in de brief van 16 november 1999.

25 november 1999

Brief minister aan Kamer – HSL-Z / u199903801

In deze brief reageert de minister op de brief van NS van 16 november 1999 en wordt o.a. een uiteenzetting gegeven van de juridische onmogelijkheden om het internationaal vervoer onderhands aan NS te gunnen.

26 november 1999

Brief directeur NS-R aan minister V&W, NSR/Nacc/1999-455

25 punten van kritiek van NS op gevolgde aanbestedingsprocedure en op conclusies van de Commissie van Wijzen.

29 november 1999

Brief aan Tweede Kamer, DGP/HSL/U-199903836 en VW 9900-1126

De minister stuurt vertrouwelijk aan Kamer het tenderplan en een brief over de juridische aspecten van de aanbesteding. De minister verwijst naar een te houden besloten overleg op 2 december 1999. De beknopte weergave van het tenderplan, die is bijgevoegd, beschrijft de noodzakelijke activiteiten om te komen tot afsluiten van contracten voor vervoer over de HSL-Zuid. Na afronding van de voorbereidingsfase (december – maart 2000) volgt een periode van consortiumvorming en kwalificatie (april – mei 2000), de biedingprocedure (juni – oktober 2000) en tenslotte onderhandelingen en contractering (november 2000 en verder). In het tenderplan is veel nadruk voor de aspecten reciprociteit en 'level playing field', vooral bij het onderscheid tussen binnenlands en grensoverschrijdend vervoer.

30 november 1999

Brief NS aan Tweede Kamer, NSR/Nacc/1999-456, per fax d.d. 2 december 1999

Reactie van NS op enkele punten van kritiek van de Minister van V&W en van de Commissie van Wijzen over het NS-voorstel voor de exploitatie van de HSL-Zuid. NS hekelt de handelswijze van V&W, die het financiële bod van NS publiek heeft gemaakt en wijst op afspraken over vertrouwelijkheid. Ook wordt de zogenaamde verplichting tot aanbesteding ter discussie gesteld. NS stelt tenslotte dat de reciprociteit "bijzondere aandacht verdient [...]. Discriminatie is verboden. Uitsluiting van SNCF, NMBS en DB is niet haalbaar, zeker niet omdat Frankrijk, België en Duitsland de markt formeel open hebben gesteld. Dat betekent overigens niet dat het in de praktijk mogelijk zal zijn om in Frankrijk TGV's of in Duitsland ICE's te gaan rijden. NS heeft geen reële kansen om op de grote buitenlandse markten voor hogesnelheidsvervoer actief te worden."

1 december 1999

Bijlage 3 - Reactie op 25 bezwaren van NS dd 26-11-1999, afkomstig van de Commissie van Wijzen.

Het stuk bestaat uit een puntsgewijze weerlegging van de bezwaren van NS, telkens in korte bewoordingen.

2 december 1999

besloten overleg tussen minister en Kamer.

{van dit overleg is geen verslag beschikbaar}

Tussen 4 en 8 december 1999

Gesprek tussen NS en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

Er is intensief, aldus NS, gesproken over het NS-voorstel voor de HSL-Zuid en de (mogelijke) aanbesteding van die lijn.

9 december 1999

Brief minister aan Tweede Kamer, DGP/HSL/U-199903943

Minister stuurt concept-contract van 12 november 1999, dat inmiddels al is uitgelekt naar de pers, aan de Kamer.

13 december 1999

Brief NS aan Tweede Kamer, NSR/NAcc/1999-458

NS is positief over het gesprek dat zij een week eerder met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft gehad. NS benadrukt twee punten:

1. Zij wil een faire kans krijgen bij een aanbesteding. Daar heeft men zorgen over.
2. NS twijfelt of reciprociteit daadwerkelijk geregeld kan worden. Men wil de kans krijgen om mee te doen bij aanbestedingen van hogesnelheidsvervoer in met name Frankrijk, België en Duitsland.

14 december 1999

Algemeen overleg met de Tweede Kamer – 22 026, nr. 113

De minister stelt dat de procedure van de aanbesteding van de HSL-Zuid niet los gezien kan worden van de PKB waarin is bepaald dat het hogesnelheidsvervoer losstaat van het vervoer over het kernnet en dat een openbare aanbesteding van het hogesnelheidsvervoer ongeveer 1,8 mld. gulden zou moeten opleveren. Conclusie van de minister: *"De regering was niet in de gelegenheid de exploitatie van het internationale vervoer ondershands aan de NS te gunnen, enerzijds vanwege de Europese regelgeving en anderzijds vanwege de bepalingen in de PKB."*

16 december 1999

Plenair debat (TK, 1999-2000, Handelingen, 36-2740).

Afgesproken wordt dat zonder onomkeerbare stappen de 'nulfase' start. Dat betekent dat opnieuw de marktverhoudingen in kaart worden gebracht en een marktdialoog wordt gestart met geregistreerde partijen (d.w.z. die eerder belangstelling kenbaar hebben gemaakt). De nulfase bepaalt of en hoe er in fase 1 openbaar zal worden aanbesteed.

2000

7 januari 2000

Aanbieding zesde voortgangsrapportage - 22 026, nr. 112

In de voortgangsrapportage wordt de stand van zaken rond de tender van het vervoer geschetst, waaronder een lijst met 14 geregistreerde kandidaten voor het HSL-vervoer.

April 2000 (datum onbekend)

Rapportage voorbereidende fase aanbesteding vervoer HSL-Zuid

Betreft een uitvoerig rapport waarin alle bevindingen uit de voorbereidende fase van de aanbesteding worden gepresenteerd. Zes vragen die voor een goede aanbesteding relevant zijn worden behandeld. Vraag A5 luidt: "

Zijn alle consortia in staat om op tijd rollend materieel aan te schaffen voor een redelijke prijs en om dit materieel te onderhouden zonder onredelijk extra kosten?"

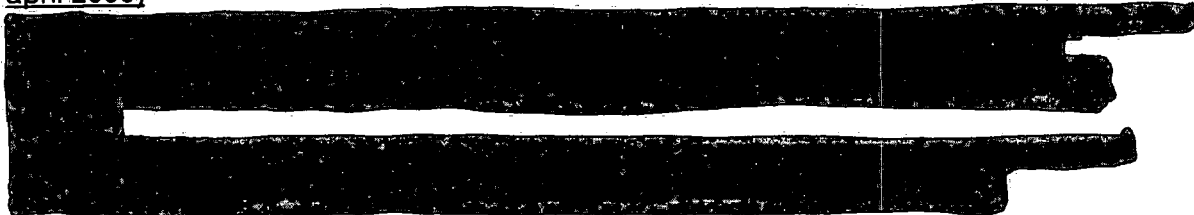
Bevindingen zijn onder meer:

- *De investering in rollend materieel vormt de grootste investeringspost en het belangrijkste financiële risico voor de potentiële bidders.*
- *De levertijd van rollend materieel bepaalt het kritische pad voor de tijdige start van de aanbesteding.*
- *Voor het prijspeil van rollend hogesnelheidsmaterieel (300 km/u) bestaat het risico van prijsopdrijving omdat er in Europa maar twee leveranciers zijn van dit materieel.*

Voorts staat in dit rapport: "*Ten aanzien van het tijdpad kan worden geconcludeerd dat er weinig marge voor tegenvallers zit in de huidige planning. Eerdere ervaringen laten zien dat vertragingen in de praktijk met name voorkomen wanneer specificaties nog sterk in ontwikkeling zijn*"

19 april 2000

Concept-ministerraadbesluit (als stuk van de Tenderboard vergadering HSL-Zuid van 20 april 2000)



28 april 2000

Ministerraad

In MR wordt gesproken over HSL-vervoer

30 april 2000

Notitie voortgang HSL-Zuid vervoer

"Er is uitzicht op een goede bieding van een consortium rond NS"

11 mei 2000

Nota van DG Personenvervoer [redacted] aan de minister

De DG schrijft aan de minister:

"De projectplanning loopt gevaar. Oorspronkelijke planning was op het randje (m.n. rollend materieel), elke nieuwe vertraging veroorzaakt serieuze risico's voor het behalen van de nu geldende opleverdatum."

29 mei 2000

Memo van projectdirecteur HSL [redacted] aan minister

In dit memo wordt de minister het voorstel gedaan om een no-go uit te spreken tegen een tender en over te gaan tot een gunning uit de hand waarbij het consortium NS/KLM/AAS

wordt uitgenodigd een passend bod te doen. Als reden voor dit besluit wordt onder meer gesteld:

- "tender kent zijn risico's;
- en is in de Tweede Kamer niet acceptabel;
- NS/KLM/AAS hebben publiekelijk laten weten dit keer een passend bod te willen uitbrengen"

6 juni 2000

Memo voor de minister t.b.v. overleg met de MP

In dit memo krijgt de minister 5 punten mee waarom gunning uit de hand de beste optie is

7 juni 2000

Achtergrond dossier voor minister Netelenbos t.b.v. gesprek met fractievoorzitters

In dit dossier is de conclusie:

"Nu tenderen. Geeft de mogelijkheid om de langjarige zekerheden te verlenen die nodig zijn voor de gewenste prijs/kwaliteitsverhouding, met voldoende borging van Nederlandse belangen en een uitstekende kans voor NS om te winnen."

8 juni 2000

Gesprek minister Netelenbos met fractievoorzitters

Van dit gesprek zijn geen documenten. Wel kan uit de stukken opgemaakt worden dat het heeft plaatsgevonden.

8 juni 2000

concept-ministerraadsbesluit

8 juni 2000

Ministerraad

MR besluit tot openbare aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid.

16 juni 2000

Brief aan Tweede Kamer over openbare aanbesteding vervoer; 22 026 - nr. 117

De minister schrijft o.m.: *"Met NMBS is constructief gewerkt en de verwachting is gerechtvaardigd dat de aanbesteding van het vervoer tot tenminste Brussel en Londen succesvol zal zijn. Hiermee is het overgrote deel van het vervoer goed aan te besteden. Met SNCF zijn eveneens constructieve gesprekken gevoerd, maar een concrete overeenkomst is nog niet getekend. Er dient verder onderhandeld te worden waarbij SNCF zal meewerken indien ook een aantal van haar voorwaarden vervuld wordt, waaronder deelname aan de tender (eventueel in een consortium)."*

In de brief worden ook de eisen opgesomd waaraan partijen moeten voldoen.

20 juni 2000

Notulen Voortgangsoverleg/Bespreking trendrapportages mei 2000, d.d. 6 juni 2000, projectorganisatie HSL-Zuid - UMT 17.13

Wat betreft het thema veiligheid wordt onder andere voorgesteld om een externe review te doen naar de technologie van systemen met betrekking tot veiligheid (waaronder ERTMS), bijvoorbeeld door middel van een eendaagse workshop.

23 juni 2000

Interne email projectorganisatie HSL-Zuid - UMT 17.1

Interne e-mail van [redacted] aan [redacted] en [redacted] (N.B.: respectievelijk MT-lid projectorganisatie HSL-Zuid, projectdirecteur HSL-Zuid en contractmanager van één van de

deelprojecten van de HSL-Zuid-infrastructuur), waarin [REDACTED] (MT-lid projectorganisatie HSL-Zuid) zijn verbazing uit over het verschuiven van opleverdata van enkele infra-onderdelen: "Wat gebeurt hier??? Dit soort processen lijken me dodelijk voor het verhaal dat we nog steeds juni 2005 het vervoerssysteem HSL-Zuid opleveren. Als we dat opgeven, laat het dan gecoördineerd gebeuren!!"

29 juni 2000

AO over aanbesteding vervoer - 22 026, nr. 120

De minister:

"Aangezien de beoordeling van het juridische kader veel tijd heeft gekost, zal de overheid de bestelling van het materieel op gang helpen. Als de HSL-Zuid eenmaal geopend is, moet daar namelijk ook vervoer over kunnen plaatsvinden."

13 juli 2000

Memo aan minister van projectdirecteur HSL [REDACTED]

De projectdirecteur schrijft :

"In de Kamer heeft u gezegd dat de overheid de bestelling van rollend materieel op gang zal helpen. Dat is correct. Het is echter niet nodig of voorzien dat de overheid ook daadwerkelijk het materieel zelf zal bestellen of aanschaffen. De vervoerder blijft verantwoordelijk voor de aanschaf van rollend materieel... Omdat echter de resterende tijd voor specificatie, ontwerp, bouw en testen van het rollend materieel zeer beperkt is, zal de Staat de voor nieuw te bouwen materieel noodzakelijke tenderprocedure alvast in gang zetten in de vorm van een consultatie-fase."

27 juli 2000

Brief van projectleider vervoer HSL [REDACTED] aan DG Personenvervoer [REDACTED]

Deze brief eindigt met een opsomming van de belangrijkste issues om te bespreken, waaronder: rollend materieel.

14 augustus 2000

Voortgangsbericht van projectdirectie HSL aan minister

Gemeld wordt dat SNCF niet zal meebieden op het vervoer. SNCF zou wel bereid zijn om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst om het vervoer Amsterdam-Parijs mogelijk te maken. Met de NMBS is inmiddels al een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Over de SNCF staat in de notitie:

"Het zal echter nog zeer veel inspanning vergen om tot goede afspraken te komen met de SNCF, zij beheersen het onderhandelingsspel als geen ander."

10 oktober 2000

Aanbieding zevende voortgangsrapportage – 22 026, nr. 123

Stand van zaken rond contractering vervoer wordt geschetst. De planning is erop gericht dat eind 2001 het vervoer gecontracteerd is.

10 oktober 2000

Projectplanning HSL-Zuid, projectorganisatie HSL-Zuid

Met betrekking tot vervoer zijn de volgende data in de planning opgenomen:

- Detail ontwerp – contract treinleverancier: 01-10-2001 tot 01-04-2002
- Levering 1^e trein: 01-04-2004
- Levering 10^e trein – opstart HSL-bedrijf + domestic (6 bakken/mnd): 01-04-2005
- Levering 20^e trein – volledige vloot domestic gereed: 01-05-2006
- Start commerciële operatie grens – Rotterdam: 01-06-2005
- Start commerciële operatie HSL geheel: 30-12-2005

7 november 2000

Brief aan Tweede Kamer over kandidaten voor vervoerconcessie - 22 026, nr. 126

Vier partijen hebben zich gemeld om mee te dingen naar de vervoerconcessie:

1. Arriva (Nederland) & Deutsche Bahn (Duitsland)

2. Connexion (Nederland), CGEA-Connex (Frankrijk), SJ Internationaal (Zweden)
3. Stagecoach Holdings (Groot-Britannië)
4. NS & KLM (Nederland)

20 november 2000

Notulen Voortgangsoverleg/bespreking trendrapportages oktober 2000, projectorganisatie HSL-Zuid

Met betrekking tot het onderwerp vervoer wordt opgemerkt:

"Bij het risico "Rollend materieel specs leiden tot extreem hoge kosten" moet het woordje "extreem" eruit gehaald worden".

1 december 2000

HSL-Zuid Integrale Planning, projectorganisatie HSL-Zuid

Wat betreft de vervoerder wordt opgemerkt dat de verwachting is dat er 1 oktober 2001 een contract closure zal zijn met de TOC (Train Operating Company). Voor de levering van rollend materieel is voorzien dat de aflevering kan starten op 1 oktober 2004 en met een frequentie van drie treinsets per twee maanden kan plaatsvinden, voor zowel het materieel in Nederland als het internationaal te gebruiken materieel. De einddatum is dan 1 oktober 2005. Testen van rollend materieel loopt door tot maximaal 4 weken na levering. Met inachtneming van de laatste afleverdatum van rollend materieel geeft dit een verwachte einddatum van 1 november 2005.

8 december 2000

Notitie aan minister over de Invitation tot tender (ITT)

Ten aanzien van het materieel staat in de ITT dat bidders er van uit mogen gaan dat ze het materieel dat ze aangeschaft hebben aan het einde van de concessieperiode voor 25% van de aanschafwaarde van de hand mogen doen. De vraag is nog of de Staat hier tussen moet gaan zitten (dat zou 125 mln. gulden op de rijksbegroting betekenen), maar dat is een politieke keuze die pas aan de orde is bij het opstellen van de concessieovereenkomst.

2001

30 januari 2001

Brief minister aan de vaste commissie V&W (VW-00000136)

In deze brief informeert de minister de Kamer over de planning van de HSL-Zuid

24 april 2001

Aanbieding achtste voortgangsrapportage – 22 026, nr. 137

De minister meldt dat tussen de Staat der Nederlanden en de NMBS een samenwerkingsovereenkomst is getekend.

“Met de Franse spoorwegmaatschappij SNCF is een dergelijke afspraak op hoofdlijnen gemaakt”

2 mei 2001

Interne notitie aan de minister van Financiën, d.d. 4-05-2001, kenmerk Fin 2001-00541

Op 2 mei 2001 worden drie biedingen ontvangen. Stagecoach heeft zich teruggetrokken. Het bod van Deutsche Bahn/Arriva blijkt niet in overeenstemming met de minimumeisen die de staat heeft gesteld. Het bod van CGEA/ConneXXion/SJ voldoet wel aan de minimumeisen, maar is financieel onvoldoende, zeker in vergelijking met het bod van NS/KLM. Dat bod (dat € 160 mln. per jaar blijkt te zijn) steekt er volgens het ministerie van Financiën *‘met kop en schouders’* bovenuit. Minister Netelenbos besluit hierop onderhandelingen met NS/KLM te starten. Het consortium CGEA/ConneXXion/SJ wordt in de wachtkamer gezet, voor het geval de onderhandelingen stuklopen

28 juni 2001

Nota aan de ministers van Financiën en V&W over het ondertekenen van een MOU met NS/KLM, HSL/225126

In de onderhandelingen over het MoU zijn bepaalde risico's (voor een bedrag van € 18,4 mln. per jaar neergelegd bij het consortium NS/KLM). Het betreft onder meer het risico dat de Franse treinpaden ook daadwerkelijk zullen worden geleverd. Maar ook:

“keuze en aantal van het materieel en het parkeren van het materieel”

Over mogelijkheid tot tariefrestrictie (=de contractuele mogelijkheid om een maximumtarief vast te stellen):

“Dit punt wordt met de NS/KLM verkend, maar zal niet als zodanig naar buiten worden gecommuniceerd. Dit element wordt alleen verkend om inzicht terzake te hebben. Mocht dit punt in het parlement aan de orde komen, dan kunnen wellicht toekomstige - eventueel politieke - problemen voorkomen worden.”

15 juni 2001

Brief aan Tweede Kamer met kenmerk VW00000741

Kamer wordt geïnformeerd over de ontvangen biedingen

6 juli 2001

Ondertekening MoU

Minister tekent een Memorandum of Understanding (MoU) met consortium NS/KLM.

9 juli 2001

Brief aan Tweede Kamer over Memorandum of Understanding; 22 026, nr. 141

Om redenen van vertrouwelijkheid wordt het MoU niet aan de Kamer gezonden. In de brief wordt niet vermeld wat er geboden is (€ 160 miljoen per jaar).

17 oktober 2001

Brief aan Tweede Kamer over bereikte resultaat NS/KLM; 22 026, nr. 144

Er is overeenstemming bereikt met het consortium van NS en KLM over een concessie voor 15 jaar voor zowel het binnenlands als het internationaal vervoer op de HSL-Zuid met als aanvangsdatum 1 oktober 2006. De overeengekomen vergoeding aan de Staat bedraagt € 148,4 miljoen per jaar, met een ingroeperiode van vier jaar waarin het consortium zijn product moet ontwikkelen. De gunning van het contract is voorzien op 12 december 2001.

31 oktober 2001

Notitie over de resultaten van de risico-inventarisatie van het integrale HSL-Zuidproject, projectorganisatie HSL-Zuid

Deze notitie bevat een inventarisatie van mogelijk optredende risico's door de projectorganisatie en een weging van die risico's. M.b.t. veiligheid en vervoer worden onder andere de volgende risico's genoemd:

- GSM-R wordt niet op tijd geïmplementeerd
- De ontwikkelingen en eisen aan ETCS leiden tot wijzigingen van het contract
- Slechte informele afstemming tussen HSL-partijen belemmert interface coördinatie
- Landspecifieke ERTMS ontwikkelingen (STM) komen niet snel genoeg van de grond, interoperabiliteitsrisico
- Veiligheidseisen discussie komt in deadlockssituatie
 - o Veiligheidsconcept onvoldoende gerealiseerd
 - o Het is onduidelijk wie verantwoordelijk is voor het niet halen van veiligheidssystemen in vervoerssysteem
- ETCS oplossingen komen niet overeen met die van Infraprovider
- Datum start operatie blijft te lang onduidelijk, waardoor afstemming met de vervoerder prijzig wordt
- Materieel niet op tijd beschikbaar; constructiecapaciteit voor nieuwe treinstellen is te gering voor tijdige beschikbaarheid

9 november 2001

Notitie aan de Minister van Financiën, van, kenmerk Fin 2001-00967

Op basis van het voorlopige bod van € 160 mln. per jaar is dooronderhandeld met NS/KLM over de definitieve prijs en de details van de vervoersovereenkomst. Zo verkrijgt de staat extra financiële garanties van NS en KLM tegen een mogelijk faillissement van het consortium (€ 200 miljoen). Hiertegenover staat echter een verlaging van de gebruiksvergoeding van € 12 miljoen.

16 november 2001

Brief aan Tweede Kamer over inhoud concessieovereenkomst; 22 026, nr. 145

De Kamer wordt geïnformeerd over de inhoud van de vervoersconcessie. Definitieve gunning is voorzien op 12 december 2001.

5 december 2001

Concessieovereenkomst Staat-HSA

Zie bijlage 3

De concessie is een cruciaal document in dit dossier omdat hierin alle afspraken zijn vastgelegd tussen Staat en HSA. Daarom zijn in een aparte bijlage de meest relevante artikelen letterlijk weergegeven en van commentaar voorzien.

6 december 2001

AO over de vervoersconcessie, 22026, nr. 155

Vrijwel alle woordvoerders tonen zich in dit overleg positief over het akkoord dat is bereikt met de combinatie NS/KLM. Het blijkt dat de minister het contract al heeft ondertekend (terwijl in vorige brief 12 december 2001 als ondertekeningdatum was genoemd). Veel fracties zijn hier niet over te spreken.

Hofstra (VVD):

“Als overigens het bericht klopt dat de minister gisteren reeds dat contract getekend heeft, acht hij dat toch onelegant ten opzichte van de Kamer. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft dit punt juist geagendeerd voor dit algemeen overleg om dit nog met de minister te kunnen bespreken voordat de handtekeningen worden gezet”.

De minister:

“Gezien ook de langdurige intensieve onderhandelingen was het ondenkbaar geweest om er in de eindfase allerlei nieuwe rijke gedachten vanuit de Kamer in te verwerken. Op het moment dat beide partijen zijn uitonderhandeld, staat niets een ondertekening in de weg”.

13 december 2001

Brief aan Kamer, VW-01-1466

De minister stuurt vertrouwelijk de concessie-overeenkomst naar de Kamer.

2002

januari 2002

Nota aan minister van Financiën, IRF 2001-00142

Minister Zalm wordt door zijn ambtenaren op de hoogte gesteld van lobby-activiteiten HSA voor toepassing tariefrestrictie. Minister Zalm noteert in de kantlijn:

"Graag aan NS/KLM doorgeven dat we not amused zijn door dit soort deloyaal gelobby".

Door Financiën en V&W wordt afgesproken dat minister Netelenbos HSA hierop aanspreekt.

8 januari 2002

Interne sessie inventarisatie risico's, projectorganisatie HSL-Zuid

In de bijlage van een stuk over hoe met risico's moet worden omgegaan, worden ETCS problemen als een permanent en onaanvaardbaar risico gezien.

22 januari 2002

Interne nota, projectorganisatie HSL-Zuid

Deze nota is een soort (globale) vingeroefening van een medewerker en gaat in op fatale fouten en de risico's bij het vervoer. Als fatale fout wordt genoemd *"niet toegelaten materieel/conflict met leverancier"*, met als effect *"geen vervangend materieel en geen treinen"*. Dit wordt ingeschat met een middelgrote kans van voorkomen.

15 maart 2002

Vertrouwelijke brief aan de Tweede Kamer, DGP/M/MV/u.02.0665

Kamer krijgt vertrouwelijk nadere informatie over de vervoersconcessie

19 maart 2002

Algemeen overleg, 22026, nr. 165

AO over de concessie-overeenkomst. Bij de meeste partijen heerst tevredenheid:

- De heer Feenstra (PvdA): *"Verder heeft zij (nb; PvdA-fractie) blij gegeven van tevredenheid over de gunning aan het consortium NS/KLM..."*
- De heer Atsma (CDA): *"Ook zijn fractie heeft de nadruk gelegd op het nationale en internationale belang van de HSL."*
- *"Volgens de heer Hofstra (VVD) zou dit overleg niet nodig zijn geweest, omdat hij meent dat de regering het project goed heeft aangepakt."*
- *"De heer van Walsem (D66) is er in ieder geval vanwege het belang van het openbaar vervoer blij mee dat het consortium van NS en KLM de concessie heeft gekregen."*
- Mevrouw Halsema (GroenLinks): *"Haar fractie heeft grote moeite met dit contract en zij vindt dat de besluitvorming daarover openbaar hoort te zijn."*

De meeste zorgen maakt de Kamer zich over de hoogte van het tarief in relatie tot de omvang van het vervoer. Als iets lagere tarieven leidt tot substantieel meer vervoer, lijkt de Kamer daar voorstander van te zijn. Het argument hiertegen dat de minister aanvoert is de dreiging bij te lage tarieven dat de 'gewone trein' wordt weggeconcurrereerd ("gekannibaliseerd"). GroenLinks is voor toepassing van de tariefrestrictie, VVD tegen. De andere fracties hebben nog geen standpunt bepaald.

26 maart 2002

Interne nota "Scenarioanalyse beheersing projectplanning HSL-Zuid, projectorganisatie HSL-Zuid"

In de nota wordt ingegaan op de beheersing van de projectplanning, met het oog op de opgelopen achterstanden door de aannemers. De start van het vervoer is nu gesteld op 1 oktober 2006 voor het zuidelijke tracé en 1 april 2007 voor het noordelijke tracé.

Gesteld wordt dat de vervoerder heeft gepland om in september 2002 te starten met inkoop van materieel. Zodoende dient de projectorganisatie uiterlijk in augustus 2002 te besluiten tot een eventuele verschuiving start Vervoer met een bepaalde periode.

Wat betreft de gehanteerde scenario's valt scenario 8 op:

"Veiligheidsdiscussie gebruiken als kapstok voor claim op extra tijd". "Voordeel: het is een politiek argument om tijd te claimen. Nadeel: geringe politieke acceptatie na Bergschenhoek, geen eigen verantwoordelijkheid HSL-Zuid projectorganisatie, aannemers zijn spekkopers. Effectiviteit: ja dat wel.

Uit de nota blijkt dat dit scenario niet wordt gezien als een haalbare optie.

"Scenario 8, de veiligheidsdiscussie aangrijpen als 'kapstok' om meer tijd te claimen, is wellicht zeer effectief maar ook zeer politiek gevoelig".

27 maart 2002

Kamerdebat (VAO)

Het lid Feenstra dient een motie in, die het kabinet verzoekt *"maximale reizigersaantallen op de HSL mogelijk te maken door de tariefrestrictie te hanteren in die mate dat sprake is van tenminste een level playing field ten opzichte van het weg- en luchtverkeer, daarover met het consortium NS/KLM overleg te voeren en de Kamer over de uitkomsten daarvan te informeren."*

De motie Feenstra wordt aangenomen. Uit het antwoord van de minister:

"Ook de lobby van de NS staat mij niet aan. Daar heb ik echt mijn buik van vol. Het is iedere keer hetzelfde patroon. NS moet maar eens een keer een bedrijf willen zijn."

8 april 2002

Voortgangsrapport 10, 22026, nr. 164

Dit voortgangsrapport betreft de tweede helft van 2001. In deze periode is de datum van ingebruikname verschoven van oktober 2006 naar 1 april 2007.

"Tot de besteldatum van het rollend materieel welke na de zomer van 2002 is voorzien (NB: dit wordt uiteindelijk 21 mei 2004) leidt een verschuiving van de startdatum niet tot extra kosten voor de Staat."
In de risicoparagraaf komt het vervoer niet voor.

17 april 2002

Kwartaalrapportage HSL-Zuid, 1^e kwartaal 2002, projectorganisatie HSL-Zuid

"De ontwikkeling van ERTMS op de HSL-Zuid door de Infraprovider is nog steeds een punt van aandacht. [...] Er is nog geen duidelijk beeld ten aanzien van de stand van zaken en het geplande verloop van deze werkzaamheden. Een scenario waarin teruggevallen wordt op bestaande technieken is niet opgenomen in de planning."

Verder staan in de risico top-5 genoemd:

- (3) Risico op vertraging in start commercieel Vervoer door vertraging in de Systeem Integratie Periode.
- (4) Risico op verminderde beschikbaarheid of vertraging in ontwerpproces, doordat de specificaties voor de Infrastructuur en het materieel mogelijk afwijkend te interpreteren zijn

14 mei 2002

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/02-041

HSA overhandigt het business plan van HSA aan V&W

31 mei 2002

Antwoorden op vragen over de tiende voortgangsrapportage, 22026, nr 167

In antwoord op vraag 1 laat de minister weten onlangs de vervoerder te hebben laten weten dat zij geen gebruik maakt van de mogelijkheid tot een tariefrestrictie.

10 juni 2002

Brief directeur spoor aan directeur HSA, DGP/FIA/u.02.01904 (in reactie op brief 14 mei)

V&W vindt business plan onvoldoende, met name door het ontbreken van financiële cijfers.

25 juni 2002

Persbericht NS

De kop van het persbericht luidt: : "NS kan meer reizigers via HSL vervoeren. De keus is aan het kabinet." NS wil duidelijkheid scheppen over de twee opties voor tariefstructuren, die in het contract tussen HSA en overheid zijn opgenomen. Deze opties zijn gekoppeld aan de benodigde hoeveelheid zitplaatsen. NS eindigt het bericht met:

"NS verwacht dat vroeg of laat de vraag hierom gesteld zal worden. Om eind 2006 voldoende hogesnelheidstreinen te kunnen laten rijden, moet HSA voor 1 september 2002 duidelijkheid hebben over het aantal zitplaatsen dat nodig is voor een goede dienstverlening. Op 1 oktober moeten de treinen namelijk besteld worden. De keuze is nu aan de overheid en de politiek."

26 juni 2002

Nota plv. DG Personenvervoer [REDACTED] aan minister, DGP/FIA/02.084

"In de brief van 18 juni 2002 stelt HSA dat de gesprekken over de restrictie geïntensiveerd zouden moeten worden omdat 1 september een cruciale datum is .. Verder hebben wij vernomen dat de datum van 1 september minder urgent is dan de vervoerder stelt. Voor de uitvraag kan de vervoerder meerdere opties vragen aan de leveranciers waar op geboden moet worden."

27 juni 2002

Brief aan de Kamer, 22026, nr. 168

De inmiddels demissionaire minister Netelenbos laat de Kamer weten dat zij in april de vervoerder heeft gemeld geen gebruik te maken van de tariefrestrictie. Zij baseert dit op het verwerpen van de motie Halsema. Zij meldt wel – cf. de motie Feenstra – met HSA in overleg te zijn.

30 juli 2002

Ondertekening contractamendement CO-2002.02

De Staat en HSA maken gebruik van de mogelijkheid de concessie te amenderen en komen overeen om artikel 2.5, waarin de Aanvangsdatum bepaald was op 1 oktober 2006, te wijzigen in 1 april 2007.

27 augustus 2002

Brief aan de Kamer, 22026, nr. 170

De nieuwe minister de Boer bevestigt nog eens geen gebruik te willen maken van de tariefrestrictie. Hij verwijst onder meer naar de lobby door de vervoerder, die er toe zou kunnen leiden dat wordt teruggekomen op reeds genomen besluiten, wat slecht zou zijn voor de geloofwaardigheid van de overheid bij volgende aanbestedingen.

28 augustus 2002

Brief van HSA aan Kamer, HSA/02-087

Uit deze brief: "Als pas na 1 september 2002 besloten zou worden tot het opleggen van een tariefrestructie kan het treinconcept als gevolg van de lange doorlooptijden van de bestellingen van materieel en de zeer hoge kosten van het bijbestellen niet meer worden aangepast (...) Indien echter nu niet wordt gekozen wordt voor een tariefrestrictie acht HSA de kans groot dat in een laat stadium als de tariefconsequenties voor de maatschappij duidelijk worden, de maatschappelijke druk dermate toeneemt dat alsnog besloten wordt tot het opleggen van een restrictie."

28 augustus 2002

Nota DGP aan minister, Vragen en antwoorden t.b.v. AO 29/8/2002

"2) De datum van 1 september is dus niet meer relevant.

Optioneel (d.w.z. de minister kan besluiten of ze het verstandig vindt dit aan de Kamer te melden):

c) Datum van 1 september staat in het contract omdat vorig jaar gedacht werd dat uiterlijk op die datum materieel besteld zou moeten worden om de treinen in 2006 te kunnen laten rijden. De vervoerder heeft echter aangegeven dat er ruimte zit in deze planning en dat bestellingen pas in het voorjaar van 2003 plaats hebben. De invoering van een tariefrestrictie genereert meer reizigers. Er zijn

dan meer treinen nodig. Een koppeling tussen materieelbestelling en tariefrestructie ligt derhalve voor de hand."

3) De vervoerder zaait verwarring over de urgentie van materieelbestellingen

a) De vervoerder stelt dat contractuele datum van 1 september (tariefrestructie) samenvalt met een datum van het bestellen van materieel

b) Dit is niet langer het geval omdat de vervoerder zelf aangeeft pas in het voorjaar van 2003 te gaan bestellen

c) Het materieel niet nu besteld maar op zijn vroegst in de eerste helft van volgend jaar

d) Uitvraag aan materieelbouwers voor het doen van offertes heeft vervoerder op 1 oktober gepland

e) Mijn mensen zijn van mening dat ook in de planning van de uitvraag ruimte zit

Optioneel:

f) Het is de vraag of u het volgende nu al moet melden aan de Kamer. Dit is nog niet aan de Kamer gemeld en mogelijk ontstaat er tijdens het debat een uitgebreide discussie over vertragingen in de bouw. Binnen het ministerie wordt de planning van de oplevering van de infrastructuur tegen het licht gehouden. Als daar een vertraging uit zou blijken dan heeft dit ook gevolgen voor de materieelbestelling. De vervoerder moet aan de Staat melden wanneer hij materieel gaat bestellen. Dit moet, want de vervoerder gaat daarmee verplichtingen aan. Indien de Staat de infrastructuur later oplevert dan met de vervoerder is overeengekomen en de vervoerder is verplichtingen aangegaan, dan moet de Staat een schadevergoeding betalen aan de vervoerder. Daarom is de koppeling tussen de oplevering infrastructuur en bestelling materieel relevant.

29 augustus 2002

Algemeen Overleg, 22026, nr. 172

CDA, PvdA, D66, GroenLinks en SP pleiten voor toepassing van een tariefrestructie. VVD en LPF zijn hiertegen. Minister de Boer vraagt aan het eind van het debat aan de Kamer om meer tijd en ruimte om met HSA te onderhandelen op basis van een geactualiseerd businessplan van HSA.

"Deze zomer is met de vervoerder gesproken en de NS heeft deze weken meermalen ambtelijk bevestigd dat het bedrag van 47 mln euro (NB: de gewenste korting op de concessievergoeding) de weerslag is van twee effecten (...) Het grootste deel van dit bedrag is in feite een 'verstopte' correctie op het NS-bod waardoor het voor NS winstgevend wordt (...)"

CDA en GroenLinks stellen vraagtekens bij dit argument. GroenLinks vraagt naar wat nu de echte uiterste besteldatum voor het materieel is (volgens minister voorjaar 2003, volgens NS oktober 2002). De minister geeft aan dat bestelling pas in voorjaar 2003 hoeft, maar dat natuurlijk wel eerder offertes moeten worden aangevraagd.

29 augustus 2002

Interne nota aan minister van Financiën, FIN 2002-00568

Uit deze nota: "Tot nu toe heeft HSA er alles aan gedaan om toch die tariefrestructie ingevoerd te krijgen, onder het mom van het algemeen maatschappelijk nut. De Tweede Kamer is tot nu toe duidelijk gevoelig geweest voor de lobby van HSA en vraagt nu ten derden male om onderzoek naar een bepaalde vorm van tariefrestructie, om een optimaal reizigersaantal te krijgen op de HSL-Zuid."

10 september 2002

Memo manager concessieovereenkomst [REDACTED] aan DG Personenvervoer [REDACTED] en [REDACTED] (verantwoordelijke ambtenaar HSL-Zuid)

Verslag van het gesprek die dag met HSA + oplegnotitie. Uit de notitie:

"Verder geven we in overweging om op wat hoger niveau aan RWS naar de huidige stand van zaken van de overlevering van de infrastructuur te vragen. Zoals jullie weten onderzoekt RWS op dit moment de planning. Deze vraag geeft in de eerste plaats meer zicht op één discussiepunt met HSA (namelijk urgentie van het probleem bestelling Rolma). In de tweede plaats staat het knullig als de minister eind oktober de Kamer informeert over tariefrestructie en kort daarna pas over een eventuele vertraging van de oplevering."

12 september 2002

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/02-094

Directeur HSA stuurt V&W verslag van bespreking over tariefrestructie d.d. 10 september en gaat er zonder tegenbericht vanuit dat V&W de samenvatting onderschrijft.

"Elke vertraging van dit proces als gevolg van de noodzakelijke keuze voor een alternatief treinconcept (op basis van de uitkomst van de tariefdiscussie) zal mogelijk leiden tot additionele kosten of in het uiterste geval latere levering van materieel. Of dit laatste zich zal voordoen kan HSA nu onmogelijk beoordelen, omdat het afhankelijk is van bijvoorbeeld de juridische mogelijkheid om lopende de tender de specificaties te wijzigen, de medewerking van NMBS om het treinconcept aan te passen of de mogelijkheden van de industrie die de materieeltender wint om sneller te leveren. HSA zal er alles aan doen om mogelijke consequenties van deze tariefdiscussie tot een minimum te beperken, maar acht zich niet aansprakelijk voor eventuele onvermijdelijke negatieve consequenties."

13 september 2002

Ambtelijk memo aan DG Personenvervoer

Betreft verslag van gesprek met HSA over tariefrestructie

"Bestellen van rollend materieel

V&W was van mening dat de datum van 1 september ten tijde van het sluiten van het contract een andere lading had dan nu het geval is (omdat het bestelproces van Rolma meer naar achteren geschoven is). HSA ontkent dat dit zo is."

18 september 2002

Ambtelijk memo directie Spoor aan SG

"2. Materieelkeuze

Bij het gesprek destijds tussen Netelenbos en Gayssot heeft Gayssot aangegeven dat alleen Alstom materieel Frankrijk inkomt. In de huidige gesprekken is SNCF minder krampachtig en werkt zij samen met de andere vervoerders aan een bedrijfseconomisch optimale materieelpool."

2 oktober 2002

Brief aan Tweede Kamer, 22026, nr. 173

Minister de Boer meldt dat diverse malen overleg is gevoerd met HSA, maar dat hij niet over voldoende informatie beschikt om de voorstellen van HSA te kunnen beoordelen en de Tweede Kamer te kunnen informeren over de effecten van deze voorstellen. Daarnaast zijn er juridische complicaties en zou HSA niet bereid zijn het businessplan te actualiseren en de geactualiseerde gegevens te overleggen.

"In de afgelopen maand heb ik diverse malen overleg gevoerd met HSA. HSA heeft aangegeven dat zij niet bereid is om de cijfers uit haar businessplan te actualiseren en dat er naar haar mening op dit moment geen nieuwe feiten zijn ten opzichte van het moment waarop de concessie-overeenkomst werd gesloten ... Met het ontbreken van nieuwe informatie vervalt een belangrijke basis om met elkaar in gesprek te blijven."

7 oktober 2002

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/02 102

Na gesprekken en briefwisseling over en weer over de tariefrestructie geeft HSA nadere informatie op enkele punten:

"Meerkosten materieelbestelling

In mijn eerder genoemde brieven van 25 september 2002 heb ik een voorbehoud gemaakt voor eventuele meerkosten die zijn verbonden aan het bestellen van materieel wanneer de Staat na 1 september 2002 met HSA een tariefrestructie overeenkomt. Ik ben na verdere bestudering van de gevolgen van een mogelijke tariefrestructie bereid voor een 135% en 145%-restructie HSA het risico voor eventuele meerkosten te laten dragen. Voor een 115%-restructie en voor een tariefrestructie van 125% kan HSA dit risico op dit moment niet nemen omdat de effecten voor de materieelbestelling op grond van deze tariefrestructie niet kunnen worden overzien. Dit zal ondermeer afhangen van het materieelconcept en het onderhandelingsproces met onze internationale partners."

11 oktober 2002

Voortgangsrapport 11, 22026, nr. 174

Dit rapport gaat over de eerste helft van 2002. *"De technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) voor het hogesnelheidsnet zijn op 30 mei 2002 door de Europese Commissie genotificeerd. Dientengevolge hebben de TSI's vanaf 30 november 2002 kracht van wet."*

Het vervoer komt in de risicoparagraaf niet voor.

17 oktober 2002

Ambtelijk memo contractmanager concessie-overeenkomst aan directeur Spoor

"HSA speelt ook in deze brief meerdere keren kat-en-muis

a) Zo stellen zij dat er vertraging ontstaat door ons besluit om het geschil met NMBS op te lossen.

HSA heeft daar eerder formeel om verzocht!!

b) Verder stelt HSA dat V&W heeft toegezegd de gesprekken over Thalys te willen starten, hetgeen onjuist is."

30 oktober 2002

Vertrouwelijk overleg tussen minister en Kamer

Niet bekend is wie daarbij aanwezig waren en wat exact besproken is. In voortgangsrapportage 12 staat hierover:

"Op 30 oktober heeft een vertrouwelijk overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden over de gegevens die HSA heeft aangeleverd. In dit overleg heeft de minister uitgebreide toelichting op deze gegevens gegeven. Naar aanleiding van dit overleg verzocht de Tweede Kamer het advies van de landsadvocaat vertrouwelijk te ontvangen (dit is gebeurd bij brief van 6 november 2002) en de visie van HSA te vernemen. Vanwege het vertrouwelijke karakter van het overleg met de Tweede Kamer kon de vervoerder (HSA) niet aan dit debat deelnemen."

6 november 2002

Brief aan Tweede Kamer

Aanbieding van het vertrouwelijke advies van de landsadvocaat aan de Tweede Kamer.

18 november 2002

Brief HSA aan de Tweede Kamer, HSA/02-120

Deze brief bevat de antwoorden op de brief van de Tweede Kamer aan HSA, d.d. 11 november 2002, met vragen over toepassing van tariefrestrictie. De vertrouwelijke bijlage bij de brief bevat een overzicht van de correspondentie tussen V&W en HSA over de tariefrestrictie tussen 25 april en 5 november 2002.

Met betrekking tot het bestellen van treinen stelt HSA:

"Urgentie bestelling treinen.

Uiterlijk in november 2002 wordt het definitieve materiaalbestek (functionele en technische eisen aan de treinen) verzonden naar de treinmaterieelfabrikanten om begin volgend jaar treinen te kunnen bestellen. Alleen met deze planning is het mogelijk per 1 april 2007 voldoende materieel beschikbaar te hebben om de dienstregeling te starten. Daarmee is de planning nu al krap. Na het verzenden van het bestek worden de mogelijkheden voor HSA om het materieelconcept te veranderen zeer beperkt en kostbaar."

11 december 2002

Algemeen Overleg, 28 724, nr 4 H

Standpunten over de noodzaak van een tariefrestrictie zijn verdeeld. De minister meent dat HSA nog niet alle gevraagde informatie heeft overlegd op basis waarvan hij zich een oordeel kan vellen. De Kamer wil duidelijkheid met het oog op het naderende verkiezingsreces. Het CDA wil bij monde van het lid Eurlings weten wat er klopt van het verhaal dat HSA gewoon te diep in de buidel heeft getast voor de concessie en geeft aan dat er wel spoed geboden is in verband met het bestellen van treinen. De minister gaat op beide punten in zijn beantwoording niet in.

16 december 2002

Brief HSA aan ministerie van V&W, HSA/02-137

"Nu door de Staat eenmaal besloten is tot bindende arbitrage (NB: bindend advies Staat-NMBS) wil ik het grote belang benadrukken dat is gelegen in het met grote voortvarendheid ter hand nemen daarvan. Vanaf 1 april 2003 zal de arbitrage op het kritieke pad liggen. Een latere uitspraak betekent

een risico voor een tijdige materieelbestelling. Ik vraag u dan ook nogmaals alles in het werk te stellen om de voortgang bij de arbitrage te bespoedigen."

17 december 2002

Brief minister V&W aan HSA, DGP/B&C/CBO/u.02.04221

Minister vraagt HSA om integraal businessplan

19 december 2002

Stemming over motie Duyvendak, 22026, nr. 176

Deze motie, die verzoekt om een tariefrestrictie van ca. 125% waarover voor 1 februari 2003 tot een besluit moet worden gekomen, wordt verworpen.

2003

9 januari 2003

Brief HSA aan minister V&W, HSA/03-002

Uit deze brief:

- *"Ik constateer dat wij al geruime tijd met elkaar in overleg zijn over tariefrestricties. Ik ben van mening dat HSA ten aanzien van de tariefrestricties op uw verzoek een aantal gedocumenteerde voorstellen heeft gedaan waar u naar mijn mening een keuze uit kan maken. Gezien de uitkomsten van het laatste debat tussen u en de Tweede Kamer concludeer ik dat ook met de verstrekking van gedetailleerde cijfers u van mening blijft dat een tariefrestrictie niet gewenst is. De meerderheid van de Tweede Kamer lijkt zich naar mijn mening bij dit standpunt neer te leggen. (...) Ik kan u meedelen dat het bestek inmiddels in december 2002 naar de industrie is verstuurd, omdat wij verder uitstel als onverantwoord beschouwen. Dit betekent dat ik geen ruimte meer zie om capaciteitsaanpassingen zoals die noodzakelijk zouden worden bij een eventuele tariefrestrictie binnen het gekozen treinconcept te realiseren"*
- *"Daarnaast wil ik erop wijzen dat een belangrijk obstakel dient te worden weggenomen voordat HSA materieel kan gaan bestellen. Er bestaat een groot verschil van inzicht tussen de NMBS en de Staat over de uitleg van het concept-contract NMBS-HSA dat hoort bij de concessie-overeenkomst." Het geschil gaat over het delen van de opbrengsten van binnenlands medegebruik in internationale treinen. HSA wijst erop dat dit zal leiden tot arbitrage, die voor 1 april 2003 afgerond moet zijn: "Een latere levering betekent dat geen tijdige materieelbestelling en – levering kan plaatsvinden, waardoor HSA niet tijdig met de exploitatie kan beginnen."*

22 januari 2003

brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.02.04382

"Ik roep in herinnering dat HSA verantwoordelijk is voor de benodigde samenwerking met NMBS die dient te worden neergelegd in een Samenwerkingsovereenkomst. HSA heeft zich hiertoe jegens de Staat verplicht. De bereidheid van de Staat om te bemiddelen of via bindend advies een oplossing te bereiken doet aan deze verplichting van HSA niet af. Uw opmerking dat de discussie rond artikel 6.1 van het concept-contract een risico zou betekenen voor de tijdige bestelling van materieel kan ik niet begrijpen. De tijdige bestelling van materieel staat immers los van de uitkomst van die discussie."

30 januari 2003

Ambtelijke nota aan de minister

Deze nota gaat over de HSL Zuid en bindend adviesprocedure met de NMBS. Dit betreft de eerste bindend adviesprocedure, die gaat over de opbrengstverdeling van het binnenlands vervoer. Over de procedure van het bindend advies staat onder meer in de nota:

"Volgens analyses van de landsadvocaat heeft de Staat een behoorlijk goede case. Het college van bindend adviseurs zal echter niet uitsluitend een juridische analyse doen, maar ook een economische analyse en het geheel tegen redelijkheid en billijkheid afspiegelen."

19 februari 2003

Brief aan de Kamer, 28724, nr. 6

Minister de Boer concludeert dat tariefrestrictie niet mogelijk is, omdat HSA geen cijfers wil verstrekken: *"Gelet op het bovenstaande (NB: citeert brief van HSA van 9/1/2003) moet ik concluderen dat HSA beheer niet bereid is de bedoelde informatie die Uw Kamer en ik nodig achten voor een vervolg te leveren. Zonder deze informatie zijn verdere stappen niet mogelijk."*

21 februari 2003

brief directeur Spoor aan directeur HSA, dgp/B&C/CBO/u.03.00529

De directeur Spoor herhaalt dat V&W niet begrijpt waarom noodzakelijk zou zijn om voor 1 april 2003 duidelijkheid te krijgen over de interpretatie van het concept-contract HSA-NMBS ten aanzien van de verdeling van opbrengsten van binnenlands medegebruik. V&W houdt vast aan alle verplichtingen uit de concessie-overeenkomst.

24 februari 2003

Brief directeur HSA aan V&W, bindend adviesprocedure Staat/NMBS, HSA/03 028 (reactie op brief V&W van 22/1/03)

"In uw antwoordbrief van 22 januari jl. houdt u HSA volledig verantwoordelijk voor de tijds totstandkoming van de GVO met de NMBS. Uw bereidheid om te bemiddelen doet daar volgens deze brief niets aan af. Daarnaast spreekt u onbegrip uit voor de door HSA ingenomen positie omtrent de vertraging bij de materieelbestelling. Er is vanzelfsprekend wel een verband tussen het afronden van de bindend adviesprocedure en de bestelling van materieel aangezien HSA geen grote financiële verplichtingen aan kan en zal gaan zonder dat er zekerheid is over de totstandkoming van de GVO met de NMBS. Anders levert dit een onacceptabel financieel risico voor HSA op." ... "HSA verzoekt de Staat ingevolge het gesprek van 30 januari jl. te onderschrijven dat zonder de uitkomst van de bindend adviesprocedure HSA niet in staat is een samenwerkingsovereenkomst met NMBS te sluiten hetgeen een voorwaarde is om materieel te bestellen. Dit zou slechts mogelijk zijn indien de risico's die HSA loopt met een materieelbestelling zonder samenwerkingsovereenkomst afdoende door de Staat worden afgedekt."

19 maart 2003

Brief van directeur HSA aan V&W, HSA/03 041

Brieven van 21 en 24 februari hebben elkaar gekruist. HSA meent dat voor de Staat de positie van HSA ten aanzien van materieelbestelling nog niet scherp genoeg is. De uitkomst van de bindend adviesprocedure tussen Staat en NMBS is nog onzeker.

- deze uitkomst beïnvloedt rechtstreeks de business case van HSA. Een definitieve business case moet HSA aan aandeelhouders NS en KLM presenteren om groen licht te krijgen voor het aangaan van investeringsbeslissingen, waaronder leasecontracten;
- daarnaast is de uitkomst nodig voordat een samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS tot stand kan komen. In de samenwerkingsovereenkomst worden afspraken gemaakt over materieelaankoop en -beheer.

"Concluderend stel ik dat zekerheid over de uitkomst van de bindend adviesprocedure noodzakelijk is om over te gaan tot het bestellen van materieel. Op 16 december 2002 heb ik u laten weten dat de materieelbestelling op het kritieke pad komt te liggen als niet voor 1 april 2003 een uitspraak wordt gedaan over de u voorgelegde interpretatieverschillen. Uit het voorgaande mogen blijken dat ik dit standpunt handhaaf"

11 april 2003

Voortgangsrapport 12, 22026, nr. 178

Dit rapport beschrijft de tweede helft van 2002. De minister kondigt in deze voortgangsrapportage een bindend adviesprocedure aan over de opbrengstverdeling tussen NMBS en HSA. In de risicoparagraaf komt het vervoer niet voor. Over rollend materieel staat te lezen:

"In de verslagperiode is de besteldatum voor het rollend materieel (december 2002) door de vervoerder opgeschoven naar het voorjaar van 2003. De aanbestedingsprocedure is overigens in november 2002 gestart met een zogenaamd request for quotation. Een en ander heeft geen invloed op de planning"

9 mei 2003

brief directeur Spoor aan HSA, DGP/B&C/CBO/u.03.01093

[N.B.: deze brief zit niet in het ontvangen dossier] Uit secundaire bron kan worden afgeleid dat V&W in deze brief aangeeft dat het niet tot stand komen van de Samenwerkingsovereenkomst geen gevolg kan hebben voor de bestelling van het rollend materieel, noch voor de overeengekomen aanvangsdatum.

12 mei 2003

Ambtelijke nota directeur Spoor aan DG Personenvervoer, DGP/SPO/03/123

De nota gaat in op de stand van zaken van het HSL-dossier inclusief de vraag of voor V&W nadere strategie- of standpuntbepaling nodig is.

Over de contractuele situatie:



De relatie Staat-HSA is uitgewerkt in een bijlage bij de nota. Een passage hieruit:

"Bijzondere aandacht vragen die delen van het contract waarvan in de uitwerking blijkt dat HSA scherp of optimistisch geboden heeft of waarvan blijkt dat de details complexer zijn dan verwacht. Het eerder genoemde internationale dossier is daar een voorbeeld van, naast de aanschaf van materiaal en de technische complexiteit van nieuwe infrastructuur in relatie tot nieuw materieel en nieuwe technische regelgeving. We besteden veel aandacht aan het behoud van kennis over deze onderwerpen binnen de organisatie."

Over de onderlinge verhoudingen:

"In de huidige situatie trekken partijen zich terug op hun positie en wordt er over en weer op verschillende onderdelen schriftelijk gecommuniceerd en is men het vooral over veel zaken oneens. Dit leidt tot de situatie dat er sprake is van een patstelling in het reguliere overleg."

Dan wordt er een aantal opties benoemd, waarvan optie c wordt geadviseerd. Indien de DG Personenvervoer het hiermee eens is kan de nota door naar de SG en de nieuwe minister (op dat moment is het kabinet, en dus ook minister De Boer, demissionair).

Optie c luidt:

"We zijn bereid om op onderdelen zaken aan te passen, maar dit slechts vanuit een integrale benadering van de risico's. Daärbij is voorwaarde dat HSA openheid van financiële zaken wenst te geven. We zouden de mate van openheid nader kunnen vaststellen en meer inzet op niveau kunnen inzetten tav het België dossier."

Over de planning van materieelbestelling:

"20. Het bestellen van materieel is uitgesteld tot voorjaar 2003. Is er inmiddels materieel besteld? Zo ja, welk type? Zal er bij de oplevering van de lijn voldoende materieel zijn? De aanbesteding van het materieel voor nationaal gebruik (nb: V250) bevindt zich in een vergevorderd stadium. Het sluiten van het contract tussen HSA en de materieelleverancier wordt in september 2003 voorzien. HSA is verantwoordelijk voor het tijdig beschikbaar hebben van voldoende geschikt materieel om het met de Staat overeengekomen bedieningspatroon te kunnen uitvoeren. HSA heeft aangegeven dat zij de planning kan realiseren."

15 mei 2003

Brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u 03 01093

Reactie van V&W op eerdere brieven van HSA:

"Over deze materie zijn reeds vele brieven gewisseld. Ik verwijs naar brieven van 15 mei 2002, 6 juni 2002, 17 oktober 2002, 26 november 2002, 22 januari 2003 en 27 februari 2003. ... Zoals eerder bericht is de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst met NMBS de verantwoordelijkheid van HSA en NMBS. Indien deze partijen er niet in slagen om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten geldt hetgeen in het concept contract is bepaald. Reeds daarom kan een eventuele vertraging in de onderhandelingen tussen HSA en NMBS geen gevolg hebben voor a) de bestelling van rollend materieel noch b) voor de overeengekomen aanvang van het vervoer."

"Uw conclusie dat u geen materieel kunt bestellen zonder de uitkomst van de bindend adviesprocedure steun ik niet. Door het gesprek van 30 januari zijn wij tot de overtuiging gekomen dat er geen inhoudelijke of bedrijfseconomische redenen zijn waarom het bestellen van materieel niet zou kunnen plaatsvinden."

22 juli 2003

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/03 079

Reactie van HSA op het informatieverzoek van V&W aan HSA in verband met de bindend adviesprocedure met NMBS.

22 juli 2003

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/03 080

Brief over voortgang van de planning en de te behalen mijlpalen. Mijlpaal uit de concessieovereenkomst artikel 30.3 sub 3 (zie concessie-overeenkomst d.d. 5/12/2003) betreft de bestelling van materieel. In het implementatieplan van 30 november 2001 was deze mijlpaal gesteld op 27 december 2002. HSA heeft bij brieven van 16 december 2002 en 19 maart 2003 al verschuivingen aangekondigd. Thans deelt HSA mee dat voor het V220-materieel deze datum nu eind november 2003 zal vallen, dit

"aangezien de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst met de NMBS en de oprichting van de GVO een van de voorwaarden is voor een gezamenlijke bestelling van materieel, een standpunt dat door NMBS wordt gedeeld."

"De vertragingen van de Mijlpalen genoemd in artikel 30 3 sub I en II hebben geen gevolgen voor het gereed zijn van HSA op aanvangsdatum. Met betrekking tot de Mijlpaal omschreven in sub III kan ik dit niet met zekerheid stellen. Zoals in mijn brief van 16 december 2002 .. aangegeven gaat HSA er vooraan van uit dat iedere dag dat de bindend adviesprocedure na 1 april 2003 wordt geconcludeerd een dag vertraging oplevert bij de bestelling en derhalve ook de aflevering van materieel. Op dit moment betekent dit een vertraging van vier maanden. HSA doet in de gesprekken met de industrie haar uiterste best om de gevolgen van de latere bestelling te compenseren door een snellere levering. Deze gesprekken zijn gaande, waarbij de uitkomst pas in de laatste fase van de contractonderhandelingen kan worden vastgesteld."

24 juli 2003

brief HSA aan V&W, HSA/03-083

"HSA is voornemens om per 3 november 2003 materieel van het type V220 te bestellen ... Uitvoering van bovengenoemd voornemen is onder meer afhankelijk van een definitieve samenwerkingsovereenkomst met de NMBS en het oplossen van een aantal zaken met de Staat (rijtijden, bediening Den Haag en Breda, consequenties van de uitkomst van de bindend adviesprocedure, oplossingen voor de capaciteit van de bestaande infrastructuur). Over deze zaken dient naar mijn mening spoedig verder inhoudelijk worden gesproken."

31 juli 2003

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/03-084

Deze brief gaat over een geactualiseerd implementatieplan. Er staat o.a.:

"De tijdige levering van beide materieeltypen staat onder druk."

Bij V250 bedraagt de voorziene vertraging in de levering vier maanden. Bij V300 wordt de tijdige beschikbaarheid van ERTMS als zorgpunt herhaald zonder nader specificaties:

"Bij V300 is de tijdige beschikbaarheid van het voorziene beveiligingssysteem ERTMS/ECTS in het materieel een groot risico. Een mogelijke vertraging kan nog niet exact worden gekwantificeerd. Over de tijdige beschikbaarheid van ERTMS/ECTS in de infrastructuur is onze zorg ook aan u overgebracht."

29 augustus 2003

Brief HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/03-100

In een brief over de lopende bindende adviesprocedure tussen Staat/HSA en NMBS geeft HSA aan het eind aan dat deze procedure niet zonder consequenties voor de materieelbestelling kan blijven. HSA wil de garantie dat een negatieve uitspraak bij de arbitrage voor het risico voor de Staat is en zal leiden tot een aanpassen van de gebruiksvergoeding. Voor HSA is dit van belang om een fiat te kunnen geven aan de materieelbestelling. HSA herhaalt dat na het bindend advies nog 3 maanden nodig zal zijn voor een samenwerkingsovereenkomst tussen NMBS en HSA, voordat kan worden overgegaan tot materieelbestelling.

8 september 2003

Nota van DG Personenvervoer aan minister en staatssecretaris over kennismaking met Belgische collega's, DGP/SPO/03/216

Het materieel moet wat V&W betreft op korte termijn besteld worden, terwijl HSA en NMBS menen dat pas tot materieelbestelling kan worden overgegaan als er een aantal problemen zijn opgelost. De minister wordt geadviseerd om bij haar Belgische collega haar zorgen te uiten en gezamenlijk ambtelijk onderzoek van de problemen af te spreken.

9 september 2003

brief Landsadvocaat namens de Staat aan HSA, RVK/jf/1000183 (in reactie op HSA/03-080)

"Ook uw verwijzing naar een verband tussen materieelbestelling en het onderhavige geschil of het aangaan van de samenwerkingsovereenkomst wijst de Staat als onjuist af. Ik wijs u op de contractuele verplichting van HSA om het Concept-contract na te leven ongeacht de status van de samenwerkingsovereenkomst. De concessie-overeenkomst verplicht HSA tot tijdige materieelbestelling, doch geenszins tot (aanvullende) materieelbestelling om binnenlandse reizigers in internationale treinen te accommoderen. De relatie tussen de beide dossiers bestaat eenvoudig niet."

17 september 2003

Algemeen overleg over HSL, Betuweroute en risicoreservering, 22.026, nr. 185 (vervolg op AO van 3 september)

De minister (zonder dat de Kamer haar hierover een vraag gesteld heeft):

"Over bepaalde aspecten van de veiligheidseisen voor de HSL-Zuid bestaat nog onduidelijkheid. Voor het einde van het jaar zal de Kamer hierover worden ingelicht."

10 oktober 2003

brief directeur Spoor aan directeur HSA, dgp/b&c/CBO/u.03.02949

V&W wil naar aanleiding van de brief van 24 juli van HSA weten hoe naar aanleiding van de op 3 november 2003 voorziene bestelling van V220-treinen (later V250) de start van het commercieel vervoer op 1 april 2007 gewaarborgd is. Herhaald wordt dat *"het Concept-contract verplicht tot het vervoer Amsterdam-Brussel onafhankelijk van het feit of er wel of niet binnenlandse reizigers in deze treinen zouden kunnen worden toegelaten en onafhankelijk van het feit hoe de opbrengsten van deze reizigers worden verdeeld. Rijtijden in België, de bediening van Den Haag en Breda, de bindende adviesprocedure en de capaciteit van het bestaande net hebben evenmin verband met de verplichting tijdig te voorzien in voldoende geschikt rollend materieel."*

13 oktober 2003

Brief directeur spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/U.03.02947 (reactie op brief 31 juli, HSA/03-084)

In uw brief geeft u aan dat de tijdige levering van het materieel onder druk staat. Voor het V220 materieel geeft u als reden dat de samenwerkingsovereenkomst moeizaam tot stand komt. Ten aanzien van het V300-materieel geeft u – overigens voor de eerste maal – aan dat de tijdige beschikbaarheid van het beveiligingssysteem ERTMS/ECTS een groot risico is."

"Ik heb u reeds meerdere malen laten weten dat gevolgen van vertraging in de bestelling en eventueel daaruit volgende niet tijdige levering van materieel niet aan de Staat kunnen worden toegerekend. ..Passages in uw rapportage kunnen niet als contractwijziging worden beschouwd."

14 oktober 2003

Advies ondertekening voegingsovereenkomst bindend adviesprocedure, DGP/B&C/03.131
Overeenkomst tussen NMBS en Staat/HSA over invulling bindend advies.

27 oktober 2003

Brief directeur spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.03.2950 (reactie op de brieven van HSA van 22 en 31 juli)

Verwijst voor de materieelbestelling naar de brief van 10 oktober en gaat nader in op de wijze waarop de concessieovereenkomst dient te worden geïnterpreteerd.

31 oktober 2003

Ambtelijke Nota aan projectdirecteur HSL-Zuid [REDACTED] DPVV/465797

SNCF heeft voorstel gedaan om Frans systeem in de infrastructuur in te bouwen, zodat ERTMS niet in de treinen hoeft te worden ingebouwd, wat volgens SNCF kostbaar is en veel tijd kost. De Thalystreinen kunnen dan ook over de baan rijden. Nederland wil dit niet, omdat het contract met Infrasppeed dan moet worden opengebroken en het de Europese harmonisering van beveiligingssystemen ondergraaft en wellicht als gevolg daarvan de Europese subsidies ter discussie komen te staan. Beiden kunnen de Staat (veel) geld kosten. Daarna wordt een strategie voorgesteld, die neerkomt op overleg voeren en gezamenlijk met EU en de Belgen druk uitoefenen op Frankrijk/SNCF.

11 november 2003

Brief projectdirecteur HSL-Zuid [REDACTED] aan DG P [REDACTED], DPVV/469007

Reactie op het voorstel van SNCF om op de HSL-Zuid het systeem TVM430 te installeren. Dit voorstel valt buiten de met RWS vastgelegde scope en ligt derhalve 'niet op mijn weg', aldus [REDACTED] (Projectdirecteur HSL-Zuid). Over ERTMS:

De meest recente informatie waar ik over beschik leert mij dat realisatie van ERTMS binnen de planning haalbaar is."

[REDACTED] (Projectdirecteur HSL-Zuid) doet een voorstel voor een afwijzende brief richting HSA/SNCF.

24 november 2003

Brief HSA aan V&W, HSA/03-126

Verdere invulling van de brief van HSA aan de Staat van 24 juli 2003 en het op 12 november op dit punt gevoerde overleg.

".. is HSA momenteel in de laatste fase van onderhandelingen met potentiële aanbieders van het 220 km/u materieel en verwacht in december 2003 tot een onderhandelingsresultaat te komen, waarna de bestelling van materieel kan plaatsvinden."

HSA wil van Staat per ommekeer weten of zij flexibilisering van de levering als contractoptie wil meenemen. In dat geval kan dat nog in de onderhandelingen worden meegenomen.

28 november 2003

Brief HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/03-126

In vervolg op de vertragsmelding van 30 september 2003 meldt HSA dat de samenwerkingsovereenkomst nu voor april 2004 is gepland, aangezien rond de jaarwisseling 2003/2004 de uitspraak in het bindend advies wordt verwacht:

"Het is nog onduidelijk of zonder definitieve samenwerkingsovereenkomst het materieel besteld kan worden. Mocht dit risico zich voordoen, dan is dit niet voor rekening van HSA."

Verderop blijkt dat SNCF, als gevolg van een conflict over de huidige Thalystreinen, alle gesprekken met HSA heeft stopgezet. De samenwerkingsovereenkomst verwacht men desondanks en wel in de tweede helft van 2004. De Mijlpaal die voortvloeit uit 30.3 sub iii verwacht men thans eind januari 2004. HSA besluit wederom met disclaimer dat de vertraging in de bindend adviesprocedure leidt tot vertraging van de bestelling, welk risico voor rekening van de Staat is.

5 december 2003

Brief Directeur HSA (Döbken) aan minister V&W, HSA/03-130

In deze doet HSA-directeur Döbken verslag van "de moeilijke situatie waarin het nog jonge HSA zich bevindt" en doet voorstellen om daar uit te komen.

Mte betrekking tot de voorgeschiedenis schrijft hij:

"De overheid vroeg .. expliciet om een betaling per jaar van minimaal € 100 mio gedurende 15 jaar. De (business) case werd daarom vanuit de bedrijfseconomische optimalisatie gedreven. Basis hiervoor waren tarieven die (conform de spelregels van de tender) flink hoger waren dan in eerdere plannen en een zeer scherpe kostenrekening (bijvoorbeeld in de keuze voor het rollend materieel)"

Na een beschrijving van alle negatieve ontwikkelingen, waaronder de dalende vervoersprognoses, wordt geconcludeerd:

"Een en ander heeft een grote impact op de HSA-business case (van de oorspronkelijke NCW over de periode 2007-2021!)"

Vervolgens wordt een serie risico's genoemd, die hier nog bovenop komen, waaronder de ombouw van Thalysmaterieel en de tijdige beschikbaarheid van ERTMS, alsook een aantal risico's die volgens HSA buiten het normale bedrijfsrisico vallen, waaronder onder meer de uitkomst van de lopende bindend adviesprocedure, de langere reistijden in België die op dat moment informeel aan V&W gemeld zijn en de problemen met de bediening van Breda en Den Haag.

"Indien een of meer van de hierboven beschreven risico's die HSA niet tot haar bedrijfsrisico's rekent zich voordoet is de kans niet denkbeeldig dat HSA voortijdig faillissement zal moeten aanvragen, ondanks de garantie van haar aandeelhouders HSA met maximaal € 244 mio te financieren. De continuïteit van de bedrijfsvoering is nu dan ook al voorzienbaar in gevaar. Dit is de belangrijkste reden voor de grote aarzeling die HSA en haar aandeelhouders hebben bij de grote investeringsbeslissing die binnenkort moet worden genomen. Ook de Staat loopt als gevolg van deze investeringsbeslissing risico's. Niet alleen omdat de continuïteit van HSA gevaar loopt ... maar ook als enige aandeelhouder van HSA's 90% aandeelhouder NS"

HSA stelt voor na te denken over een significant langere ingroeiperiode, die een 'reductie van de exposure van HSA, haar aandeelhouders en de Staat van 40%' met zich meebrengt. *"Het zal een prudente stap zijn waardoor de gesignaleerde risico's beheersbaar worden gemaakt."* Het voorstel van HSA omvat als belangrijkste punten een ingroeiperiode van 5 jaar (was 2), een proportioneel lagere gebruiksvergoeding, bediening Breda-Brussel niet door HSA en oplossing voor aansluiting HSL op Den Haag door NS reizigers.

9 december 2003

Brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.03004263 (reactie op brief 24/10)

Brief betreft reistijden België.

"De bewijslast om aan te geven welk deel van een reistijdverslechtering het gevolg zou zijn van de materieelkeuze van HSA en welk deel het gevolg zou zijn van veranderingen in de functionele prestaties van de infrastructuur zoals bekend ten tijde van de aanbesteding ligt volledig bij HSA."

16 december 2003

Voortgangsrapport 13, 22026, nr 188

Dit rapport beschrijft de eerste helft van 2003.

De minister meent dat ze ervan kan uitgaan dat HSA de afgesproken planning nakomt.

In de risicoparagraaf komt het vervoer niet voor. Wel staat in deze voortgangsrapportage:

"De vervoerder HSA heeft het geplande bestelmoment van het rollend materieel met een maximum snelheid van 220 kilometer per uur verschoven naar november 2003. Daarmee begint de beschikbaarheid van voldoende materieel van dit type op de aanvangsdatum kritisch te worden."

(N.B.: 220 km/u is later 250 km/u geworden omdat met 220 km/u de gecontracteerde reistijden niet kunnen worden waargemaakt)

18 december 2003

Nota aan de minister, brief HSA "risico's HSA", DGP/SPO/03/297

HSA heeft op 5 december 2003 brief gestuurd, waarin HSA op basis van een aantal ontwikkelingen voorstelt om op een aantal punten de risico- en verantwoordelijkheidsverdeling aan te passen. De facto worden door dit voorstel risico's bij de Staat neergelegd. HSA geeft aan niet over te gaan tot bestelling van materieel voordat de Staat de risico's overneemt of HSA compenseert. De minister wordt geadviseerd het voorstel in elk geval af te wijzen zo lang HSA geen geactualiseerd business plan overlegt. Wel wordt de minister meegegeven dat het een politiek risico is als HSA failliet zou gaan en er geen vervoer over de HSL komt.

"Alles wijst erop dat er een serieus probleem bestaat met de voorbereiding van het vervoer over de HSL. Van belang is om over deze problemen de aandeelhouders van HSA aan te spreken, de NS en

KLM. Voor dit gesprek met NS en KLM dient door hen wel inzicht te worden verschaft in de volledige en actuele business case."

19 december 2003

Brief minister V&W aan directeur HSA, DGP/SPO/u.03.4314 (reactie op de brief van 5/12)

Minister geeft aan dat zij de geschetste problematiek zonder een geactualiseerd business plan niet kan beoordelen. Mits deze informatie beschikbaar komt is zij bereid 'in overweging te nemen om in gesprek te treden.'

"Uw suggestie dat de bestelling van het rollend materieel in gevaar komt door de in uw brief aangedragen onderwerpen kan ik niet staven. De Staat is van mening dat de door u genoemde onderwerpen geen belemmering kunnen vormen voor de bestelling van het rollend materieel."

21 december 2003

Brief van HSA aan ministerie V&W, HSA/03-141

HSA deelt mee dat medio januari de onderhandelingen met de materieleleverancier afgerond zullen zijn.

2004

15 januari 2004

Nota aan de minister in afschrift aan de staatssecretaris en de SG, DGP/SPO/04/004

Uitgebreide nota om de bewindspersonen bij te praten over de stand van zaken van het HSL-dossier.

"De bestelling van het nieuwe V220 materieel ligt op het kritieke pad, omdat HSA de beslissing om het materieel te bestellen heeft gekoppeld aan de uitkomst van enkele andere kwesties."

In reactie hierop wordt aangegeven dat de Staat steeds deze koppeling heeft afgewezen en dat er op dit punt geen juridisch risico is. De door HSA aan de bestelling gekoppelde kwesties op zichzelf houden wel risico's in, maar hoofdzakelijk voor HSA. Een ander gesignaleerd risico is dat SNCF mogelijk niet bereid is mee te werken aan de ombouw van Thalysmaterieel. De minister wordt voorbereid dat zij op dit punt mogelijk richting Frankrijk zal moeten interveniëren.

26 januari 2004

Brief V&W aan HSA, 'materieelbestelling', DGP/B&C/CBO/u.04.0059

Reactie op brieven van HSA van 15 oktober, 24 november en 21 december 2003.

"HSA heeft tot op heden zowel mondeling als schriftelijk telkens melding gemaakt van het feit dat HSA voornemens is om materieel te bestellen c.q. voornemens is om tot een onderhandelingsresultaat te komen met een leverancier en daarbij expliciet aangegeven dat dit voornemen niet moet worden gezien als een definitief besluit tot bestelling van het materieel. Als reden heeft HSA hiervoor opgegeven .. dat HSA pas tot bestelling van het materieel kan overgaan als een aantal problemen van HSA zijn opgelost, een stelling die de Staat immer heeft verworpen,"

Vervolgens eist de Staat op korte termijn geïnformeerd te worden over het afleveringsschema en de flexibiliteit daarin van het nieuwe materieel.

27 januari 2004

Brief HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/04-007

HSA meldt dat op 14 januari officieel door NMBS aan NS is gemeld wat al eerder informeel bekend was, namelijk dat de reistijden aanzienlijk langer zijn dan de reistijden, waarop het bod van NS en de vervoersconcessie zijn gebaseerd. HSA kwalificeert dit als een "externe onvoorziene wijziging van omstandigheden die geheel buiten haar invloedssfeer en haar aansprakelijkheid vallen." En: "wij bereiden thans opnieuw een formeel Wijzigingsvoorstel voor conform artikel 15 van de Concessieovereenkomst." Tevens gaat HSA in op de effecten op materieelbestelling. Omdat minister niet heeft gereageerd op eerdere brieven stelt HSA vast dat Aanvangsdatum 1 april 2007 blijft en dat de Staat geen prijs stelt op uitstel van de levering van materieel. Met het oog hierop heeft HSA de leveranciers een gewijzigde offerte gevraagd voor het begin februari bestellen van 12 V250-treinen – 6 binnenlands en 6 Amsterdam-Brussel – met een optie voor nog 7 treinen. Omdat in de bindende adviesprocedure 9 maanden na 1 april 2003 is geconcludeerd, wordt te laat besteld. HSA zegt toe in de gesprekken met de materieleverancier haar uiterste best te doen om de gevolgen van latere bestelling te compenseren door een snellere levering. HSA acht zich niet aansprakelijk voor de consequenties van een mogelijk latere levering als gevolg van de instructie aan HSA tot voeging in de bindend adviesprocedure.

4 februari 2004

Gewijzigd Implementatieplan

Paragraaf 2.3.1 gaat over materieel. Over V300: "HSA heeft inmiddels richting de Staat de noodklok geluid en is van mening dat ERTMS niet tijdig en betrouwbaar te realiseren is."

Daarna volgt een voor leken niet begrijpelijke technische toelichting. Aan de Nederlandse en Belgische Staat is dan al gevraagd om druk uit te oefenen op SNCF. Over V250 worden geen opmerkingen gemaakt over risico's en/of vertraging.

18 februari 2004

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst

In reactie op de brief van 16 januari meldt HSA dat het thans niet meer mogelijk is om opties voor latere levering in het materieelcontract op te nemen en dat het HSA bevreemdtd dat V&W meent dat pas bij de definitieve koopovereenkomst sprake is van een financiële verplichting. Het daaraan voorafgaande traject is zo langdurig en gedetailleerd dat in de loop van dat proces de vrijblijvendheid eraf gaat, ook al is een overeenkomst nog niet getekend.

19 februari 2004

brief directeur Spoor V&W aan HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.00685 (reactie op HSA.04.007 van 27 januari)

Passages uit de brief:

- *"Mededelingen vanwege NMBS aangaande reistijden op Belgisch grondgebied ontslaan HSA niet van de kernverplichtingen van deze concessie-overeenkomst."*
- *"De Staat houdt HSA onverkort aan naleving van de Concessie-overeenkomst."*
- *"Er doen zich geen feiten voor die het entameren van een wijzigingsvoorstel op grond van artikel 15 van de concessie-overeenkomst zouden steunen."*
- *"Uw verwijzing naar de relatie tussen de bindend adviesprocedure opbrengstverdeling en de materieelbestelling is feitelijk onjuist en bovendien misplaatst. Het is aan mijn initiatief te danken dat omtrent de opbrengstverdeling nu ook de NMBS de juiste interpretatie van het contract uitgaat. (...) U beroept zich derhalve op het door uzelf toegelaten of veroorzaakte tijdsverloop en het geeft geen pas zulks in verband met materieelbestelling te brengen. Dit aanvaard ik dan ook geenszins en enige aansprakelijkheid voor hiermee samenhangende kosten wijs ik af." In reactie op de brief van HSA van 5 december is de minister bereid in overleg te treden met de Belgische Staat, mits HSA voldoende informatie aanlevert.*

4 maart 2004

Brief directeur Spoor aan HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.00748 (reactie op HSA/04-014)

"Uw standpunt dat volgens u de onderhandelingen die HSA momenteel voert met de mogelijke leverancier van het materieel niet meer als vrijblijvend kunnen worden geclassificeerd als het gaat om financiële verplichtingen neem ik voor kennisgeving aan. Op grond van het artikel 2.7 van de concessie-overeenkomst bent u verplicht om een maand voor de definitieve bestelling van het rollend materieel met de Staat te overleggen over onder meer de aan te gane verplichting. Indien u voor die tijd al (financiële) verplichtingen van welke aard dan ook bent aangegaan zijn deze geheel voor rekening en risico van HSA."

4 maart 2004

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/04-022

Wijzigingsvoorstel concessieovereenkomst

19 maart 2004

Brief aan de Kamer, 22026, nr. 189

De minister meldt een aantal problemen aan de Kamer:

- NMBS wil zonder compensatie niet meewerken aan de bediening van Breda en Den Haag;
- In België is de reistijd langer. *"Aan Belgische zijde is recent vastgesteld dat inderdaad de reistijden blijvend hoger zijn dan in de HSA-concessie opgenomen. Het verschil met de concessie is zeventien minuten tot 2010-2012 waarvan acht minuten blijvend."* HSA wil op grond hiervan een lagere gebruiksvergoeding;
- HSA wil een langere ingroeiperiode;
- Er loopt een bindend adviesprocedure over de opbrengstenverdeling van binnenlandse reizigers in internationale treinen.

In algemene zin geeft de minister aan dat deze informatie vers van de pers is en dat zij er nog op studeert dan wel gesprekken over voert dan wel dat er procedures lopen.

22 maart 2004

Brief directeur HSA aan de contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/04-029

HSA deelt mee met treinenbouwer AnsaldoBreda een onderhandelingsovereenkomst te hebben. Hiermee kan HSA het minimale bedieningspatroon dat in de concessie-overeenkomst is gecontracteerd per 1 april 2007 uitvoeren. AnsaldoBreda is verantwoordelijk voor de toelating. HSA verwacht in de loop van 2004 bindende afspraken over de ombouw van het V300-materieel te kunnen maken.

7 april 2004

Algemeen Overleg, 22026, nr. 199

De Tweede Kamer spreekt zorgen uit over onder meer de financiële positie van HSA, het bedieningsniveau van diverse steden, de gejurificeerde relatie tussen Staat en HSA, de hoeveelheid bestelde treinen en de verloren minuten in België. In de brief van 19 maart staat dat HSA 'vooralsnog' geen recht heeft op een lagere gebruiksvergoeding. Op dit woord 'vooralsnog' slaan veel Kamerleden aan. Uit de beantwoording van de minister:

- *"Vanwege de thans ontstane perikelèn met betrekking tot de exploitatie van de HSL wil de Staat laten uitzoeken welke partij mogelijk een fout heeft gemaakt. Hierover wordt een sterk gejuridificeerde correspondentie gevoerd. De HSA heeft eind februari haar business case verstrekt. De gegevens van dit rapport worden onderzocht. Met de vijftiende voortgangsrapportage, die waarschijnlijk in oktober zal verschijnen, krijgt de Kamer hierover meer informatie."*
- over het 'vooralsnog' geeft de minister geen opheldering. Zij herhaalt het in de brief verwoorde standpunt dat HSA vooralsnog geen recht heeft op een lagere gebruiksvergoeding.

Diverse partijen spreken in tweede termijn hun zorg uit dat het vooral de Staat is die belang heeft bij tijdige oplevering van de HSL-Zuid. Zij menen dat de regering van te veel partijen afhankelijk is en daarom meer het voortouw moet nemen bij het oplossen van de ontstane problemen.

9 april 2004

Voortgangsrapport 14, 22026, nr. 192

Dit rapport beschrijft de tweede helft van 2003. In de risicoparagraaf komt het vervoer niet voor. In de samenvatting staat alleen (zoals al enkele jaren geleden is afgesproken) dat de aanvangsdatum voor de hele lijn 1 april 2007 is. In de paragraaf vervoer (p.17):

"Tijdige ombouw van de Thalys komt volgens de HSA vooralsnog niet in het gedrang. ... Dit materieel (NB: Thalys) moet naast TVM 430 en nog een aantal andere systemen ook worden voorzien van ERTMS. Dit is een opgave waarbij de vervoerder technische en commerciële obstakels moet oplossen."

16 april 2004

Brief aan de Tweede Kamer, 22026 nr. 195

Bij het AO van 7 april 2004 heeft de minister toegezegd de Kamer uiterlijk 1 mei 2004 te informeren over het feitenonderzoek over het contract met de HSA, alsmede de cijfers van de NMBS en van het Belgische ministerie. De minister vraagt hiervoor nu uitstel tot na 19 mei 2004, aangezien zij dan een gesprek heeft met de Belgische minister Vande Lanotte.

22 april 2004

Nota directeur Spoor aan minister

"Naar aanleiding van alle aandacht in de Tweede Kamer en de hoeveelheid aspecten die spelen rondom het HSA-contract acht ik het verstandig dat ik vanuit mijn professionaliteit als directeur spoor enkele van deze aspecten laat toetsen door derden. In concreto gaat het om een juridische risico-analyse door de Landsadvocaat op alle correspondentie die de afgelopen drie jaar met HSA is gewisseld en de juridische aspecten die de komende periode een rol gaan spelen. Dit met het oog op de start van de exploitatie in april 2007."

26 april 2004

Nota directeur Spoor aan minister

Dhr. Veenman wil een gesprek met de minister onder vier ogen. De minister wordt geadviseerd geen toezeggingen te doen, op voorstellen van de heer Veenman later terug te komen en als houding 'contract=contract' aan te nemen. De minister wordt ook gewaarschuwd dat zij zich niet door Veenman medeverantwoordelijk voor de huidige situatie moet laten maken: "NS wist van de risico's en heeft ervoor getekend."

Voorts wordt aangegeven welke acties V&W thans onderneemt om voor 1 juni de Kamer te informeren. De slotzin: *Richting Veenman kunt u aangeven dat de Staat de huidige koers nog lang kan blijven volhouden.*"

27 april 2004

Stemming over motie 22026, nr. 193

Een motie van de leden Hofstra, van Hijum, Dijksma, Gerkens en Duyvendak wordt aangenomen. Naar aanleiding van de te lange reistijden, nog veel te treffen voorbereidingen en onaanvaardbaarheid om het bedieningsniveau in te perken, roept de motie onder meer op om:

"voor 1 juni 2004 de Kamer duidelijk en volledig te informeren over de oorzaken en verantwoordelijkheden inzake de gebleken fouten."

6 mei 2004

Brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.01677

De Staat eist een actuele business case van HSA om de door HSA genoemde risico's en financiële aanspraken te kunnen beoordelen.

11 mei 2004

Nota de directeur Financieringen en de Directeur Inspectie Rijksfinanciën aan de minister van Financiën, Fin 2004-972/IRF 2004-926

"Met de mededeling dat de HSA haar business case voor het vervoer over de HSL-Zuid niet rond zou kunnen krijgen kan de Staat niets. Het betreft een mondelinge mededeling. Een onderbouwing is ten enenmale onbekend. Het lijkt een volgende stap van de NS om hoe dan ook de prijs van het contract omlaag te krijgen, nadat eerdere pogingen rond de tariefrestringie vorig jaar zijn gestrand."

"Ambtelijk VenW gaf aan zich zorgen te maken over de beheersbaarheid van dit dossier. Dit mede gezien de aanhoudende juridische correspondentie met de HSA over een aantal contractsartikelen, een discussie met de Belgische spoorwegen over langere reistijden, en of de HSL politiek gezien bij minder reizigersaantallen (en lager rendement) nog wel goed te rechtvaardigen is. Het is niet duidelijk of minister Peijs deze zorgen deelt. Tevens is niet duidelijk of dit echte problemen zijn en hoe sterk/zwak de positie van de Staat op deze punten is."

21 mei 2004

Ondertekening contract met AnsaldoBreda

Een contract wordt gesloten voor 12 treinen (HSA 9 en NMBS 3) met een optie (tot eind maart 2005) voor nog 14 treinen.

24 mei 2004

Persbericht AnsaldoBreda, te vinden via: www.ansaldobreda.it

Finmeccanica: AnsaldoBreda wins Netherlands-Belgium high speed contract

AnsaldoBreda has won a major new order for trains worth a total of more than Euro 260m from the Netherlands (NS) and Belgian (NMBS) railways.

*The 12 train sets covered by the supply will enter service **by the end of 2007** (NB: vet en onderstreept toegevoegd). The order also contains an option for 14 more sets to be decided at a later date.*

The advanced trains ordered will operate on the high speed link between Amsterdam and Brussels, as well as being able to circulate freely across the two countries' rail networks. This is the reason for the special design features, enabling the trains to adapt to the various voltages used by the two networks (1500 Vdc, 3000 Vdc and 25000 Vdc). Each train set

comprising 4 motor cars and 4 trailers will carry 548 passengers, 139 in first class, at a speed of 250 kilometres per hour. For the styling AnsaldoBreda turned once again to Pininfarina, the highly successful Italian designer with thirty years' experience on world markets.

AnsaldoBreda, competing as usual against the world's major players in the sector, launched a successful bid thanks to the high level of technology offered. This expertise, combined with improved economic competitiveness, are the main reasons behind the major commercial successes reported by the Italian company on all five continents. Value of production reported by AnsaldoBreda in 2003 grew more than 7% against the 2002 figure to Euro 547m, with EBIT amounting to Euro 12m for the year. New orders last year rose by Euro 200m to Euro 768m, while the order backlog increased Euro 220m against the 2002 figure to Euro 1,547m. AnsaldoBreda has recently reported a string of international successes. In Denmark it has won orders for intercity trains and vehicles for the Copenhagen driverless metro. In Sweden, in Goteborg, the company was successful with its Sirio tram, an innovative modular tram already in service in Milan and also purchased by the Italian cities of Bergamo, Florence, Naples and Sassari. The Sirio tram will also be linking the various areas in Athens which will be hosting the next Olympic Games. In Norway orders have been placed by the local railway operator for intercity trains and trams are being supplied to the city of Oslo. The company's most recent successes have been in Morocco, where AnsaldoBreda has been awarded an order for 18 double deck commuter trains and options for 6 more from the Moroccan railways (ONCF), and in Italy, where 23 EMUs have been ordered from Circumvesuviana railway worth in excess of Euro 100m.

26 mei 2004

Ambtelijke Nota directeur Spoor aan de ministers Peijs en Zalm, DGP/SPO/04/124

In de voorgeschiedenis wordt aangegeven dat HSA in december 2003 heeft gemeld dat door het veranderde risicoprofiel HSA op termijn failliet zou gaan. Hiervoor is geen cijfermatige onderbouwing gegeven. V&W heeft inmiddels McKinsey en de Landsadvocaat opdracht gegeven alle informatie door te nemen en over de juridische en strategische positie van de Staat te adviseren.

Probleemanalyse van de directeur Spoor:

"Op basis van interne analyses komt het beeld naar voren dat we een juridisch goed contract hebben maar dat de business slecht is. Dat is de eigen analyse."

V&W bereidt zich voor om op basis van informatie van HSA de situatie te analyseren en conclusies te trekken.

"Volgens de PKB moet het resultaat in 2007 zijn dat er personenvervoer plaatsvindt met hogesnelheidstreinen op hogesnelheidsinfrastructuur waarbij de exploitant gebruiksvergoeding betaalt aan de Staat. Onze analyse geeft aan dat de kans zeer klein is dat deze exploitant dat onder deze voorwaarden gaat realiseren."

Over de juridische analyse van de landsadvocaat:

"Uit de risico-analyse van de Landsadvocaat blijkt dat het contract zeer solide is en dat als alle huidige issues tot rechtszaken zouden leiden de meeste zaken gewonnen zullen worden. Dit geldt zowel ten aanzien van de Belgische Staat, NMBS als HSA. Maar

- *contract=contract maar je kan partijen niet aan het onmogelijke houden. Zonder medewerking van NMBS kan HSA nu eenmaal niet naar Breda rijden*
- *juridische procedures zullen behalve veel geld en menskracht ook veel tijd kosten. Dat zou wel eens tot na openstelling lijn (2007) kunnen duren. Zowel de beide buurlanden als NS/HSA zouden dit niet moeten willen."*

1 juni 2004

Quick scan Mc Kinsey van business-case HSA

Een gezamenlijk projectteam van V&W en Mc Kinsey heeft in 3 weken een quick scan uitgevoerd naar de business-case van HSA naar aanleiding van zorgen over de mogelijk verslechterde winstgevendheid van de HSL-concessie. Op 1 juni verschijnt de definitieve versie van het rapport "Quick scan of the commercial viability of the HSL-South operations". De conclusie is dat veel van de oorspronkelijke aannames van HSA neerwaarts bijgesteld moeten worden, met name reizigersaantallen. De prognoses voor het binnenlands vervoersvolume met 15-28% en voor het internationaal vervoer met 22-41%. Bij handhaving

van de gebruiksvergoeding van € 148 miljoen per jaar zal HSA in de 15-jaars periode van de concessie significante verliezen leiden, zelfs in een positief scenario. Een vergelijking van het verwachte financiële totaalplaatje in 2010 tussen de HSA business-case en McKinsey laat in het HSA-scenario een winst (voor rente en belasting) zien van € [REDACTED], terwijl Mc Kinsey een verlies tussen de € 6 en € 55 mln. becijfert. Een schatting van de cumulatieve opbrengsten in de totale concessieperiode van 15 jaar levert in de HSA business-case uiteindelijk een veronderstelde totale winst (voor belasting en rente) op van ca. [REDACTED], terwijl Mc Kinsey uitkomt op een totaal verlies van ca. € 200 mln. in het positieve scenario; een verlies van ca. € 500 mln. in het gemiddeld scenario en een verlies van ca. € 800 mln. in het negatieve scenario.

Het beeld is dus onmiskenbaar negatief. Wel maakt Mc Kinsey in de vorm van een algemene disclaimer, maar ook in de samenvatting wel nadrukkelijk het voorbehoud dat deze conclusie tentatief is gezien de beperkte beschikbare gegevens, de korte doorlooptijd van het onderzoek, maar ook vanwege de beperkte toegang tot het management en experts van HSA. Voor een adequate geactualiseerde business-case zou nieuw onderzoek nodig zijn.

1 juni 2004

Brief aan de Kamer, 22026, nr. 201

De minister stelt de Kamer op de hoogte over de stand van zaken van het vervoerscontract, vooruitlopend op een door NS aangevraagd gesprek met de minister. HSA wil een langere ingroeiperiode en een lagere gebruiksvergoeding, dit laatste in verband met de langere reistijd in België. Hiervoor wil de minister een geactualiseerde business case respectievelijk antwoord op een aantal door haar geformuleerde vragen. Beide heeft HSA nog niet gegeven en HSA beraadt zich of ze dat wel zullen doen.

Over materieelbestelling:

"HSA heeft inmiddels treinen besteld. Er is sprake van een bestelling van twaalf hogesnelheidstreinen van de Italiaanse firma AnsaldoBreda, met een optie op nog eens veertien treinen. Een dergelijke omvang van het materieelpark is voldoende om in het met HSA gecontracteerde binnenlandse dienstenpatroon te voorzien indien de optie wordt uitgeoefend. Voor de internationale treindiensten zal HSA gebruik maken van de bestaande Thalys hogesnelheidstreinen."

2 juni 2004

Brief directeur Spoor aan directie HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.01744 (in reactie op HSA/04-029)

V&W kan niet beoordelen of HSA met de materieelbestelling haar contractuele verplichtingen kan nakomen en vraagt opheldering terzake. Niet duidelijk voor V&W is hoeveel treinen er op 1 april 2007 beschikbaar zijn en of dat voldoende is. HSA interpreteert bovendien volgens V&W het afgesproken bedieningspatroon verkeerd.

11 juni 2004

Brief president-directeur NS (Veenman) aan SG V&W [REDACTED] Dir/AV/2004/148

Veenman herhaalt tegen SG [REDACTED] naar aanleiding van eerder gesprek dat de belangen van de Staat en HSA om beweging in België te krijgen parallel lopen. Echter: *"Anderzijds heb ik de taak om de contractueel/juridische positie van HSA jegens de Staat te bewaken. Daarvoor is het nodig om met elkaar overeen te komen de formele wijzigingsprocedure van de concessie, die contractueel toegankelijk is, in te gaan. Als Verkeer en Waterstaat die wijzigingsprocedure van de HSA concessieovereenkomst niet zou wensen in te gaan dan is HSA ter behoud van rechten gehouden om dat via een juridische weg aan de orde te stellen."* Veenman herhaalt de gezamenlijke mening om een gang naar de rechter te vermijden en vraagt akkoord voor onmiddellijke start van een wijzigingsprocedure.

23 juni 2004

Brief SG V&W aan president-directeur NS, DGP/SPO/u.04.02358 (reactie op de brief van Veenman van 11/6)

"Het voorstel om – reeds nu – een wijzigingsprocedure te starten acht ik prematuur. De Staat heeft het wijzigingsvoorstel van de HSA namelijk niet afgewezen. De Staat heeft in reactie op het voorstel diverse vragen gesteld aan HSA. ... Om mij niet geheel duidelijke redenen heeft HSA aangegeven de beantwoording aan te houden. Ondanks uitblijvende beantwoording van de vragen is de Staat doende met de beoordeling van de door HSA opgeworpen probleempunten en het wijzigingsvoorstel. HSA kan dat proces bespoedigen door een cooperatieve houding aan te nemen"

1 juli 2004

Ambtelijke nota DG Personenvervoer [REDACTED] aan minister, DGP/SPO/01.147

Nota ter voorbereiding van gesprek ministers Peijs en Zalm met de heer Veenman.

"Boodschap: Er is geen reden om het contract te wijzigen. Uit de informatie van NS blijkt: slechte business, goed contract. NS kan nog wel wat feitenonderzoek in de komende maanden plegen. Veenman wil geen gezichtsverlies op dit dossier maar het is onvermijdbaar dat NS op de blaren moet zitten. De staat gaat geen actieve houding voor wijziging aannemen."

Daarna wordt een aantal punten afgelopen, o.a. een reactie op de veranderde markt- en concessieomstandigheden, ERTMS (minister kan bijstand richting Frankrijk toezeggen), de voorgeschiedenis, de nieuwe informatie van NS/HSA en de reactie van de Staat daarop en de juridische analyse. Deze laatste leidt tot vasthouden aan contract=contract. Het effect hiervan zal wel zijn, zo wordt voorzien, dat de formele relatie met HSA sterk juridisch van aard is en blijft, hoewel de informele contacten goed zijn. Over de Tweede Kamer:

- naar de Tweede Kamer dient u volledige openheid van het bovenstaande te geven opdat niemand over vier jaar verbaasd is dat u dit in 2004 al wist
- van uw coalitiepartners moet u rust en ruimte krijgen om het gesprek aan te gaan en enkele scenario's met NS te verkennen. Dat vraagt tijd en zorgvuldigheid. Vanzelfsprekend bent u bereid de Kamer zo nodig vertrouwelijk te informeren
- Naar de coalitie kunt u aangeven dat zich richting NS en HSA zakelijk opstelt en er van alles aan doet om de oorspronkelijke afspraken te realiseren. Van de coalitie verwacht u dan ook steun voor uw opstelling
- Na het reces kunt u dit kenbaar maken in het AO dat reeds is aangekondigd voor 8 september.

8 juli 2004

Gesprek van President-Directeur NS Veenman met de ministers Zalm en Peijs over HSA

Veenman bepleit openbreking van de vervoersconcessie om de overeengekomen prijs te verlagen vanwege veranderde marktomstandigheden (prijsvechters luchtvaart) en de problemen met België. De ministers vinden dat er geen rechtvaardiging is om het contract open te breken.

8 juli 2004

Brief directeur HSA aan projectorganisatie HSL-Zuid over lopende onderwerpen, HSA/04-062

"Een van de grootste zorgpunten voor beide treintypen van HSA is ERTMS. Deze zorg is onder te verdelen in onderstaande categorieën:

- proces: er vinden vele overleggen plaats, zowel in binnen- en buitenland. De overleggen hebben doorgaans een informeel karakter. HSA herkent geen structuur.
- Werkend systeem: Door de onvoldragen technische specificaties en de daaropvolgende wijzigingsvoorstellen vreest HSA voor een niet goed werkend ERTMS-systeem
- Planning: door allerlei oorzaken staat het tijdig beschikbaar hebben van ERTMS inclusief de STM ATB en STM TBL zwaar onder druk
- Medewerking: de medewerking van de SNCF om de door HSA te gebruiken treinen op de HSL-Zuid tijdig te voorzien van ERTMS is helaas minimaal

9 juli 2004

Brief van minister Peijs aan haar Franse ambtsgeenoot de Robien

Minister Peijs verzoekt haar Franse collega om zijn invloed aan te wenden om SNCF aan te zetten tot zodanige inspanningen dat ERTMS tijdig is ingebouwd in de Thalys-treinen met het oog op de geplande ingebruikname van de HSL-Zuid.

26 juli 2004

Brief DG personenvervoer aan president-directeur NS n.a.v. gesprek met de ministers Zalm en Peijs, DGP/SPO/u.04.02544

"Er is geconstateerd dat er op dit moment geen concrete aanleiding bestaat om de concessieovereenkomst te wijzigen. De door u aangegeven veranderde economische omstandigheden en de invloed daarvan op de door u gehanteerde vervoersprognoses plus de door u gesignaleerde concessierisico's nopen nu niet tot het doorlopen van de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst.

10 augustus 2004

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/04-067

HSA meldt dat er sinds maart 2004 geen vooruitgang is geboekt in de onderhandelingen over de samenwerkingsovereenkomst. Voor V250 zijn 6 treinen (1 van NMBS) beschikbaar per 1 april 2007. Tijdige beschikbaarheid van V300 blijft een groot risico. Mogelijke vertraging kan nog niet worden gedefinieerd.

16 augustus 2004

Rijkswaterstaat, Scenario's voor beveiligingssystemen

7 september 2004

Besloten gesprek TCI met directeur HSA (verslag vertrouwelijk)



16 september 2004

Openbare hoorzitting TCI met minister Peijs.

Een passage uit het gespreksverslag:

"De heer Hermans: Kunnen wij nu verwachten dat wij in ieder geval geen extra risicoreservering zien voor beide projecten?"

Mevrouw Peijs: Ja, dat denk ik wel. Daar wordt op het ministerie zeer zwaar op gestuurd. Een risicoreservering is een risicoreservering, punt.

De heer Hermans: U ziet op dit moment ook geen onzekere factoren of mogelijke risico's die dit proces kunnen verstoren?"

Mevrouw Peijs: Nee. Wij gaan een technische fase in, dat is het enige wat ik wil zeggen, waar nog niemand de dingen van kent. Op een zeker moment moet er een trein gaan rijden, met een veiligheidssysteem waarbij de trein communiceert met wat buiten staat. Dat moet goed gaan. Dat is iets waarvan wij niet kunnen zeggen dat het een gegeven is, dat gaan wij effe doen. Daar hebben wij

ruim de tijd voor uitgetrokken. Als je vraagt of ik ergens een risico zie, dan zou ik zeggen dat dit in het veiligheidssysteem zit.

De heer Hermans: De opleveringsdata zijn ook nog steeds dezelfde?

Mevrouw Peijs: Wij hebben deze ruim genomen. Wij hebben er ook in geld een reservering voor gemaakt. Ik denk wel dat wij eruit komen. Als u vraagt of ik een risico zie, dan zie ik daar een risico.

De voorzitter: Wat betekent een risico in het veiligheidssysteem materieel?

Mevrouw Peijs: Als het echt knippen zou worden, kan dat betekenen dat wij een ATB van de nieuwe generatie erbij moeten zetten en dat zou zeven miljoen extra kosten. Daar is rekening mee gehouden. Maar goed, het zou kunnen. Als je vraagt wat het risico is, is dat een risico."

17 september 2004

Brief minister V&W aan SNCF

De minister verzoekt SNCF mee te werken aan tijdige ombouw van de V300-treinen.

21 september 2004

Brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.3495 (reactie op HSA/04-059 en 67 van 10 augustus)

Op basis van een geactualiseerd implementatieplan wil V&W weten of met de gecontracteerde treinen op 1 april 2007 het gecontracteerde bedieningspatroon kan worden gehaald. Ook wil V&W een reactie op de brief van 2 juni 2004. Voorts worden bijna letterlijk passages uit de brief van 10 oktober 2003 herhaald over de verplichting om materieel te bestellen. De Staat legt tot slot expliciet de risico's voor de ombouw van de V300-treinen bij HSA neer, maar biedt wel bijstand aan, waartoe HSA nog niet heeft verzocht.

8 oktober 2004

Voortgangsrapport 15, 22026, nr.

Dit rapport betreft de eerste helft van 2004.

In de samenvatting

"HSA en NMBS hebben op 24 mei 2004 een contract ondertekend voor de bestelling van twaalf hogesnelheidstreinen bij de Italiaanse firma AnsaldoBreda met een optie op nog eens veertien treinen. Onlangs heeft de minister van V&W bij haar Franse collega en marge van een vergadering gewezen op het belang van tijdige aanpassing van de Thalys-trein. Het aanbrengen van ERTMS in de Thalys-trein is noodzakelijk om de verbinding Amsterdam-Brussel-Parijs mogelijk te maken."

Over V250: "Volgens HSA zullen de eerste V250 treinen in april 2006 gereed zijn voor proefritten en opleidingen. HSA heeft aangegeven dat per april 2007 zes V250 treinen voor commerciële exploitatie beschikbaar zijn; per oktober 2007 zullen alle twaalf V250 treinen voor commerciële exploitatie beschikbaar zijn. Inmiddels is HSA gevraagd om helderheid te verschaffen over het afleveringsschema van het materieel in relatie tot het gecontracteerde bedieningspatroon vanaf aanvangsdatum."

In de risicoparagraaf komt het vervoer niet voor.

13 oktober 2004

Algemeen Overleg, 22026, nr. 210

De Kamer maakt zich zorgen of de HSL wel in april 2007 in gebruik kan worden genomen:

- valt HSA niet om? (VVD, GroenLinks)
- kunnen er door problemen met België vanaf 2006/2007 wel treinen rijden? (allen)
- zijn er wel treinen besteld voor binnenlands vervoer en komen die op tijd? (CDA, VVD)
- ontaardt het niet in juridisch zwartepieten met alle gevolgen van dien? (PvdA)

Uit de antwoorden van de minister:

- Over inbouw ERTMS in V300: *De treinstellen moeten geschikt gemaakt worden voor het nieuwe Europese standaardsysteem voor beveiliging op de HSL-Zuid. De vervoerders in Nederland, België en Frankrijk moeten daarover afspraken maken. Er zijn problemen met het tijdig inbouwen van ERTMS in de bestaande Thalystreinstellen. HSA heeft de minister gevraagd behulpzaam te zijn bij de contacten met de Belgische en de Franse overheden en de Franse spoorwegbedrijven ten aanzien van dit onderwerp. De 250 km-treinen lijden niet aan dit euvel. In de contacten met de Franse minister Gilles de Robien is dit onderwerp nadrukkelijk aan de orde gesteld. Ook ambtelijk zijn er contacten geweest met de Belgische en de Franse overheid en de*

spoorwegbedrijven. In alle gesprekken is aangedrongen op tijdige inbouw, zodat de startdatum van het commercieel vervoer van 1 april 2007 niet in gevaar komt. Met de Belgische minister is afgesproken dat er gezamenlijk wordt opgetrokken ten opzichte van Frankrijk.

- Over het materieel: "Er zijn voldoende treinen besteld om aan het binnenlandse dienstenpatroon te voldoen .. De vervoerder bestelt en HSA moet aantonen dat het voldoende treinen zijn. De minister heeft nog niet van HSA vernomen of de beide treinen en opties daarop voldoende zijn om de contractuele verplichtingen na te komen."
- Over het gesprek met de heer Veenman in juni: "Er is gesproken over de zorg met betrekking tot de mogelijke verlieslatendheid van de concessieovereenkomst, omdat de vooruitzichten minder rooskleurig zijn dan ten tijde van de aanbesteding. De ministers hebben geconcludeerd dat er geen gerechtvaardigde aanleiding is tot wijziging van de concessieovereenkomst, want het gaat slechts om prognoses en verwachtingen."
- "de vooruitzichten zijn thans minder rooskleurig, maar NS, HSA, minister Peijs en minister Zalm hebben gezamenlijk geconcludeerd dat er geen gerechtvaardigde aanleiding is voor wijziging van het contract. Er is sprake van prognoses en niet van feiten."

14 oktober 2004

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/04-072

HSA geeft aan hoe zij, gezien de vertraging bij de aankoop en de aflevering van het materieel voldoet aan het gecontracteerde bedieningspatroon, denkt te voldoen. HSA gebruikt de brief ook om nogmaals zorgen over de tijdige beschikbaarheid van ERTMS uit te spreken, waarover door V&W, NMBS en SNCF veel overleg is gevoerd (NB1 : gaat om V300 treinen. NB2: Over deze gesprekken zelf hebben we geen informatie). Door inspanning van de minister is de planning bijgesteld, maar er is "nog allerminst sprake van een voor HSA en de Staat acceptabele planning." HSA wil dat de Staat haar activiteiten continueert.

17 november 2004

Vertrouwelijk overleg met Kamer

In een vertrouwelijk overleg informeert de minister de commissie VW over haar gesprekken met de Belgische federale overheid over de langere reistijden in België.

30 november 2004

brief directeur spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.04745 (reactie op HSA/04-072 van 14/10)

V&W verwijt HSA de contractuele verplichtingen voor het internationaal vervoer verkeerd te interpreteren. HSA spreekt over de verplichting om te zorgen voor "een internationale verbinding", terwijl volgens V&W in artikel 9.1 en 9.2 allerlei verplichtingen terzake zijn opgenomen (NB: dit zijn wel grotendeels inspanningsverplichtingen), die HSA niet noemt. Het belangrijkste verschil is dat nationale en internationale verbindingen naast elkaar moeten worden gerealiseerd, terwijl HSA de trein Amsterdam-Parijs ook meetelt als nationale verbinding en dus volgens V&W dubbel telt. V&W constateert dat HSA v.w.b. binnenlands vervoer (V250) niet aan de verplichtingen voldoet en wil weten hoe HSA zich inspant om aan zijn (inspannings)verplichtingen invulling te geven. VW wil voorts weten wanneer de V300-treinen beschikbaar zullen zijn. Voor de vertraging van de bestelling verwijst VW naar eerdere brieven. VW wil met het oog daarop weten hoe HSA vanaf 1 april 2007 aan zijn verplichtingen voldoet. Voor ERTMS blijft VW inspanningen verrichten, hoewel dit zowel voor V250 en V300 een zaak van de vervoerder is. VW wil van HSA weten wat HSA op dit punt onderneemt, welke problemen HSA verwacht en wat HSA van de Staat verwacht.

8 december 2004

Vertrouwelijk overleg met Kamer

Wederom in een vertrouwelijk overleg informeert de minister de commissie VW over de langere reistijden in België.

13 december 2004

Brief van directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.04816

Aan HSA wordt de laatste stand van zaken van de specificaties van ERTMS meegedeeld

14 december 2004

Brief DG Personenvervoer aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.04.04817 (in reactie op HSA/04-075)

DG Personenvervoer roept 'critical review meeting' bijeen over ERTMS, waarbij worden uitgenodigd dhr. Veenman van NS, de CFO Rijkswaterstaat, bestuurders van AnsaldoBreda, Alstom, Infrasppeed, ProRail, NMBS, de Inspectie V&W en topambtenaren van V&W.

15 december 2004

Eindrapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, waaronder de Reconstructie HSL-Zuid, 29 283 nr. 8

In uitvoerige reconstructie van het besluitvormingsproces rond de HSL-Zuid wordt ook ingegaan op de vervoerscontracten (p. 322 - 345). De bevindingen van de TCI ten aanzien van het vervoerscontract HSL-Zuid:

Meer dan bij de andere HSL-contracten heeft de Tweede Kamer zich sterk gemengd in de aanbesteding, gunning én toepassing van de vervoersovereenkomst. Hiervoor zijn drie verklaringen te geven.

- 1. Het vervoerscontract is het belangrijkste HSL-contract voor wat betreft de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen van de HSL-Zuid.*
- 2. Het vervoerscontract was van zwaarwegend politiek belang in het licht van de institutionele ontwikkelingen in de spoorsector (liberalisering, privatisering), de betekenis daarvan voor de NS en de verhoudingen tussen de staat en de NS.*
- 3. Een deel van de Tweede Kamer bleek tamelijk gevoelig voor lobbyactiviteiten van de NS met het oog op de tenderprocedure en de tariefrestringie.*

De Tweede Kamer heeft op belangrijke momenten - zij het tevergeefs - getracht de regie over de onderhandelingen tussen de minister en de NS in handen te nemen.

De Tweede Kamer staat de minister van Verkeer en Waterstaat niet toe een openbare procedure voor de gunning van het HSL-vervoer te starten omdat zij eerst met de minister wil debatteren over liberalisering op het spoor en wetsvoorstellen terzake. Later dreigt de Tweede Kamer de minister terug te fluiten naar de onderhandelingstafel, nadat de minister een bod van NS heeft afgewezen en het bedrijf een ultimatum heeft gesteld. Hieruit blijkt een sterke sympathie van de Tweede Kamer voor de positie van NS, die zich van meet af aan sterk verzet heeft tegen openbare aanbesteding. De Tweede Kamer bindt echter in nadat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd het vervolg van de procedure in vertrouwelijk overleg te willen toelichten. Na gunning van het contract doet de Tweede Kamer verscheidene, en wederom vergeefse, pogingen om de minister te bewegen concessies te doen richting de NS op het punt van de toepassing van de tariefrestringie.

De discussie over de tariefrestringie is overigens een opmerkelijke geweest. Het pleit van de NS voor toepassing van de contractuele optie in ruil voor een korting op de concessievergoeding, biedt aanknopingspunten voor de veronderstelling dat de NS wellicht meent teveel voor de vervoersconcessie te hebben betaald. Dit wordt onderstreept door de stellingname van de minister van Verkeer en Waterstaat dat de gevraagde korting een verstopte correctie was op het NS-bod dat ruim boven de gevraagde minimumopbrengst van Verkeer en Waterstaat lag. Dit laatste is opmerkelijk, maar ook begrijpelijk als wordt aangenomen dat NS er veel voor over had om zijn monopoliepositie veilig te stellen.

Vastgesteld kan worden dat de Tweede Kamer haar controlerende taak heeft aangewend om de besluitvorming en de onderhandelingen over het vervoerscontract en de tariefrestringie rechtstreeks te sturen. Dit is echter zonder groot effect gebleken.

2005

4 januari 2005

Brief van HSA aan V&W, HSA/05-001

"Zoals bekend is SNCF de grootste gebruiker van Thalysmaterieel. Medewerking van SNCF voor de tijdige ombouw van ERTMS is daarmee onontbeerlijk, ook vanwege de grote kennis van het materieel die in Nederland niet aanwezig is. SNCF heeft mede dankzij de inspanningen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de planning aangepast. Er zijn volgens de huidige inschatting in oktober 2007 voldoende treinen inzetbaar om met een commerciële dienst tussen Amsterdam en Parijs te starten. Deze planning sluit niet aan op de Aanvangsdatum van 1 april 2007. Daarom verzoek ik u om uw inspanning richting SNCF en de Franse overheid voort te zetten."

6 januari 2005

Notitie stand van zaken vervoersaspecten HSL-Zuid, Ambtelijke nota aan minister Peijs, DGP/SPO/05/006

"ERTMS

- *na initiatief van DGP gaat NS een bijeenkomst organiseren met betrokken partijen over ERTMS, met name over vervoersaspect (beschikbaarheid SDM, ombouw bestaand materieel). Bijeenkomst was gepland op 12 januari, maar wordt op verzoek van NS verschoven naar later datum.*
- *Uitgenodigd worden vervoerders (o.a. NS, HSA, NMBS), industrie (o.a. Siemens, AnsaldoBreda, Alstom), en beheerder ProRail. Ook DGP, RWS, DGG en IVW zullen deelnemen."*

"Bestelling materieel:

- *HSA heeft een optie voor de aanschaf van een deel van het benodigde 250 km/uur materieel die op 31 maart 2005 verloopt. Wanneer NS/HSA voor deze datum geen duidelijkheid hebben over een eventuele aanpassing van het bedieningspatroon voor Breda en Den Haag kan de bestelling van het additionele materieel worden geoptimaliseerd."*

12 januari 2005

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/05-003 (reactie op DGP/B&C/CBO/u.04.04816)

"Wij verzoeken u daarom te bevestigen dat wij voor ons V250 en V300 materieel mogen uitgaan van de blijikbaar met de SNCF c.s. overeengekomen versie van de specificatie ERTMS en dat de toelating van het materieel eveneens hierop gebaseerd zal worden."

1 februari 2005

HSA Safety Requirement Specification, concept, versie 0.1c

"Art 30.3 iii HSA-beheer toont aan dat zij op Aanvangsdatum beschikt over voldoende rollend materieel om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren. Daarbij zal HSA beheer aantonen dat het beschikbare rollend materieel voldoet aan de op het moment van bestellen geldende toelatingseisen en dat het beschikbare rollend materieel technisch en functioneel geschikt is om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren overeenkomstig (i) het in deze Overeenkomst bepaalde en (ii) (...)"

"Art. 30.10 HSA Beheer is verantwoordelijk voor het tijdig voldoen aan de alsdan geldende eisen voor toelating als vervoerder in het algemeen en tot de HSL-infrastructuur (...)"

4 februari 2005

Brief van dhr. Veenman en dhr. Gallois (SNCF) aan de minister over ERTMS, zonder kenmerk

"The implementation of the ERTMS safety system for the HSL-South turns out to be very complex. Not only the technical development itself but also the certification of the system in the various countries has proved to be very time consuming, if not impossible. This is not unexpected. As a matter of comparison: it took SNCF, together with its industrial partners, almost 4 years to bring the reliability of the current TVM 430 system up to its level of adequacy."

HSA verwijst naar een eerder verzoek van 24 oktober 2003 om een back-up systeem, waarop de minister afwijzend heeft gereageerd en besluit de brief met:

"Time is now running out. We are asking you once again to implement a back-up system on the HSL-South. Any of the proven and homologated systems on board the Thalys trains could be used: the Belgina TBL 2 or the German LZB system. The various generations of the Dutch ATB-systems would not qualify as they do not allow a speed above 160 km/h. The back-up systems in Belgium and in the Netherlands should be identical."

N.B. deze brief bevat een handgeschreven aantekening: "[redacted] (X), zou Aad vanmorgen vergeten zijn dat hij deze brief geschreven heeft, [redacted] (Y)"

([redacted] (X) is [redacted], plv: dir Spoor en belast met HSL-Zuid en [redacted] (Y) is [redacted], directeur Spoor)

8 februari 2005

Brief V&W aan HSA, DGP/B&C/CBO/u.05.00070 (in reactie op HSA/05-001)

"U kunt er vanuit gaan dat ik op uw verzoek, als contractpartner en voor zover ik daartoe verplicht ben op grond van de concessie-overeenkomst, zal blijven bijstaan in uw besprekingen met de Franse overheid en de SNCF."

8 februari 2005

Brief Directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/05-006

HSA biedt het geactualiseerde implementatieplan aan. Belangrijkste aanpassingen:

- Over V250: "De totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst met NMBS blijft uit, doordat een aantal bekende probleemdossiers nog niet is opgelost. HSA en de Staat werken bij de oplossing nauw samen. Wel is een binationaal projectteam van start gegaan om vooruitlopend op de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst verder te gaan met de voorbereidingen."
- "Bij V300 blijft de tijdige beschikbaarheid van het voorziene beveiligingssysteem ERTMS/ETCS in het materieel een groot risico... Over de tijdige beschikbaarheid van ERTMS/ECTS als samenhangend control and command systeem is onze zorg al eerder aan u overgebracht."

28 februari 2005

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/05-009

"Ten tijde van de sluiting van de overeenkomst met de materieleverancier AnsaldoBreda was versie 2.2.2 van de TSI's de laatst bekende versie. Deze is op grond van artikel 13.1 van de concessie-overeenkomst gecontracteerd. Inmiddels is AnsaldoBreda via de NOBO (NB: NOBO is notified body ofwel internationaal vastgelegde specificatie) op de hoogte gesteld van de aanpassingen in de TSI's. Deze aanpassing heeft gezien bovenstaande ook contractuele consequenties. Zodra HSA meer inzicht heeft in deze consequenties, zal ik u nader informeren."

7 maart 2005

Brief van de minister aan dhr. Veenman en dhr. Gallois, DGP/SPO/u.05.00565 (reactie op brief d.d. 4 februari 2005)

".. It was agreed that the train operation company is responsible for procurement of new rolling stock and the modification of existing rolling stock, including ERTMS. According to the concession agreement the coordination of the interface between rolling stock and infrastructure is the responsibility of High Speed Alliance. Given recent written statements of HAS the coordination of the interface between rolling stock and infrastructure is taking place in a satisfactory way."

"Referring to the letter of December 1st 2003 the Ministry of Transpost has concluded that ... a back-up system for ERTMS would not be a realistic option to mitigate the development risks. The implementation of such back-up system would introduce high additional development and implementation costs and substantial new interface and homologation risks. Furthermore it became clear that implementation of such a back up system would cause a delay of start operation of at least two years."

21 maart 2005

Voortgangsrapport 16, 22026, nr. 269

Dit rapport betreft de tweede helft van 2004. Over V300 wordt gemeld dat de minister bij haar Franse collega het belang van een tijdige ombouw aan de orde heeft gesteld. Over V250 wordt gemeld dat volgens informatie van HSA het V250 materieel vanaf 1 april 2007 beschikbaar is voor commercieel vervoer. In de risicoparagraaf is vervoer nog steeds niet opgenomen, ondanks het feit dat in deze voortgangsrapportage ook een aparte paragraaf

gewijd is aan risico's na de realisatiefase. Wel wordt voor het eerst in een voortgangsrapportage het vervoer impliciet genoemd als mogelijk planningsrisico. "Desondanks blijft de ombouw van de Thalys-treinen tijdskritiek." De ingebruikname V250-treinen wordt daarentegen niet als risico genoemd.

12 april 2005

Brief aan de Kamer met vragen en antwoorden naar aanleiding van de brief van 11 maart, 22026, nr. 220

"De uitwerking van de Europese veiligheidsstandaard ERTMS/ECTS in operationele techniek in drie landen is het gevolg van een Europese keuze voor een nieuwe veiligheidsstandaard. De keuze voor deze standaard is de afgelopen jaren gemaakt en was nog niet voorzien ten tijde van het opstellen van de overeenkomsten tussen Nederland en België. Overigens is in de concessie-overeenkomst met HSA rekening gehouden met de implementatie van ERTMS. De benodigde besluitvorming over de uitwerking van ERTMS in Nederland, België en Frankrijk vergt de nodige inspanning maar zal wel leiden tot een interoperabel systeem waarmee de hoge snelheidstreinen veilig en snel binnen de drie landen kunnen rijden."

13 april 2005

Algemeen Overleg, (alleen eerste termijn Kamer), 22026, nr. 234

Kamer stelt vooral vragen over de onderhandelingsresultaten met België en de consequenties die dit heeft voor de ingebruikname en de exploitatie van de HSL-Zuid.

18 april 2005

Brief aan de Kamer, 22026, nr. 221

Schriftelijke antwoorden op de eerste termijn van de Kamer.

"13. Is het treinmaterieel wel tijdig beschikbaar?

HSA heeft een deel van het benodigde V250-materieel in 2004 besteld. Op het resterende deel van de V250-treinen had HSA een optie genomen in verband met de onzekerheid over het doorgaan van de bediening van Den Haag naar Breda. Met het akkoord met België is naar mijn mening voor HSA zekerheid ontstaan over de te realiseren bediening van Den Haag en Breda en kan het resterende materieel besteld worden. HSA heeft aangegeven dat het reeds bestelde V250-materieel tijdig gereed is voor de start van het vervoer in april 2007."

(NB: HSA bestelt in de zomer van 2005 op basis van de optie voor 14 treinen nog 7 treinen extra. Door V&W is diverse keren aangegeven dat de 14 treinen voor het gecontracteerde bedieningspatroon nodig zijn.)

"Is de opleveringsdatum 1 juli 2007, wat kost deze vertraging?

Zoals in de VGR 16 is opgenomen is de verwachting dat zowel de realisatie van de infrastructuur als de start van het commercieel vervoer per 1 april 2007 gehaald wordt. Er is dus geen sprake van een vertraging van de opleverdatum."

20 april 2005

Algemeen Overleg, 22026, nr. 233 (vervolg van het overleg op 13 april 2005)

De heer Hofstra: "Hij hecht eraan dat alsnog wordt voldaan aan het eerste deel van het dictum van zijn motie dat luidde dat de Kamer voor 1 juni 2004 duidelijk en volledig zou worden geïnformeerd over de oorzaken van en verantwoordelijkheden voor de gemaakte fouten. Het zou de minister sieren als zij dit voor 1 juni 2005 doet."

In haar beantwoording komt de minister hier niet op terug.

25 april 2005

Brief V&W aan HSA DGP/B&C/CBO/u.05.0414 (reactie op HSA/05-006)

"Voor wat betreft de ombouw van Thalysmaterieel – beschikbaarheid STM en bijstand van de Staat – verwijs ik u naar mijn brieven van 8 februari en 31 maart ... Ik verzoek u om mij zo spoedig mogelijk mede te delen wat HSA gaat doen om de mogelijke vertraging ten aanzien van de beschikbaarheid van het Thalysmaterieel weg te nemen. Voorts verzoek ik u om mij aan te geven hoeveel treinstellen volgens de huidige planning gereed zijn op 1 oktober 2007, en wat het afleverschema is."

Voor V250 vraagt V&W hoe HSA ervoor zorgt dat er tijdig voldoende materieel zal zijn gezien de krapte in de planning.

25 april 2005

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA-05-014

"Ik heb u onlangs op de hoogte gesteld van het feit dat voor de V250-treinen een aanpassing van de leveringsovereenkomst noodzakelijk is omdat in deze overeenkomst de versie (NB: van ERTMS) is gecontracteerd, die in mei 2004 bekend was. Van u heb ik begrepen dat er 108 wijzigingen worden voorgesteld op deze versie. De leverancier heeft aangegeven dat deze wijziging financiële consequenties heeft van rond de €3,5 mln. Hierover wil ik graag met u in overleg. ... Om de ombouw definitief te kunnen contracteren met zowel AnsaldoBreda (v250) als met de partners in Thalysverband is het van het grootste belang om op zeer korte termijn uitsluitel te krijgen over de status van versie 2.2.2 met de 108 wijzigingen zoals nu bekend. Hierom vroeg ik reeds in januari 2005 (HSA/05-001 en 003). ... Ik verzoek u dan ook met klem om binnen 14 dagen na dagtekening mij schriftelijk te hebben bericht dat de versie 2.2.2 met 108 wijzigingen de versie is waarmee Thalystreinen en V250-treinen in Nederland worden toegelaten."

25 april 2005

Brief aan de Kamer, 22026, nr 223

Minister legt advies van de Landsadvocaat over de status van de afspraken met België vertrouwelijk ter inzage bij de Kamer.

31 mei 2005

Brief minister aan President-directeur NS, DGP/SPO/u.05.01193

"Uw opmerking dat de HSA op mijn verzoek verder uitstel van de materieelbestelling heeft kunnen bewerkstelligen is niet juist. Een dergelijk verzoek is nooit door mij of mijn ambtenaren gedaan. Integendeel, bij voortdoring is door de contractmanager benadrukt dat het de verantwoordelijkheid is van HSA om bij de aanvang van het commerciële vervoer over de HSL-Zuid op 1 april 2007 over voldoende materieel te beschikken. De omvang van het benodigde materieelpark is u, sinds ondertekening van de concessie-overeenkomst, bekend. De overeenstemming met de NMBS, welke is bereikt na de door mij verleende bijstand, heeft voorkomen dat HSA mogelijkerwijs te veel treinen voor het uitvoeren van diensten Den Haag-Brussel en Breda-Brussel zou hebben aangeschaft. In dat opzicht is de getrapte bestelling waarvoor HSA heeft gekozen financieel verstandig geweest. Nu het exacte dienstenpatroon vaststaat lijkt niets de bestelling van het resterende materieel in de weg te staan. Ik zal HSA dan ook houden aan de verplichting om bij aanvang van het commerciële vervoer over de HSL-Zuid over voldoende materieel te beschikken."

1 juni 2005

Brief van Directeur Spoor aan Directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.05.0875 (in reactie op HSA/05-014 d.d. 25 april, waarin werd gevraagd om een reactie binnen twee weken)

V&W deelt mee dat eind mei 2005 (nb: de brief wordt verstuurd op 1 juni, dus eind mei ligt al in het verleden!) de 'ERTMS corridor baseline' zal worden verstrekt en dat het notificatieproces in tegenstelling tot eerdere berichten in het najaar van 2005 nog niet zal zijn afgerond. V&W wil voor de toelating de ERTMS corridor baseline aanhouden.

"U deelt mij mede dat u met mij in gesprek wil treden over de financiële consequenties voor HSA als gevolg van de wijzigingen ten opzichte van de versie die HSA heeft gecontracteerd met de leverancier van het V250-materieel. Voor een vruchtbaar overleg acht ik overlegging van het contract tussen HSA en de leverancier van het V250-materieel, voorafgaand aan het overleg, noodzakelijk. Ik zie het contract met belangstelling tegemoet. Ik zal mij ook in deze kwestie laten leiden door de bepalingen uit de concessie-overeenkomst."

9 juni 2005

Wijzigingsvoorstel concessie-overeenkomst, HSA/05-027

HSA stuurt wijzigingsvoorstel naar V&W (status bedrijfsgeheim) met als strekking om de gebruiksvergoeding omlaag te krijgen, omdat door een aantal omstandigheden (bijgestelde prognoses, verloren minuten in België, andere bediening Breda en Den Haag) buiten de macht van HSA de business case is verslechterd.

15 juni 2005

Verslag van een gesprek tussen de DG Transport en Logistiek (DG-TL) van V&W en de Franse DG de la Mer et de des Transports (DG-MT, dhr. Raulin) en directeur des transports ferroviaires et collectifs d.d. 15 juni 2005 :

"7. HSL-Zuid/ECTS DG-TL bevestigt dat voor het traject Amsterdam-Parijs gekozen is voor het ECTS-systeem "bi-standaard" en dat over het ERTMS systeem overeenstemming is bereikt in het Comité van vijf landen

8. HSL-Zuid/ombouw treinen: DG-TL wijst op de signalen dat de planning voor de ombouw van treinen voor de HSL-Zuid bij de SNCF (oktober 2007) tot problemen leidt voor de opening van de HSL-Zuid (1 april 2007) en benadrukt de Nederlandse zorgen. DG-MT schetst het proces dat de SNCF de homologatie van het nieuwe systeem moet rond krijgen en begint met de toestellen die voor de TGV Est gaan rijden (2006). Hij zal over de Nederlandse zorgen contact opnemen met SNCF."

17 juni 2005

Brief HSA aan V&W, HSA/05-031

"In reactie op uw brief van 8 juni jl. over de ERTMS/ECTS-specificaties het volgende. Zoals reeds in 2004 aangegeven en in januari 2005 (HSA/05-001/003) en april 2005 (HSA/05-014) per brief bevestigd heeft HSA al geruime tijd behoefte aan de vastgestelde specificaties voor het beveiligingssysteem ERTMS/ECTS.... Zoals ik u in april 2005 meldde is de behoefte aan bevestiging urgent. Zonder bevestiging zijn de partners in Thalysverband niet bereid te investeren in de treinen en kan met AnsaldoBreda geen contractwijziging worden overeengekomen. Inmiddels wacht ik al een maand op de definitieve baseline. Het op 20 mei jl. ontvangen concept is hiervoor niet geschikt omdat hierin nog steeds een aantal change requests vermeld staan die onder discussion zijn. ... Omdat de Staat niet tijdig uitsluitel heeft kunnen geven over de specificaties is HSA dan ook gedwongen de financiële en planningsrisico's die zijn ontstaan na 6 mei 2005 bij de Staat neer te leggen. HSA behoudt zich het recht voor de schade die voortvloeit uit het niet-tijdig beschikbaar hebben van de juiste versie te verhalen bij de Staat."

20 juni 2005

Nota aan de minister, ERTMS-nota voor de Transportraad van 27 juni 2005

De ombouwproblematiek van Thalys treinen wordt nog eens aan de minister uitgelegd. Dan: "U heeft deze problematiek tijdens de Informele Transportraad van juni 2004 aangekaart bij uw Franse collega de heer de Robien en hem gevraagd om het aanwenden van zijn invloed bij SNCF. Bij de verschuivingen in het Franse kabinet heeft de heer Dominique Perben de portefeuille van de heer de Robien overgenomen. Het lijkt verstandig om de ombouw van de bestaande Thalystreinen ook bij hem, en marge van de Transportraad van 27 juni aan te kaarten. Bij deze doe ik u een tekst toekomen die u bij de heer Perben kunt achterlaten."

Een engelstalige brief is bijgevoegd, waarin minister Peijs nogmaals vraagt aan haar Franse collega om zijn invloed bij SNCF aan te wenden om te zorgen dat de Thalystreinen gereed zijn om per 1 oktober 2006 op de HSL-infrastructuur te rijden.

NB: op de aanbiedingsbrief staat een handgeschreven aantekening (van wie is niet duidelijk) "Hadden we niet moeten vermelden dat Alstom de fabrikant was" De suggestie van deze scribent is derhalve dat de Franse minister niet bij SNCF maar bij Alstom zijn invloed moet uitoefenen.

8 juli 2005

Brief president-directeur NS aan minister VW, Dir/AV/2005/232

HSA heeft volgens de heer Veenman al in 2003 gewezen op het risico van het niet installeren van een back up voor ERTMS. HSA vroeg toen om aanleg van een additioneel beveiligingssysteem (NB; check, wat heeft HSA terzake op welk moment gezegd?).

Nu manifesteren zich twee risico's "die ingebruikname van de HSL-Zuid per 1 april 2007 hoogst onzeker maken".

Sinds januari 2005 dringt HSA aan op bevestiging van informeel verkregen globale specificaties. Hierdoor is naast V300 wellicht V250 ook niet tijdig beschikbaar. Tweede argument is dat er thans in geen enkel land bij commercieel vervoer 100% functionerend ERTMS is en dat voorsnog iedereen back up-systemen heeft. Tot slot lijken volgens HSA-

botsveiligheidsvoorschriften in de Spoorwegwet af van de bij de bestelling bekende specificaties. NS wil op korte termijn een gesprek met de minister.

11 juli 2005

Brief van NS Financial Services Company en NMBS aan het 'Loket', V250/APM/RdL/05-121
NSFS vraagt uiterlijk 21 juli definitieve versie van ERTMS schriftelijk te vernemen. 'Loket' is het onderdeel van V&W dat voor het concessiecontract de toelating van de treinen regelt.

20 juli 2005

Brief Directeur Spoor aan Directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.05.0907 (reactie op de brief van HSA van 17 juni 2005)

V&W schetst voorgeschiedenis, waarvan het doel is aan te tonen dat HSA voldoende op de hoogte was van de specificaties. V&W stuurt tevens versie 1 van de ERTMS corridor baseline aan HSA, en verwijst naar HSA's verplichtingen op grond van artikel 29 van de concessie-overeenkomst. Het slot van de brief:

"Op grond van de concessie-overeenkomst is HSA verantwoordelijk voor het tijdig beschikken over het voor de uitvoering van de concessie-overeenkomst benodigde materieel. De concessie-overeenkomst biedt geen basis om financiële en planningsrisico's bij de Staat te kunnen neerleggen. Ook biedt de concessie-overeenkomst geen basis om schade ten gevolge van het niet (tijdig) operationeel hebben van (voldoende) materieel op Aanvangsdatum (weliswaar onder voorbehoud) bij de Staat te verhalen. Van het bovenstaande kan daarom op grond van de Concessie-overeenkomst geen sprake zijn. De Staat kan niet verantwoordelijk worden gehouden voor de gevolgen van eisen van uw contractpartners."

22 juli 2005

Brief Directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/05-037

"Zoals u bekend is er voor de inbouw van ERTMS/ECTS nog geen definitieve specificatie voorhanden. ... Met deze brief bevestig ik nog eens om misverstanden te voorkomen dat het niet voorhanden zijn van de definitieve specificatie van ERTMS tot gevolg heeft dat de 250 km/u treinen niet op 1 april 2007 beschikbaar kunnen zijn. Dit blijkt uit een zeer recente rapportage van de onderneming waar HSA de treinen van betreft. De exacte omvang van de vertraging hangt af van de beschikbaarheid van de specificatie en zal zeker enkele maanden bedragen. Voor het Thalysmaterieel was deze vertraging u reeds bekend."

25 juli 2005

Brief Directeur Spoor aan Directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.05.0908

"Ik concludeer dat u vanaf 1 april 2005 tot (en met) september 2007 te weinig treinen beschikbaar heeft om het minimale (...) bedieningspatroon (...) uit te kunnen voeren. ... Ik concludeer ook dat het nog de vraag is of HSA per september 2007 ook het gehele minimale internationale bedieningspatroon (Brussel en Parijs) kan uitvoeren. ... Gezien de koppeling die uw aandeelhouder legt tussen de inzet van het materieel en de beschikbaarheid van ERTMS wil ik e.e.a. ook met dhr. Veenman bespreken op 15 augustus a.s."

5 augustus 2005

Brief secretaris-generaal [REDACTED] (VW) aan president-directeur NS

SG constateert verschil van mening over ERTMS en stelt ten behoeve van een gesprek tussen minister en NS voor dat hiervoor medewerkers van V&W en NS gezamenlijk een feitennotitie opstellen. Wil bovendien opheldering over de opgesomde problemen, omdat die bij V&W niet bekend zijn. Bij de brief zit een bijlage met feiten over ERTMS. Aanhef: "Vanaf voorjaar 2004 is met HSA gesproken over ERTMS." (NB: HSA zegt: vanaf 2003).

11 augustus 2005

Interne nota aan minister met geannoteerde agenda t.b.v. gesprek met Veenman 15 augustus 2005, DGP/SPO/05/166

Enkele passages uit deze nota aan de minister:

"Algemene Lijn: Het gesprek met dhr. Veenman vindt plaats in reactie op zijn brief van 8 juli 2005. Met de brief lijkt NS/HSA zich in te willen dekken voor een eventuele situatie waarin HSA de treinen niet op

tijd beschikbaar heeft. De verantwoordelijkheid daarvoor wordt ten onrechte bij de Staat neergelegd. HSA heeft in maart 2004 (een deel van) de benodigde treinen besteld, nadat ze die bestelling een klein jaar hadden uitgesteld en in die tijd probeerden de Staat te bewegen tot een verlaging van de gebruiksvergoeding. Als HSA tijdig treinen had besteld waren de technische onderwerpen die volgens de heer Veenman de start van het HSA-vervoer per 1 april 2007 bedreigen minder kritisch geweest voor de planning. De Staat heeft HSA voortdurend volledig op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rondom ERTMS. De stelling van NS/HSA dat onduidelijkheid over ERTMS de oorzaak is van een dreigende vertraging is onjuist. U kunt de beweringen uit de brief van Veenman over vertraging bij de totstandkoming van de ERTMS-specificaties weerleggen in een formele brief en daarbij ook verwijzen naar de (te) late bestelling van treinen door HSA, maar dit soort briefwisselingen brengt de tijdige start van het vervoer niet naderbij"

"De verwachting is dat in de periode tot 2007 meerdere gesprekken nodig zullen zijn om het proces op de rails te houden. Een gezamenlijk optrekken van u en dhr. Veenman de komende twee jaar is te verkiezen boven het elkaar bestoken met formele brieven."

"NS/HSA beweert dat omdat er nu pas een stabiele set specificaties beschikbaar is gekomen, treinleverancier AnsaldoBreda ook nu pas kan starten met de technische ontwikkeling van de benodigde ERTMS-systemen. HSA legt de verantwoordelijkheid voor een eventuele vertraging in de beschikbaarheid van V250-treinen daarmee bij de Staat, terwijl de verantwoordelijkheid voor het tijdig beschikbaar hebben van voldoende (interoperabel) materieel in de concessie-overeenkomst volledig bij HSA is gelegd. HSA wist bij de ondertekening van het contract met AnsaldoBreda dat de vigerende ERTMS-versie niet interoperabel was en dat er wijzigingen op zouden worden aangebracht. HSA had hierover met AnsaldoBreda een bepaling in het contract moeten zetten, maar heeft dat nagelaten. De Staat heeft HSA op de hoogte gehouden van (voorzien) wijzigingen in de specificaties. En HSA is verplicht deze mee te nemen in de ontwikkeling van de treinen."

"... de aanleg van een back-up systeem zou leiden tot hoge meerkosten (indicatief: 50 mln €), vertraging van de ingebruikname (2 jaar) en toename van het aantal interfacerisico's. Ook Infrasppeed heeft aangegeven, met een verwijzing naar haar contract, geen extra systeem in de infrastructuur te willen aanleggen."

"HSA heeft laten weten dat de ombouw van het V300 (Thalys) materieel in Frankrijk niet tijdig gereed zal zijn voor de start van het commercieel vervoer per 1 april 2007. Ondanks uw interventie in 2004 richting Franse minister de Robien en het overhandigen van een brief aan de nieuwe minister Perben op 27 juni gaat de planning van de SNCF nog steeds uit van een afronding ombouw per december 2007."

"Duidelijkheid over wanneer HSA welke treinen beschikbaar heeft is er daardoor niet."

15 augustus 2005

Brief van NS en HSA

In deze brief melden zij "dat de door HSA via de leasemaatschappij van NS, NS financial services (NSFSC) bij materielleverancier AnsaldoBreda bestelde hogesnelheidstreinen mogelijk niet tijdig gereed zijn om te kunnen worden ingezet ... per 1 april 2007."

18 augustus 2005

Brief directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst, HSA/05-039

HSA stelt vast dat V&W met de brief van 20 juli heeft bevestigd dat als basis voor toelating op de HSL-Zuid de op die datum toegestuurde specificaties gelden. De kwestie van de door HSA geleden schade wordt geparkeerd tot een later moment.

26 augustus 2005

Nota aan de minister, 'Geannoteerde agenda gesprek met Veenman/Gallois 29 augustus 2005', DGP/SPO/05/186

Vorbereiding op gesprek tussen minister, dhr. Veenman en de heer Gallois van SNCF.

"De brief van 8 juli was door dhr. Veenman geschreven mede namens dhr. Gallois van de SNCF. Het belang van de SNCF bij de brief van 8 juli is onduidelijk"

Na voorgeschiedenis (gesprek de Robien, brief Perben):

"Uw interventies hebben nog niet het beoogde resultaat gehad. U kunt dhr. Gallois vragen of hij nog mogelijkheden ziet tot versnelling van de planning."

30 augustus 2005

Brief DGP/SPO/u.05.02058

(NB: brief niet in bezit. Niet duidelijk of dit brief aan HSA of Kamer is. Gaat over bespoediging door staat van ERTMS en betrokkenheid van HSA hierbij.)

1 september 2005

Brief Directeur Spoor aan Directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.05.01922

Reactie op brieven HSA van 22 juli en 18 augustus:

"Gezien de recente constructieve gesprekken tussen HSA/NS en het ministerie, de afspraken die daar gemaakt zijn en uw brief van 18 augustus jl. ga ik inhoudelijk niet in op uw brief van 22 juli 2005."

12 september 2005

Termijn van 4 weken na 15 augustus 2005 verloopt.

23 september 2005

Voortgangsrapport 17, 22026, nr.

Dit rapport betreft de eerste helft van 2005. In de oplegbrief wordt niet op het materieel ingegaan, terwijl dat op dat moment een van de belangrijkste issues is. Dat gebeurt wel in paragraaf 2.3. Enkele passages:

- *"HSA heeft een deel van het benodigde V250 treinmaterieel in mei 2004 besteld. Op het resterende deel heeft HSA een optie genomen in verband met de discussie met België over de bediening van Den Haag en Breda. Door interventie van de Minister – het akkoord met België – is voor HSA zekerheid ontstaan over de te realiseren bediening van Den Haag en Breda. Hierdoor zijn er geen belemmeringen meer voor HSA om het resterende materieel te bestellen."*
- *Over V300: HSA heeft aangegeven dat bij de huidige planning van de inbouw het Thalysmaterieel waarschijnlijk niet tijdig ingezet kan worden op de HSL-Zuid. Op verzoek van HSA heeft de minister in 2004 het belang van tijdige aanpassing van de Thalys-treinen bij de Franse minister aan de orde gesteld. Deze interventie heeft een versnelling in de planning tot gevolg gehad tot het huidige tijdstip van december 2007" Voor V300 betekent dit een vertraging van acht maanden die de minister nog hoopt te verkleinen.*
- *"Naar aanleiding van recente signalen van NS, aandeelhouder van HSA, dat er vertraging dreigt in de beschikbaarheid van het treinmaterieel door het te lang uitblijven van vastgestelde ERTMS-specificaties wordt gezamenlijk met HSA een gemeenschappelijke probleemanalyse opgesteld. Over de uitkomsten hiervan wordt de Tweede Kamer separaat geïnformeerd."*
NB: in het voortgangsrapport staat dit onder het kopje V300, maar de brief gaat over V250
- *tot slot speelt nog dat de SNCF minder treinen wil laten rijden dan HSA heeft gecontracteerd met de Staat. Over dit probleem lopen gesprekken. HSA heeft nog niet om bijstand gevraagd.*

Vervoer is nog steeds niet opgenomen in de risicoparagraaf, maar wel in het hoofdstuk planning, waar het voor het eerst ook expliciet als 'planningsrisico' wordt gemeld. De mogelijke problemen worden niet gekwantificeerd in termen van kans en effect, noch in mogelijke kosten.

26 september 2005

Nota van [REDACTED] (ambtenaar) aan de DG Personenvervoer ter voorbereiding met diner met top Infrasppeed (i.a.v. HSA) d.d. 29 september 2005, DGP/SPO/U.05.02462

"Beschikbaarheid materieel

HSA heeft V&W aangegeven het "vrijwel uitgesloten" te achten dat de V250 treinen van AnsaldoBreda tijdig geleverd worden. Rond de datum van het diner zal HSA wellicht in bredere kring bekendmaken dat de levering van het materieel vertraging ondervindt. Zie ook bijlage 2. Dat leidt mogelijk tot een vertraging van de indienstelling van de HSL-Zuid. Het is nog niet zeker hoe Infrasppeed hier tegenover staat."

Bijlage 2 heet "bijdrage kwartaalgesprek V&W-NS () (DG-Personenvervoer-Veenman, Meerstadt, Niggebrugge). Onduidelijk is of dit een verslag is of een ambtelijke nota om () (DG Personenvervoer) voor te bereiden. Het stuk is ongedateerd, maar er valt uit op te maken dat het geschreven is in de periode 1-26 september 2005

"Ook de tijdige levering van de V250 treinen door AnsaldoBreda is twijfelachtig. HSA heeft aangegeven het vrijwel uitgesloten te achten dat deze treinen per 1 april 2007 beschikbaar zullen zijn. Over de oorzaken hiervan verschillen HSA en V&W van mening: HSA houdt staande dat de vertraging het gevolg is van de te late zekerheid vanuit het ministerie over de te gebruiken ERTMS-specificaties. V&W bestrijdt dit en ziet de oorzaak in een late bestelling door HSA (de eerste bestelling is door HSA gedaan in maart 2004, 2,5 jaar na de ondertekening van de concessie-overeenkomst) en de keuze voor een materieelleverancier (AnsaldoBreda) zonder enige ervaring met de bouw van hogesnelheidstreinen."

"Alternatief materieel is mogelijk wel te vinden ... Er is daarbij slechts genoeg materieel om een fractie van de HSA treindiensten te kunnen rijden. Welke diensten wel uitgevoerd zouden kunnen worden en met welke treinen kan nog verder uitgezocht worden, maar het komt zeker niet in de buurt van het met HSA gecontracteerde dienstenpatroon."

"De minister heeft een uiterst veeleisende boodschap voor de Kamer: geen of slechts minimaal vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007 en een vertraging in de orde van grootte van een jaar van de echte start van de HSA-dienstregeling. De minister zal de Kamer duidelijk maken dat de oorzaken van deze vertraging bij HSA liggen en dat zij HSA zal houden aan de concessie-overeenkomst, hetgeen betekent dat zelfs al rijden er geen treinen HSA per 1 april 2007 de gebruiksvergoeding zal moeten afdragen."

3 oktober 2005

Brief van directie HSL-Zuid aan Infrasppeed

(NB: brief niet in bezit. Volgens secundaire bron vraagt RWS aan infrasppeed of het mogelijk zou zijn binnen het contract extra beveiliging in de HSL-infrastructuur in te bouwen.)

4 oktober 2005

Rijkswaterstaat HSL-Zuid. Onderzoek terugvalopties HSL-Zuid in verband met start commercieel vervoer per 1 april 2007

Over de aanpak: "Door Rijkswaterstaat directie HSL-Zuid is een concept-rapportage opgesteld. Deze rapportage is ter commentaar voorgelegd aan de vertegenwoordigers van HSA, DGP, IVW en ProRail. DGP, IVW en ProRail zijn akkoord met de wijze waarop het commentaar in het rapport is verwerkt. De bevindingen zoals in deze rapportage opgenomen worden door alle partijen met uitzondering van HSA onderschreven." In de rapportage worden opties voor zo snel mogelijke ingebruikname van HSL-Zuid verkend. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat materieel-oplossingen het meest kansrijk zijn en dat infrastructuuro oplossingen niet tijdig realiseerbaar zijn.

4 oktober 2005

Nota aan de minister, 'geannoteerde agenda gesprek Veenman 5 oktober 2005, DGP/SPO/05/222

Ten aanzien van beschikbaarheid treinen is tekst bijna identiek aan de nota's van 11 augustus en 26 september. Daarnaast vat de nota de resultaten van het onderzoek van RWS naar terugvalopties samen met als conclusie dat infrastructuurele oplossingen geen soelaas bieden en de inzet van alternatief materieel wel.

6 oktober 2005

Brief van President-directeur NS aan minister V&W, Dir/AV/2005/251

NS meldt dat planning van ombouw Thalys-materieel niet kan worden vervroegd en dus blijft staan op oktober-december 2007 en dat AnsaldoBreda op 3 oktober heeft laten weten dat het met ERTMS uitgeruste V250 materieel naar verwachting tien maanden later zal worden geleverd. Pas vanaf eind 2007 zijn de eerste treinen met ERTMS beschikbaar. HSA kijkt nu naar materieel-oplossingen. De (nb: door V&W aangedragen) "Angel trains-optie wordt met spoed bekeken." Voorts geeft Veenman aan dat er een meningsverschil is tussen V&W en

HSA over de invloed van ERTMS op de tijdige beschikbaarheid van materieel. Veenman gaat er in deze brief niet op in, maar merkeert dat HSA de wijze waarop het onderwerp in brieven aan de Kamer is beschreven herkent noch erkent. Op de schuldvraag wil hij niet ingaan. Hij onderstreept wel dat het alternatieve beveiligingssysteem TBL-2 een optie is, waar de projectorganisatie van V&W ondanks eerdere afspraken, niet aan blijkt te willen. Hij maant de minister hier serieus naar te kijken en ook Infrasppeed daarbij te betrekken, dat totnutoe niet bij alle overleggen over oplossingen was betrokken. De TBL-optie wordt door Veenman als laatste mogelijkheid aangeduid voor een tijdige start.

6 oktober 2005

Technische briefing voor vaste commissie VW over ERTMS

7 oktober 2005

Brief Infrasppeed aan projectdirectie HSL-Zuid, kenmerk IDE (IFS)HSL@ABCLT # 00316

Infrasppeed meldt aan de directie HSL-Zuid dat in reactie op hun verzoek van 3 oktober dat het binnen het contract niet mogelijk is om "het voorgestelde" te realiseren, vooral als gevolg van de tijd die nodig is om welke oplossing dan ook te realiseren. TBL2 (*nb: een van de beveiligingssystemen*) acht Infrasppeed ook inhoudelijk-technisch niet mogelijk.

7 oktober 2005

Aanbieding door HSA aan V&W van versie 3.4 van het implementatieplan, HSA/05-046

Op p. 6 wordt verwezen naar een 'analyse door McKinsey van de situatie bij AnsaldoBreda'. Verder bevat het stuk een schets van de voorgeschiedenis en stand van zaken door de ogen van HSA

NB: de analyse van McKinsey is opgevraagd bij V&W. Reactie V&W: "Deze passage uit het implementatieplan van HSA heeft betrekking op de gesprekken tussen HSA en AnsaldoBreda over de voortgang van de bouw van de V250 treinen. Het zit dus in de onderlinge relatie tussen vervoerder HSA en haar leverancier AnsaldoBreda. Het door HSA genoemde onderzoek dat McKinsey in opdracht van HSA zou houden bij AnsaldoBreda is niet in het bezit van V&W, we hebben er ook geen inzage in of presentatie over ontvangen van HSA."

10 oktober 2005

Brief van Veenman (NS), Gallois (SNCF) en De Scheemaecker (SNCF), DIR/AV/2005/252

De spoorwegmaatschappijen dringen nogmaals aan op een back-up systeem in de infra voor ERTMS in de vorm van het TBL 2-systeem.

11 oktober 2005

Brief van minister V&W aan Tweede Kamer, 22026 nr. 236

De minister stuurt kort na verschijnen van de voortgangsrapportage "recent verkregen" nieuwe informatie over de ontwikkelingen rond het vervoer van de HSL-Zuid.

(NB: officiële melding is op 8 juli 2005, dus "recent verkregen" is in dit verband ruim drie maanden)

NS en HSA hebben laten weten dat de bouw van treinen voor binnenlands vervoer minimaal 10 maanden vertraging oploopt, nadat al eerder is medegedeeld dat de treinen naar Parijs niet tijdig omgebouwd zijn. De minister wil binnen twee weken meer zekerheid. NS/HSA willen een extra systeem voor de veiligheid. De minister wil dat niet omdat "experts het over eens zijn" dat een extra systeem niet op tijd gereed is, veel geld kost en het resultaat kwetsbaar is. De minister geeft aan dat zij opteert voor het tijdelijk met andere, geleaste treinen rijden.

V&W wil HSA aan het contract houden. De minister geeft aan dat HSA vertraging wijt aan te late bekendwording van ERTMS-specificaties. De minister werpt dit op basis van de contractafspraken van zich af. De minister stelt vast dat in het contract tussen Staat en HSA is vastgelegd dat wijzigingen in de ERTMS-specificaties steeds door de Staat worden gemeld aan HSA. HSA moet steeds uitgaan van de laatste ontwerp-specificaties, met als impliciete bijkomstigheid dat dit voor rekening en risico is van HSA. Desondanks heeft HSA er voor gekozen een vaste versie van ERTMS te contracteren, namelijk de versie die in mei

2004 het meest actueel was. De minister hierover: *"Hiermee heeft HSA de mogelijkheden om nog wijzigingen in de ERTMS-specificaties in de bouw van de treinen mee te nemen beperkt, daarvoor is nu een aanpassing van het contract met AnsaldoBreda nodig."* HSA heeft de minister dit op 27 juni laten weten.

12 oktober 2005

Brief minister V&W aan president-directeur NS, kenmerk DGP/SPO/u.05.02490

In reactie op de brief van NS van 6 oktober stelt de minister vast dat NS en V&W verschillende zienswijzen hebben over de op 6 oktober gemaakte afspraken. Minister wijst erop dat de verantwoordelijkheid voor de tijdige beschikbaarheid van treinen volledig bij HSA ligt. Daarnaast geeft de minister aan aan haar verplichtingen te hebben voldaan, waaronder *"zorgen dat er zo snel mogelijk toereikende ERTMS specificaties beschikbaar waren voor HSA en haar materieelbouwer AnsaldoBreda."*

De minister geeft aan dat al bij het contract bekend was dat de specificaties zouden wijzigen en dat daarom is afgesproken dat de minister steeds de laatste wijzigingen moest doorgeven. Minister geeft aan dat HSA gewoon had kunnen gaan bouwen en na vaststelling van de specificaties de levering had kunnen afronden. In het verwijt van niet tijdige beschikbaarheid van specificaties kan de minister zich niet vinden. De minister acht de keuze van de aanleg van TBL2 niet verantwoord, omdat Infrasppeed -los van contractuele problemen- heeft laten weten dit niet tijdig te kunnen realiseren. Ook Infrabel en de Belgische overheid hebben laten weten TBL 2 niet te kunnen of willen aanleggen, TBL 2 werkt kostenverhogend en brengt nieuwe "interfaceriesico's" met zich mee. De minister vindt het niet verantwoord TBL 2 aan te leggen, mede omdat er al een terugvaloptie is – ERTMS level 1 – die "reeds in gebruik is in Oostenrijk en Zwitserland". De minister zoekt de oplossing in treinmaterieel. De minister verzoekt met het oog daarop *"het op 19 september door mij met leasemaatschappijen Mitsui en Angeltrains voor de Betuweroute ondertekende memorandum of understanding in uw onderzoek te betrekken."* De minister wil een reactie binnen twee weken.

13 oktober 2005

Algemeen overleg, 22026, 238

De Kamer is in diverse bewoordingen zeer verontrust over het niet op 1 april 2007 rijden van treinen over de HSL-Zuid en wil weten wie hiervoor schuld draagt en hoe de minister het gaat oplossen. Minister rekent er op dat er op 1 april 2007 treinen gaan rijden en heeft NS en HSA twee weken gegeven om uitsluitsel te geven over hoe zij dat gaan doen. Minister gaat ervan uit dat HSA op zoek moet naar andere treinen.

De minister over ERTMS:

- *"ERTMS wordt in Europa in vele landen gebruikt. ERTMS zal in Nederland worden geïntroduceerd op de HSL-Zuid, de Betuweroute en op de route Amsterdam-Utrecht. In Nederland wordt ERTMS-level 2 gebruikt met als terugvaloptie ERTMS-level 1. Op Europees niveau vinden er voortdurend verbeteringen van het ERTMS-systeem plaats. Dat gebeurt naar aanleiding van voorstellen van de industrie en de gebruikers van het systeem. De specificaties van het systeem veranderen dan ook steeds. Verschillende leveranciers in Europa bouwen treinen met ERTMS op basis van de beschikbare specificaties. Dit systeem wordt ook ingebouwd in de oude Thalys. De verbeteringen aan de specificaties worden door deze leveranciers met een software-update in de treinen gebouwd. Ook de bakens langs het spoor krijgen de allernaamste specificaties. Daarover heeft Infrasppeed contracten afgesloten. In het contract met HSA is opgenomen dat aanpassingen in de specificaties moeten worden doorgegeven aan de materieelbouwer, zodat die bij de bouw van de trein kunnen worden meegenomen. HSA heeft dat niet gedaan, zo heeft zij gemeld per brief. De minister heeft dat bewuste citaat in de brief naar de Kamer opgenomen. Met NS en HSA wordt sinds 2003 gediscussieerd over de vraag of er naast ERTMS nog een extra beveiligingssysteem als terugvaloptie moet worden aangelegd. Die discussie is dus niet nieuw. De minister heeft dat consequent afgewezen, omdat er al een terugvaloptie is, namelijk level 1. ERTMS-level 1 functioneert al prima in andere landen. Omdat de aanleg van een extra systeem bovenop ERTMS de betrouwbaarheid en de veiligheid niet verbetert, is daartoe niet besloten. Daarbij komt dat het een dure optie is. Overigens heeft het hebben van een terugvaloptie niets te maken met het bestellen en bouwen van treinen."*

- "De Europese coördinator van ERTMS, [REDACTED] heeft letterlijk gezegd dat de uitspraak dat ERTMS niet kan worden ingebouwd quatsch is. De oude Thalys-treinen kunnen ook in één maand worden omgebouwd in een ERTMS-trein."

De minister over AnsaldoBreda:

"De NS heeft in 2004 een aantal treinen besteld bij AnsaldoBreda. Het probleem is alleen dat die treinenbouwer geen ervaring heeft met hogesnelheidstreinen."

17 oktober 2005

Brief DG personenvervoer aan EC-coördinator ERTMS, [REDACTED], DGP/SPO/u.05.02507

DG P stelt aantal vragen aan [REDACTED] (EC-coördinator ERTMS) te achterhalen of ERTMS een werkend systeem heeft en of de vervoerders gelijk hebben dat ERTMS een belemmering kan vormen voor de tijdige levering van treinen.

21 oktober 2005

Nota aan de minister, 'Gesprek met de heer Veenman d.d. 27 oktober 2005'

DGP/SPO/05/236

Tijdens deze bijeenkomst wordt gesproken over de Chipkaart, HSA, punctualiteit en de NS-tarieven. In bijlage 2 over HSA wordt ingegaan op de vertraging van – op dat moment 10 maanden – door te late levering door AnsaldoBreda van materieel:

"De door NS en HSA aangedragen verklaring voor de vertraging van AnsaldoBreda bleek niet juist te zijn. Andere materieelbouwers in Europa kunnen op basis van dezelfde informatie over de ERTMS-specificaties waarover AnsaldoBreda beschikt wel treinen bouwen met een werkend ERTMS level 2 beveiligingssysteem... Halle-Leipzig, Rome-Napels.. Ook de ERTMS-coördinator van de Europese Commissie [REDACTED] bevestigde de onhoudbaarheid van de NS/HSA-verklaring inzake de vertraging van AnsaldoBreda treinen. De werkelijke oorzaak van de te late levering door AnsaldoBreda moet worden gezocht in het late tijdstip van bestellen door HSA, 2,5 jaar nadat NS de concessie-overeenkomst met de Staat ondertekende en slechts 3 jaar voor de geplande ingebruikname van de HSL-Zuid, en de onervarenheid van AnsaldoBreda in het bouwen van Hogesnelheidstreinen."

25 oktober 2005

Brief van ERTMS-coördinator van de EC [REDACTED] aan DG personenvervoer [REDACTED]

[REDACTED] (EC-coördinator ERTMS) noemt voorbeelden van ERTMS-toepassingen.

[REDACTED] (EC-coördinator ERTMS) conclusie: "Wat betreft de mogelijke problemen van de toepassing van ERTMS op de HSL-Zuid lijken me de eventuele risico's niet verbonden met het systeem ERTMS als dusdanig, maar met het feit dat de industriële leveranciers die verantwoordelijk zijn voor beide systemen (trein + infrastructuur) samen nog geen geïntegreerde testen hebben uitgevoerd op de HSL-Zuid."

27 oktober 2005

Brief President-Directeur NS aan minister, DIR/AV/2005/255

Geeft nog eens aan het onverstendig te vinden om een back-up systeem voor ERTMS af te wijzen en valt de onderbouwing van dat besluit aan. Geeft ook aan dat het gevolg van het op 20 juli beschikbaar hebben van de specificaties leidt tot een vertraging bij AnsaldoBreda van in ieder geval 10 maanden. Is het oneens met de stelling dat dit te voorkomen zou zijn als AnsaldoBreda beter had geanticipeerd op de onzekere situatie. Blijft hameren op de kansen van infra-alternatieven en is somber over de alternatieven om ander materieel tijdelijk in te kunnen zetten.

1 november 2005

Vragen van het lid Slob tijdens de regeling van werkzaamheden

Minister geeft aan dat ten tijde van de TCI-hoorzitting op 16 september 2004 bij de HSL-Zuid de discussie rond de beveiliging nog niet speelde en dat het risico dat zij benoemde op dat punt de Betuweroute betrof (zie citaat 16/9/2004)

2 november 2005

Vragen van het lid Dijkema over wat het ministerie wist van latere levering van de V250-treinen.

De minister ontkent kennis te hebben gehad van het persbericht van Ansaldobreda van mei 2004 en geeft aan waartoe HSA zich heeft verplicht.

8 november 2005

Brief aan de Kamer, 22026, nr. 237

Op verzoek van de Kamer geeft de minister een gedocumenteerd feitenrelaas van de gang van zaken rond de materieelbestelling. De documenten waarop zij zich baseert zijn, deels vertrouwelijk, meegestuurd als bijlage (NB: deze bijlagen zijn verwerkt in onderhavige feitenreconstructie). Uit de brief blijkt dat van de optie op veertien treinen bovenop de reeds bestelde twaalf gedeeltelijk gebruik is gemaakt. HSA heeft er zeven treinen bijbesteld in de zomer van 2005.

Over V250:

“Zoals uit deze brief blijkt is er pas sinds 8 juli 2005 melding gemaakt van vertraging voor de V250 treinen. Voordien was slechts sprake van risico's. Er waren mij dan ook geen feiten bekend die aanleiding zouden zijn geweest om uw Kamer te informeren.”

De minister besluit de brief: *“Mijn inzet blijft gericht op de start van het vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007 .. Ik ga er dan ook van uit dat NS en HSA de benodigde treinen vinden.”*

9 november 2005

Fax van President-Directeur NS aan minister

Doet verslag van voortgang van poging om tijdelijk locomotieven te leasen. Letters of intent worden gevraagd. Kosten kunnen oplopen tot 50-70 mln euro. Blijft hameren op back-up systeem.

10 november 2005

Algemeen overleg, 22026, nr. 242

Centrale vragen van het debat zijn, in de woorden van het lid Duyvendak (GroenLinks): *“Of de kamer alle informatie heeft gekregen, of de minister al het mogelijke heeft gedaan om het ontstane debacle te voorkomen en hoe ervoor gezorgd kan worden dat er per 1 april 2007 daadwerkelijk snelle treinen gaan rijden over de HSL-Zuid.”*

De minister:

- *“Met betrekking tot de vraag of de Tweede Kamer tijdig en volledig is geïnformeerd, meent de minister dat zij met name door middel van de voortgangsrapportages tot nu toe absoluut transparant is geweest over de problemen bij de HSL-Zuid.”*
- *“Op 8 juli jongstleden heeft zij er voor het eerst kennis van genomen dat de levering van de nieuwe V250-treinen door Ansaldobreda niet tijdig zou kunnen plaatsvinden. Vervolgens heeft hierover tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de NS en de HSA overleg plaatsgehad waarbij is afgesproken dat gezamenlijk geprobeerd zou worden tot een oplossing terzake te komen. Op 30 augustus jongstleden heeft de minister richting de Kamer aangegeven dat er geen directe relatie is tussen de vertraging in de bestelling van de treinen en de implementatie van het veiligheidssysteem. Met andere woorden: als de treinen er nu hadden gestaan, had begonnen kunnen worden met het inbouwen van het veiligheidssysteem. Ook de vervoerder is evenwel overvallen door de vertraagde levering van de treinen.”*
- *“De minister benadrukt dat hoewel haar inzet nog steeds gericht is op de start van het vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007, het in het perspectief van het uitgangspunt dat deze lijn wordt aangelegd voor ten minste de komende 150 jaar, zij het niet als rampzalig of onoverkomelijk zou beschouwen als het één of een enkele maanden later wordt. Zoals het er nu naar uitziet, is het alleen op basis van de uiterste minimumvariant mogelijk de geplande datum te halen.”*
- *“De minister benadrukt absoluut niet aan het schuiven te zijn. Wel hebben de contractpartijen het uitgangspunt «contract is contract» inmiddels even opzijgezet. Er wordt nu eerst gekeken naar de oplossingen en de kosten ervan. Het is niet verstandig om nu reeds vooruit te lopen op de resultaten daarvan.”*

11 november 2005

Exploïtatiescenario's start HSL-Zuid, opgesteld door J. Kitzen (manager materieel HSL-Zuid) en N. Döbken, M/051020 (vertrouwelijk)

23 november 2005

Notitie van de Inspectie Rijksfinanciën aan de minister van Financiën, IRF 2005-02023

Integrale tekst:

"De heer Veenman zal morgen waarschijnlijk verzoeken om mee te betalen aan het inlopen van de vertraging betreffende de start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. De kosten bedragen volgens een eerste raming € 50 mln. De kosten zijn gemoeid met het tijdelijk leasen van treinmaterieel om op die manier zo snel als mogelijk commercieel vervoer op de HSL-Zuid te realiseren. Met de tijdelijke lease wordt de aan de TK gemelde vertraging van 10 maanden overigens niet ingelopen.

Advies

Geen compensatie bieden aan de NS/HSA. Volgens de concessieovereenkomst tussen HSA en de Staat heeft de Staat diensten gecontracteerd. NS/HSA dragen de verantwoordelijkheid daarvoor tijdig materieel beschikbaar te hebben. De concessieovereenkomst is een zakelijk contract. Het bieden van compensatie leidt tot risico's in de sfeer van staatssteun en aanbestedingsrecht. Ook al rijdt er geen trein, dan nog zal conform de concessieovereenkomst de HSA per 1 april 2007 gebruiksvergoeding moeten afdragen (...) De moedermaatschappijen van HSA, NS en KLM, hebben een garantievermogen van € 200 mln beschikbaar gesteld. HSA kan dus niet zo maar failliet gaan."

25 november 2005

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/05-051

Deze brief is bedoeld vooruitlopend op het voor 1 december 2005 geplande AO.

"In de tweede plaats handhaaft HSA haar standpunt dat de specificaties van het ERTMS beveiligingssysteem (thans versie 2.3.0) en van de STM-ATB zodanig laat ter beschikking zijn gekomen dat de vertraging van de aflevering van het V250 hogesnelheidsmaterieel onvermijdelijk is geworden."

29 november 2005

Brief aan Tweede Kamer, 22026, nr. 239

Vervolgbrief over het vervoer over de HSL-Zuid.

"Met de tijdelijke inzet van andere treinen kan er, zij het met enige vertraging wel in 2007 gestart worden met het vervoer over de HSL-Zuid. Dit alternatief heeft dan ook mijn voorkeur."

Minister rapporteert over de onderzochte alternatieven. Aanpassingen aan de infrastructuur zijn niet tijdig gereed, maar in het meest positieve scenario pas begin 2008. Angel Trains kan daadwerkelijk in fases een aantal treinen leveren in 2007, waarmee vanaf 1 juli 2007 een beperkte dienstregeling kan worden begonnen. In september 2007 en november 2007 komen meer treinstellen beschikbaar. In alle gevallen gaat het echter om materieel dat niet 250 km/u haalt, maar maximaal 160 km/u. Dit is de voorkeursoptie van de minister.

De minister eindigt haar brief als volgt:

"Ik ben voornemens om met HSA het voorkeursscenario nader uit te werken en te optimaliseren. Mijn inzet in de gesprekken met HSA over de kosten is dat HSA deze dient te dragen, HSA is een andere mening toegedaan. De verwachting is dat wij ten aanzien van dit punt een bindend adviesprocedure gaan voeren."

30 november 2005

De commissie Verkeer en Waterstaat besluit tot instelling van de werkgroep Vervoer HSL-Zuid (o.b.v. van stuk 05-VW-N-014)

1 december 2005

Algemeen overleg (alleen eerste termijn, tweede deel van het overleg is besloten), 22026, nr. 243

De Kamer is ongelukkig met de situatie. Leden willen onder meer weten of minister ook niets kan doen en HSA eenvoudigweg aan het contract kan houden, in hoeverre HSA dreigt om te vallen (al dan niet door een bewuste actie van NS), of de minister niet te veel het werk van

HSA overneemt en zich zo niet te veel aan HSA uitlevert. Diverse leden willen geen arbitrage/bindende adviesprocedure.

NB: Het onderscheid tussen de twee is dat de uitkomst van bindend advies in beginsel nog aan de rechter kan worden voorgelegd, terwijl bij arbitrage de uitspraak in beginsel definitief is. In de concessie met HSA is de mogelijkheid tot het voeren van een bindend adviesprocedure opgenomen. Daarom wordt in de brief van de minister van 29 november 2005 ook de verwachting uitgesproken dat "wij een bindend adviesprocedure gaan voeren".

In het AO open de termen "arbitrage" en "bindend advies" door elkaar heen. De minister spreekt in haar termijn uitsluitend over arbitrage, maar bedoelt hoogstwaarschijnlijk "bindend advies". Niettemin ontstaat niet veel duidelijkheid, hoewel woordvoerders duidelijke vragen stellen:

Dijksma: *"De minister wil de extra kosten niet betalen, maar HSA is van mening dat deze wel door het ministerie moeten worden vergoed. Daarom wordt een bindende adviesprocedure gestart. Wiens idee was dat?"*

Hermans: *"Is het nodig een bindende adviesprocedure te starten over de kosten? Heeft het ministerie hiervoor gekozen of moet dit op grond van de concessie?"*

Minister: *"Het ministerie en HSA kunnen hier geen overeenstemming over bereiken, dus moet er iets gebeuren. Er kan worden gekozen voor arbitrage of een gang naar de rechter"*

De minister zegt 'met bezwaard gemoed' dat er geen treinen rijden op 1 april 2007. Met de zogenaamde nuloptie (HSA aan contract houden) *"maken de betrokken partijen zich wat de treinen betreft volstrekt afhankelijk van de Franse en Italiaanse treinenbouwers. Het is immers mogelijk dat de levering van de treinen nog verder wordt uitgesteld en in dat geval vindt er nog langer geen vervoer op de HSL-Zuid plaats. Het vertrouwen in de treinenbouwers is enigszins geschokt, want er waren al harde afspraken over de levering en die zullen niet worden nagekomen. ... Met de gekozen optie is er zekerheid dat er vanaf juli 2007 een gedeelte van de dienstregeling kan worden gereden."*

Ten aanzien van het vervoer op de HSL-Zuid schetst de minister in het overleg van 1 december 2005 het volgende beeld:

- op 1 april 2007 is er één locomotief beschikbaar voor testritten
- op 1 juli 2007 zijn er 4 locomotieven beschikbaar en start het commercieel vervoer
- vanaf november 2007 zijn alle 12 treinen beschikbaar
- er wordt gereden tot Brussel; vanaf Brussel kan met de Thalys worden gereisd
- in 2008 kan conform de geplande dienstregeling gereden worden
- pas in april 2009 zal al het nieuwe materieel beschikbaar zijn.

5 december 2005

Brief President-Directeur NS aan DG Personenvervoer, Dir AV/2005/270

Staat wil dat HSA treinen least bij Angel trains. Angel trains heeft een aanbod gedaan, dat afloopt op 9 december. Veenman voorziet dat er op dat moment (de minister debatteert op 8 december nog met de Kamer) nog geen overeenstemming zal zijn tussen HSA en V&W. Angel Trains moet een garantstelling hebben. NS verschaft die aan HSA, maar eist dat NS die mag aftrekken van de algemene garantstelling van € 200 mln. van NS voor HSA. En: *"Ik ben daartoe slechts bereid indien u er uw volledige medewerking aan zult verlenen dat de vragen wie er verantwoordelijk is voor de latere aflevering van het door HSA bestelde hogesnelheidstreinmaterieel en wie de financiële gevolgen daarvan, waaronder de kosten van de bovengenoemde locomotieven moet dragen op de kortst mogelijke termijn aan onafhankelijke derden in bindende arbitrage ter beantwoording zullen worden voorgelegd. Hierbij dient ook de (hoogte en omvang van de) concessievergoeding van HSL-Zuid in beschouwing te worden genomen."*

7 december 2005

Vertrouwelijke brief aan Tweede Kamer over de juridische positie van de Staat, 22026, nr. 240

8 december 2005

Algemeen overleg, 22026, nr. 244

In de ochtend van 8 december vindt eerst een besloten overleg tussen de vaste commissie voor VenW en de minister plaats.

Aan het eind van de middag wordt op 8 december het Algemeen overleg van 1 december voortgezet in de vorm van een tweede termijn van de Kamer en de minister. Twee van de drie woordvoerders geven expliciet aan geen behoefte te hebben aan arbitrage.

In het verslag van dit overleg:

"De minister antwoordt dat zij niet heeft voorgesteld om het instrument van arbitrage in te zetten"

"De firma Angel Trains kan locomotieven leveren. Die kunnen met ingang van juli 2007 tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda rijden. In september 2007 kunnen die locomotieven rijden tussen Amsterdam en Brussel. Als er op dit moment geen locomotieven worden besteld, zal het niet mogelijk zijn om vanaf juli 2007 over de HSL-Zuid te rijden."

"De minister heeft geen inzage in het contract dat de HSA met Ansaldo Breda heeft afgesloten. De reiziger is inderdaad de klos, maar de nadelen zullen beperkt zijn indien wordt gekozen voor de variant met de locomotieven van het bedrijf Angel Trains."

9 december 2005 (1)

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/05-057

HSA betreurt dat V&W niet reageert op brief waarin HSA overeenstemming met V&W wil over de financiën. HSA heeft inmiddels besloten treinen te leasen bij Angeltrains.

"Dit besluit heeft HSA kunnen nemen dankzij de financiële steun die gebaseerd is op de voorwaarde die president-directeur van NS en de minister van Verkeer en Waterstaat op 1 december 2005 telefonisch met elkaar overeenstemden dat de Staat er zonder terughoudendheid zijn volle medewerking aan verleent dat de inhoudelijke vragen wie er verantwoordelijk is voor de latere aflevering van het door HSA bestelde hogesnelheidstreinmaterieel en wie de financiële gevolgen daarvan, waaronder de kosten van de bovengenoemde locomotieven moet dragen op de kortst mogelijke termijn aan onafhankelijke derden in bindende arbitrage ter beantwoording zullen worden voorgelegd. Zoals afgesproken dient daarbij ook de (hoogte en aanvang van de) concessievergoeding in beschouwing te worden genomen."

9 december 2005 (2)

Nota van DG Personenvervoer aan de minister, 'Veenman en de HSA', haar uitgereikt en marge van de ministerraad van die dag

- *"Aad Veenman is gebeld door [REDACTED] de feitelijke aandeelhouder met de boodschap dat Aad treinen moest bestellen*
- *Aad reageerde met te stellen dat hij toch een deal had met Peijs en dat de Staat zich nu terugtrekt*
- *Aad overweegt een procedure tegen V&W aan te spannen omdat V&W zijn afspraken niet nakomt. Hij zal dat vandaag in een brief bevestigen.*
- *Zalm wordt nu ook in de ministerraad geïnformeerd*
- *Zalm krijgt als suggestie mee dat hij Aad nog even belt; hij Aad hiervoor niet naar huis moet sturen en dat Zalm moet kijken of hij kan bemiddelen tussen Peijs en Veenman*
- *Mijn suggestie is dat Gerrit inderdaad Veenman belt. Jij Gerrit aangeeft dat wij wel over arbitrage gesproken hebben maar dat wij geen deal hadden (zeker niet onder de condities die Aad suggereert, nl. verlaging van de gebruiksvergoeding) en dat jij zelf geen behoefte hebt aan juridische procedures buiten het contract.*
- *De Kamer steunt je hierin"*

9 december 2005 (3)

Brief van president-directeur NS aan minister, Dir/AV/2005/273

Veenman geeft aan dat minister oorspronkelijk had ingestemd met bindend advies

"Naar ik op 8 december telefonisch van u begreep kunt u uw eigen voorstel waarover overeenstemming werd bereikt niet aan NS/HSA bevestigen. De onbelemmerde toegang tot de arbitrageprocedure die onderdeel is van het contract is voor NS en HSA cruciaal voordat zij over kan gaan tot het afsluiten van de leaseovereenkomst. Zolang uw schriftelijke bevestiging van de overeenstemming met betrekking tot de arbitrage en het op de kortst mogelijke termijn doorlopen van

de arbitrage niet door ons is ontvangen is het voor NS niet mogelijk om HSA betreffende leaseverplichtingen aan te laten gaan."

9 december 2005 (4)

Brief van minister Peijs aan president-directeur NS, DGP/SPO/u.05.03084 (in reactie op diens brief van dezelfde dag)

"Uw voorstel om binnen de mogelijkheden van de concessie-overeenkomst over te gaan tot bindend advies door u contractuele arbitrage genoemd over de vraag wie de verantwoordelijkheid draagt voor de ontstane vertraging bij de aflevering van de door HSA bestelde V250 treinen en daarmee de vraag wie de kosten van deze vertraging dient te dragen is voor mij acceptabel, aangezien uw voorstel past binnen de afspraken zoals opgenomen in de concessie-overeenkomst."

Minister geeft hierbij aan dat in het voortraject voorstellen van HSA om het voorafgaand aan de levering bijdragen in de kosten door V&W en een procedure buiten het contract om te starten zijn gesneuveld.

14 december 2005

Brief president-directeur NS aan minister, DIR/AV/2005/275

"HSA zal u separaat berichten over de voortgang van de levering van locomotieven en rijkstroken. Ook zal door HSA per ommegaande de bindende adviesprocedure worden gestart."

16 december 2005

Artikel in NRC Handelsblad

Interview met medewerker van AnsaldoBreda, die suggereert dat de treinen ook later dan de nu overeengekomen termijn zouden kunnen worden geleverd, vooral als gevolg van de problematische afstemming tussen Nederlandse, Belgische en Europese regelgeving:

'Zo is thans nog niet duidelijk wat de plaats van de koplampen moet zijn'.

Met de aanvullende eisen, die uit de regels voortvloeien, zullen ook meerkosten gemoeid zijn.

(N.B. naar aanleiding van dit artikel vraagt de Kamer (via de Regelingen van werkzaamheden) de minister per brief te reageren op het bericht in het NRC)

20 december 2005

Brief aan Kamer, 22026, nr. 246

Minister geeft aan dat Kamer geen juridische procedures wil. Over Angeltrains is HSA in een finaal stadium van onderhandelingen. V&W zit daarbij, met name om te zorgen dat de levering voldoet aan technische eisen die in Nederland worden gesteld. België die de treinen ook moet toelaten wordt hierbij ook betrokken. Over de schuld en de kosten verschillen de minister en HSA van mening. De minister maakt in de brief expliciet onderscheid tussen 'arbitrage' (buiten het contract om) en 'bindend advies' waarop HSA krachtens het contract recht heeft.

"De Staat zal in de bindend adviesprocedure, die naar verwachting begin 2006 van start zal gaan, haar standpunt aan de adviseur toelichten."

Op de berichtgeving in NRC wil de minister niet ingaan, anders dan dat het haar sterkt in de gedachte om treinen te leasen. Ten aanzien van de vermeende oorzaken denkt de minister alles te hebben gedaan wat in haar vermogen ligt om de treinen er op tijd te laten zijn.

23 december 2005

HSA tekent huurcontract met Angel Trains Limited voor de huur en verhuur van twaalf locomotieven.

2006

11 januari 2006

Brief minister aan de Tweede Kamer over vooronderzoek werkgroep HSL, 22 026, nr. 245

De minister geeft te kennen graag met de werkgroep HSL-Zuid van gedachten te willen wisselen over scope, tijdstip en rapportagemoment van het onderzoek.

"Gezien het risico dat de juridische positie van de Staat wordt verzwakt acht ik het op voorhand niet opportuun dat de werkgroep, op basis van door mij verstrekte informatie, tot een oordeel komt voordat de bindend adviesprocedure is afgerond. Ik wil in het overleg met u bezien welke afspraken hierover gemaakt kunnen worden."

16 januari 2006

Brief directeur HSA aan contractmanager concessieovereenkomst, HSA/06-001

HSA interpreteert brieven van 5 en 20 december van V&W als een nieuwe wijziging van de technische specificaties en meent dat op enkele punten deze kennelijk nog zullen wijzigen, waardoor de juiste specificatie van ERTMS nog niet vaststaat. HSA herhaalt het reeds vaker gemaakte (door V&W niet geaccepteerde) voorbehoud dat alle risico's en de daaruit resulterende schade die op dit punt zijn ontstaan na 6 mei 2005 voor rekening van V&W komen.

6 februari 2006

Brief van directeur HSA aan contractmanager concessie-overeenkomst (in reactie op brief van 17 januari 2006), HSA/06-009

"Ik ben verbaasd over uw mededeling dat er geen sprake van is dat de door HSA gehuurde locomotieven besteld zijn (mede) op grond van een taxatie van uw zijde en/of (mede) op grond van uw uitspraken in onze gezamenlijke bijeenkomsten."

20 februari 2006

Brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.06.0762

Reactie op de brief van HSA van 6 februari. Nog eens een keer geeft V&W aan dat op basis van het contract de verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van rollend materieel en de bijbehorende risico's (o.a. meerkosten en toelating treinen) bij HSA ligt. De directeur Spoor geeft aan dat HSA nog geen contact heeft gelegd met Inspectie V&W voor de toelating van de treinen (ivm ERTMS) en spoort HSA daartoe aan.

Slotzin: *"Uiteraard kunt u rekenen op de voortzetting van de constructieve medewerking van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat."*

20 februari 2006

Brief directeur Spoor aan directeur HSA, DGP/B&C/CBO/u.06.0763 (in reactie op HSA/06-001)

"U refereert aan mijn brieven van 20 juli, 5 december, en 20 december 2005. Met deze brieven heb ik uitvoering gegeven aan artikel 13 van de concessieovereenkomst, dat de Staat verplicht HSA te informeren over op handen zijnde nieuwe TSI's. Deze brieven betekenen niet dat de Staat enig risico zou hebben aanvaard dat niet volgens de concessieovereenkomst op hen rust."

Er wordt gerefereerd aan de bindend adviesprocedure, maar uit de brief blijkt dat hierin geen voortgang zit.

28 februari 2006

Brief minister aan de Tweede Kamer over vooronderzoek werkgroep HSL, 22 026, nr. 247

De minister wijst wederom op het risico dat het onderzoek de juridische positie van de Staat in de bindend adviesprocedure kan schaden. Toch zal de minister medewerking verlenen aan het onderzoek, gegeven de voorgestelde procedurele waarborgen. Conform het

kabinetsbesluit wordt de correspondentie tussen de Staat en de Landsadvocaat niet aan de werkgroep gegeven.

28 april 2006

Voortgangsrapport 18, 22026, nr. 248

Dit rapport beschrijft de tweede helft van 2005. In de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage stelt de minister dat HSA nog geen aanvraag voor een bindend advies of verzoek tot contractwijziging heeft ingediend.

Enkele relevante mededelingen en passages uit de 18^e voortgangsrapportage:

- Over het contract HSA - Angeltrains:
"De eerste locomotief zal per 1 april 2007 beschikbaar komen voor de inzet op de HSL-Zuid. Per juli 2007 is een commerciële start van het vervoer mogelijk"
- Over beschikbaarheid V250:
"HSA heeft aangegeven dat de eerste zes V250 treinen per maart 2008 beschikbaar komen"
- V300 is beschikbaar in december 2007 (begin dienstregeling 2008)
- Start van vervoer per 1 oktober 2006 op het zuidelijk deel van de HSL wordt niet meer realistisch geacht. De veronderstelde opbrengst die de Staat anders gehad zou hebben van HSA, een bedrag van € 15 miljoen voor het jaar 2006, zal in de begroting 2007 worden afgeboekt.
- Over de start van het vervoer:
"De Staat acht HSA verantwoordelijk voor de eventuele vertraging en houdt vast aan de datum van 1 april 2007 voor de start van het commercieel vervoer. De Staat zal er voor zorgen dat de infrastructuur gereed is, zodat HSA niet belemmerd wordt om per 1 april 2007 met commercieel vervoer te kunnen starten".
De Staat doet dit om contractueel waar te maken dat HSA per april 2007 kan rijden, ook al is bekend dat HSA dat niet zal halen. Het maken van extra kosten om vertraging in de oplevering van de infrastructuur te voorkomen, zijn lager dan de kosten van mogelijke schadevergoeding die de Staat zou moeten betalen bij te late beschikbaarheid van de infrastructuur.
- *"HSA heeft aangegeven per juli 2007 te kunnen starten met commercieel vervoer (zie kamerbrief 22026, nr. 239)"*
- Nog steeds is het vervoer niet opgenomen in de risicoparagraaf.

8 juni 2006

Vertrouwelijke brief aan de Tweede Kamer, 22 026, nr. 250

De minister meldt dat de onderbouw van de HSL bij Rijkswatering teveel uitdijt (horizontale zetting), hetgeen ingrijpende herstelwerkzaamheden vereist.

22 juni 2006

Brief aan de Tweede Kamer, 22 026, nr. 251

De minister gaat in een (niet vertrouwelijke) brief nader in op de consequenties van de problemen met de onderbouw bij Rijkswatering. Behalve de onderbouw, moet ook de bovenbouw aangepast worden, hetgeen volgens Infrasppeed 17 weken kost. Dit betekent dat er een 'verhoogd risico' is dat de opleverdatum van 1 oktober 2006 voor het tracé ten Noorden van Rotterdam wordt overschreden. HSA heeft het recht om een half jaar voor de Aanvangsdatum van 1 april 2007 te kunnen testen, dus op 1 oktober 2006. De minister concludeert dan ook:

"De gerezen problematiek bij Rijkswatering betekent een reëel risico voor de aanvangsdatum commercieel vervoer van 1 april 2007. De datum 1 juli 2007 waarop HSA haar dienstregeling wil starten met de tijdelijk in te zetten treinen komt door de problematiek bij Rijkswatering voorsnog niet in gevaar."

27 juni 2006

Brief aan de Tweede Kamer met antwoorden op vragen over het accountantsrapport bij de 18^e voortgangsrapportage, 22 026, nr. 252

In antwoord op vraag 1b stelt de minister:

"De datum van 1 april 2007 is als aanvangsdatum voor het commercieel vervoer contractueel gefixeerd. Overschrijding van die datum zou kunnen leiden tot extra kosten of gederfde inkomsten voor de Staat."

27 juni 2006

Brief aan de Tweede Kamer met antwoorden op vragen over de 18^e voortgangsrapportage, 22 026, nr. 253

Over verschillende onderwerpen, waaronder vervoer, wordt antwoord gegeven op de door de Kamer gestelde vragen.

Stand van zaken

Het antwoord op vraag 14 geeft een mooi overzicht van de actuele stand van zaken:

De Thalys zal blijven rijden over het conventionele spoor totdat voldoende treinstellen zijn omgebouwd. Volgens de planning van vervoerder HSA zal dit bij de start van de dienstregeling 2008 (december 2007) het geval zijn.

De HSL-Zuid infrastructuur zal vóór 1 april 2007 operationeel zijn. Het exacte moment hangt af van de ontwikkelingen bij Rijkswateringenbouw waarover ik u recent heb geïnformeerd. HSA heeft aangegeven dat vanaf 1 juli 2007 daadwerkelijk gestart zal worden met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. Bij de start van de dienstregeling 2008 (december 2007) zullen de omgebouwde Thalys treinen (V300) over de HSL-Zuid gaan rijden. Vanaf maart 2008 zullen de eerste V250 treinen gaan rijden. Binnen twee jaar na 1 april 2007 zal HSA het volledige dienstenpatroon uit het contract moeten uitvoeren. De genoemde data waarop de verschillende treinen gaan rijden zijn gebaseerd op de planning van HSA. Alle inzet is erop gericht om te zorgen dat de tijdelijk in te zetten treinen per 1 juli 2007 beschikbaar zijn en het commercieel vervoer over de HSL-Zuid kan starten. Echter zoals ik u tijdens het overleg met uw Kamer op 1 december 2005 liet weten, heeft HSA geen zekerheid dat de in Italië bestelde hogesnelheidstreinen conform de huidige planning beschikbaar zullen komen, noch dat de ombouw van de Thalys treinen in Frankrijk geen vertraging oploopt. Juist vanwege het ontbreken van zekerheid heb ik bij HSA aangedrongen op de inzet van tijdelijke treinen, zodat de reiziger per juli 2007 verzekerd is van een substantiële reistijdverbetering. Ten aanzien van het aantal treinen dat naar Parijs gaat rijden is de stand van zaken dat HSA nog in gesprek is met de Franse vervoerder SNCF. HSA heeft mij niet gemeld dat er door SNCF definitief aan niet meer dan 10 treinen per richting per dag wordt meegewerkt. HSA heeft mij verzocht geen bijstand op dit onderwerp te verlenen, omdat dit de gesprekken met de SNCF zou kunnen verstoren.

Melden van risico's aan de Kamer

Onder vraagnummer 5 vraagt de Kamer onder meer:

Waarom wordt in de voortgangsrapportage het niet tijdig beschikbaar zijn van het met de vervoerder gecontracteerde materieel niet als risico vermeld?

Een gericht antwoord op deze vraag wordt niet gegeven. Wel wordt in algemene zin gesteld dat vervoersrisico's niet onder de risicoreservering vallen:

Ook zijn er verplichtingen aangegaan die na de oplevering van de bouw doorlopen (bijvoorbeeld uitvoeren MER-evaluatie). Deze risico's en verplichtingen zullen niet meer door Rijkswateringenbouw zelf afgehandeld worden, omdat de infrastructuur na de oplevering in beheer zal komen bij ProRail. De Staat maakt hierover afspraken met ProRail. De risicoreservering is bedoeld ter dekking van risico's met betrekking tot de aanleg van de infrastructuur en de daarvoor te treffen beheersmaatregelen. De vervoersrisico's vallen hier niet onder.

Kosten van vertraging

Over de kosten van het vertragen van het vervoer is ook een vraag gesteld:

Hoe groot is de totale tegenvaller op de begroting van het Infrastructuurfonds vanwege de latere inkomsten van HSA dan verwacht was? Hoe wordt deze ontvangstentegenvaller opgevangen in de begroting? Bestaat de kans dat deze ontvangstentegenvaller gecompenseerd zal moeten worden uit de mogelijke meevaller die op de risicoreservering lijkt te ontstaan (ad. € 29 mln. volgens de aanbiedingsbrief bij de 18e voortgangsrapportage)?

Antwoord minister:

In de oorspronkelijke concessieovereenkomst met HSA was als aanvangsdatum vervoer 1 oktober 2006 opgenomen. De aanvangsdatum is kort na het sluiten van de concessieovereenkomst verschoven naar 1 april 2007. HSA zou zich inspannen om per 1 oktober 2006 te starten met het vervoer op het zuidelijk deel. Dit is niet mogelijk gebleken. Derhalve vervallen de geraamde ontvangsten voor 2006. Deze tegenvaller in de ontvangsten zal ik binnen mijn begroting 2007 opvangen. De meevaller zoals gemeld in de aanbiedingsbrief bij de 18e voortgangsrapportage wordt verwerkt in mijn begroting 2007 en wordt specifiek ingezet binnen het beleidsterrein spoor.

ERTMS

Overigens blijkt het wijzigen van de specificaties voor ERTMS niet alleen tot een claim van HSA te hebben geleid, ook met Infrasppeed dreigt hier een financieel probleem voor de minister, zo blijkt uit antwoord op vraag 8:

Om grensoverschrijdend vervoer tussen Amsterdam en Parijs mogelijk te maken hebben Nederland, België en Frankrijk zich medio 2005 verplicht om ERTMS-versie 2.3.0-Corridor te implementeren. Hiervoor is onder andere een wijziging nodig op het Infrasppeed contract. Infrasppeed heeft eind 2005 voor deze wijziging een kostenindicatie gegeven van tientallen miljoenen euro's en een indicatie van de doorlooptijd. Beide zijn door de Staat als onacceptabel beoordeeld. Na 1 april 2006 zijn de gesprekken met Infrasppeed heropend. De gesprekken verlopen constructief.

Ook voor het zuidelijk deel is het qua planning nog niet helemaal gelopen race, zo blijkt uit het antwoord op vraag 10 waarin de minister schrijft:

"Daarnaast zal in de loop van 2006 en begin 2007 nog een aantal wijzigingen voor ERTMS en de koppelingen van de beveiligingssystemen op de Belgische grens en overgangen met het bestaande spoor moeten plaatsvinden."

Kosten voor HSA

Kan geconcludeerd worden dat er thans twee startdata zijn voor vervoer namelijk een datum dat er gereden kan worden (1 april 2007) en een datum dat er gereden gaat worden (1 juli 2007). Welke vergoeding ontvangt de Staat indien HSA niet op 1 april 2007 maar op 1 juli 2007 start met het feitelijke commerciële reizigersvervoer? Gaat HSA wel vanaf 1 april 2007 betalen voor de vervoersconcessie?

Zoals ik u bij brief van 29 november 2005 (DGP/SPO/u.0503056) en tijdens het overleg met uw Kamer op 1 en 8 december 2005 heb laten weten, zal HSA per 1 juli 2007 starten met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. Daarbij zal tijdelijk gebruik gemaakt worden van alternatief materieel, aangezien de door HSA bestelde hogesnelheidstreinen dan nog niet beschikbaar zijn. 1 april 2007 is de contractueel met vervoerder HSA overeengekomen aanvangsdatum. Vanaf deze datum moet HSA op grond van het contract met de Staat starten met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid en moet HSA gaan betalen voor het recht om van de HSL-Zuid gebruik te maken. Hoewel er per 1 april dus nog geen reizigersvervoer zal plaatsvinden, zal ik HSA houden aan haar contractuele verplichting om per 1 april 2007 de concessievergoeding te betalen. Voor de maanden april tot en met juni gaat het daarbij in totaal om een bedrag van ongeveer € 17 mln.

4 augustus 2006

Artikel in het Financieel Dagblad over winst NS en exploitatie HSL

Het FD schrijft over het eerste half jaar 2006 van de NS:

"De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben de afgelopen zes maanden goede prestaties geleverd. De nettowinst steeg van € 114 mln. naar € 124 mln. en het aantal binnenlandse reizigerskilometers steeg met 7%. Ondanks de afwaardering van € 50 mln. in verband met de exploitatie van de HSL-Zuid liep ook het bedrijfsresultaat op van € 140 mln. tot € 146 mln."

29 augustus 2006

Email van medewerker DG Spoor aan griffier werkgroep HSL over stand van zaken.

V&W heeft een brief ontvangen waarin HSA aangeeft formeel de bindend adviesprocedure te starten. De Staat is via de landsadvocaat in overleg getreden met de juristen van HSA om te bepalen wie de drie adviseurs zullen zijn. Naar verwachting start de procedure eind

september. Een uitspraak wordt niet eerder dan na minimaal zes maanden vanaf de start verwacht.

8 september 2006

Krantenbericht De Volkskrant: "NS daagt staat voor de rechter"

De VK meldt in een kort bericht dat NS/HSA in de bindend adviesprocedure (door de krant ten onrechte als 'arbitrage' aangeduid) 110 miljoen euro eist, te weten € 50 mln. voor de kosten van leasetreinen en € 60 mln. in de vorm van een verlaging van de gebruiksvergoeding in 2006.

25 september 2006

Voortgangsrapport 19, 22026, nr. 255

Dit rapport beschrijft de eerste helft van 2006. De minister schrijft in de aanbiedingsbrief dat er uitspraak is gedaan in de bindend adviesprocedure betreffende de reistijden in België. De uitspraak houdt deels in dat HSA zich bij haar verzoek om aanpassing van de concessieovereenkomst naar aanleiding van de reistijden in België terecht heeft beroepen op een bepaald artikel uit de overeenkomst. De bindend adviseurs hebben voorts aangegeven dat de Staat nog aanvullende informatie kan overleggen ten aanzien van de door HSA verlangde aanpassing van de concessieovereenkomst naar aanleiding van de bediening van Den Haag en Breda. Als deze informatie over de bediening binnen is, zullen de bindend adviseurs ook over dat deel van het geschil hun definitieve oordeel vellen. Daarna zal op basis van het geheel van de uitspraak, de Staat het wijzigingsverzoek van HSA inhoudelijk beoordelen.

27 september 2006

Besloten overleg tussen werkgroep HSL-Zuid en ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat

De werkgroep heeft op basis van de tussenrapportage een aantal vragen geformuleerd waarover met de bewindspersonen wordt gesproken. Het faillissementsrisico van HSA en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Staat komen eveneens aan de orde.

4 oktober 2006

Algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over de 19^e voortgangsrapportage HSL (en de 20^e voortgangsrapportage Betuweroute)

De minister meldt dat de infrastructuur op het Noordelijke deel pas op 1 april 2007 gereed zal zijn voor testen, vanwege herstelwerkzaamheden aan de Tunnel Rotterdam Noordrand.

Overzicht verschuiving van de planning (van indienststelling in 1999 naar indienststelling in 2007)

In de periode van het eerste voorstel aan de Tweede Kamer (de PKB uit 1991) tot het laatst verschenen voortgangsrapport heeft de planning van het project HSL-Zuid zich als volgt ontwikkeld.

Ontwikkeling van de aan de Kamer gecommuniceerde planning HSL-Zuid

	Document	Tijdstip	Aan Tweede Kamer gemelde indienststellingsdatum
A	1e HSL-nota (PKB-1)	maart 1991	1998/1999
B	2e HSL-nota (PKB-1)	mei 1994	2004/2005
C	PKB deel 3 / basisrapport	mei 1996 / juni 1997	2004
D	Voortgangsrapporten 1 t/m 9	juni 1997 – april 2002	zuid(*): juni 2005 noord(*): december 2005
E	Voortgangsrapporten 10 t/m 16	april 2002 – maart 2005	Zuid (*): oktober 2006 Noord(*): april 2007
F	Voortgangsrapport 17	september 2005	April 2007
G	Brief over start vervoer	november 2005	in de 'nulvariant' (indien geen actie wordt ondernomen): - binnenlands vervoer: december 2007 - int. vervoer: februari 2008
H	Voortgangsrapport 18	april 2006	V&W: april 2007 HSA: juli 2007

(*) Zuid = zuidelijk tracé (Belgische grens – Rotterdam); Noord = noordelijk tracé (Rotterdam – Amsterdam)

Toelichting op de tabel

- De eerste HSL-nota uit 1991 meldt: 'besluitvorming begin 1992, start feitelijke aanleg in 1995, exploitatie in 1998/1999 (22 026, nrs. 2-3; p. 8)
- Onderhandelingen met België en het doen van aanvullend onderzoek, leiden drie jaar later tot een Nieuwe HSL-nota. De planning in deze HSL-nota: besluitvorming voorjaar 1995, start feitelijke aanleg tweede helft 1997, looptijd 6,5 à 7 jaar (ergo: oplevering in 2004/2005) (Nieuwe HSL-nota Beleidsnota p. 164)
- PKB 3: "De huidige planning geeft aan dat de HSL-Zuid in 2004 in gebruik genomen kan worden" (22 026, nr. 16-17; p. 22). In juni 1997 verschijnt in één document de basisrapportage, alsmede voortgangsrapport 1 die onderling tegenstrijdig zijn (22 026, nr. 74). De projectbeschrijving meldt (op p. 11) indienststelling in 2004 en de planningstabel (op p. 17) van voortgangsrapport 1 indienststelling medio 2005 (zuidelijk tracé België-R'dam) en eind 2005 (noordelijk tracé R'dam-Schiphol)
- In de voortgangsrapporten 1 t/m 9 blijft de planningstabel ongewijzigd: indienststelling medio 2005 (België-R'dam) en eind 2005 (R'dam-A'dam). In het 9e voortgangsrapport (12/10/2001) wordt gemeld dat de planning van de civiele onderbouw sterk onder druk staat. De planningstabel blijft echter ongewijzigd.
- In het 10e voortgangsrapport is de planning met 15 maanden opgeschoven: 9 maanden omdat gebruik gemaakt is van de 'slippage-deal' met de Infraprovider om de afgesproken

opleveringsdatum met negen maanden te mogen verschuiven. Daarnaast blijkt dat ook 6 maanden nodig is voor de testperiode.

In het 16^e voortgangsrapport wordt gesproken over een "inspanningsverplichting" van HSA om op 1 oktober 2006 vervroegd te starten met exploitatie op het zuidelijk deel

- F. In het 17^e voortgangsrapport staat: 'start commercieel vervoer 1 april 2007'. Onderscheid naar noordelijk en zuidelijk traject wordt niet meer gemaakt.
- G. In deze brief van 29 november 2005 (22026, nr. 239) worden de consequenties van de vertraging van de materieelvertraging uiteengezet en scenario's met oplossingen gepresenteerd. De nulvariant geeft de planning aan als er geen nadere actie wordt ondernomen.
- H. In het 18^e voortgangsrapport is de planning gebaseerd op het scenario waarbij HSA tijdelijk treinen inhuurt. VenW houdt om juridische redenen strikt vast aan vervoersgereedheid per 1 april, maar HSA heeft aangegeven dat het vervoer van start gaat in juli 2007.

De tabel laat zien dat de planning van het project voortdurend is aangepast. Planning konden niet worden gehaald. Zeker niet waar het de ambitie uit de PKB 1 uit 1991 betreft om in 1998/1999 een HSL gereed te hebben.

De voornaamste verklaring voor de verschuiving van de planning in de uitvoeringfase van het project is gelegen in de complexiteit van de gekozen contracteringsstrategie. De onderhandelingen met België is ook een belangrijke factor geweest voor het schuiven van de planning. Op basis van de laatste planning wordt het gereedkomen van de HSL per 1 april 2007 gehaald, maar is de vraag of er dan ook gereden gaat worden.

De concessieovereenkomst Staat-HSA

1. Inleiding

De concessie is een cruciaal document in dit dossier omdat hierin alle afspraken zijn vastgelegd tussen Staat en HSA. Over de essentie van de inhoud van de concessie is de Tweede Kamer in brieven ingelicht. De concessie zelf is als vertrouwelijk document op 13 december 2001 aan de Kamer gestuurd.

De bepalingen uit de concessie spelen een belangrijke rol bij conflicten tussen Staat en HSA. Bedacht dient te worden dat het in het kader van deze rapportage niet mogelijk is om zonder meer conclusies te trekken op basis van wat in de concessie is vastgelegd.

Ten eerste zijn sommige formuleringen en artikelen van zeer juridische of technische aard, hetgeen specifieke kennis vergt.

Ten tweede wordt veel verwezen naar andere documenten, overeenkomsten, bijlagen, specificaties, technische uitwerkingen en dergelijke. De concessie is derhalve op sommige punten slechts het kader (een raamdocument); de nadere uitwerking is vaak in onderliggende (technische) stukken geregeld.

Ten derde is de concessie uit december 2001 nadien op een aantal punten gewijzigd en hangen er nog enkele wijzigingsvoorstellen 'boven de markt'.

2. Relevante bepalingen uit de concessie

Onderstaand wordt, in volgorde van het contract, respectievelijk:

- a) de essentie van de meest in het oog springende artikelen van de concessie verwoord
- b) in aparte boxen de letterlijke contracttekst van enkele artikelen weergegeven

a. Enkele artikelen toegelicht

- **Artikel 2:** Regelt de duur van de concessie (i.c. 15 jaar) maar ook het inwerkingtredingstijdstip (de zogenaamde "Aanvangsdatum"). Bepaald is dat de Staat 3 maanden van tevoren aan HSA doorgeeft wat de Aanvangsdatum is, die in de concessie in beginsel op 1 oktober 2006 is vastgesteld (hetgeen ook in de brief aan de Kamer van 11 november 2001 is gemeld; 22026, nr. 145). Artikel 2 kent bepalingen voor het geval het later wordt dan 1 oktober 2006. In dat geval vergoedt de Staat de kosten die HSA heeft gemaakt als gevolg van uitstel van de Aanvangsdatum. HSA heeft de plicht om voorafgaand aan de bestelling van materieel met de Staat te overleggen.
N.B. Op 30 juli 2002 is door partijen een wijziging overeengekomen van dit artikel waarbij 1 oktober 2006 is vervangen door 1 april 2007. Opvallend is dat concessie wel rekening houdt met de mogelijkheid dat HSA treinen heeft besteld of geleast, maar op de Aanvangsdatum nog niet kan rijden omdat de Staat 'te laat' is. De situatie andersom (die zich nu voordoet) lijkt in de concessie niet te zijn voorzien.
- **Artikel 4:** Regelt de uitvoering van de HSL-Zuid Diensten, ofwel hoeveel treinen er per dag rijden tussen welke plaatsen. De inhoud van deze bepaling is ook opgenomen in de brief die de Kamer op 16 november 2001 hierover al heeft ontvangen.
- **Artikel 5:** Betreft de bepalingen over tarieven, waaronder de -later veel besproken- artikelen 5.3 en 5.4 die het opleggen een tariefsrestrictie door Staat mogelijk maken. Artikel 5.3 bepaalt dat de Staat voor 1 september 2002 kan besluiten de HSL-tarieven kan maximeren tot 125% van het tarief voor conventioneel spoor. HSA krijgt in ruil

daarvoor een verlaging van de aan de Staat te betalen gebruiksvergoeding met € 47 mln. per jaar.

Artikel 5.4 bepaalt dat indien de Staat na 1 september 2002 hiertoe besluit, er met HSA onderhandeld moet worden. De reguliere wijzigingsprocedure van de concessie (artikel 15) is dan van toepassing.



- **Artikel 13:** Is gewijd aan het materieel. Vastgelegd is dat het materieel onder meer dient te voldoen aan de TSI's. (Technical Specification for Interoperability). Artikel 13.1 regelt hoe en waanneer HSA over de nieuwste technische eisen (de TSI's) wordt geïnformeerd. Deze bepaling lijkt relevant in het inmiddels gerezen dispuut over de al dan niet te laat aangeleverde eisen op het gebied van het beveiligingssysteem.
- **Artikel 14:** Gaat in op zogenaamde 'Specifieke Wijzigingen'. Uitgangspunt is dat wijziging in wet- en regelgeving en/of de ontwikkeling van overheidsbeleid voor rekening en risico van HSA komen, tenzij sprake is van Specifieke Wijzigingen. Dit zijn wijzigingen in wet- en regelgeving of overheidshandelen die uitsluitend betrekking hebben op de HSL-Zuid infrastructuur of de diensten op de HSL-Zuid. Specifieke Wijzigingen kunnen nopen tot aanpassing van de overeenkomst (o.b.v. artikel 15). Over eventuele negatieve gevolgen van Specifieke Wijzigingen moeten partijen onderhandelen.
- **Artikel 15:** Wijzigingsprocedure. Dit artikel regelt op welke wijze en over welke onderwerpen beide partijen voorstellen kunnen doen ter aanpassing van de overeenkomst. Indien geen overeenstemming wordt bereikt, kan bindend advies gevraagd worden (o.b.v. artikel 37).
- **Artikel 25:** stelt dat HSA alleen formeel mededeling kan doen aan een door de Staat aangewezen contractmanager en andersom.
N.B. Dit verklaart waarom veel brieven in dit dossier door of aan de contractmanager zijn geschreven resp. gestuurd en niet via bijvoorbeeld door de SG of de minister.
- **Artikel 29:** Gaat in op de interfaces van het rollend materieel en de hogesnelheidsinfrastructuur. Eenvoudig gesteld: in dit artikel is geregeld dat vervoerder (HSA,) Infraprovider (Infraspeed) en beheerder (ProRail) zaken op elkaar afstemmen en elkaar voorzien van de nodige technische specificaties en documentatie.
- **Artikel 30:** ook dit is een cruciaal artikel omdat hier namelijk zaken voor de zogenaamde 'implementatieperiode' zijn opgenomen. De implementatieperiode is de periode vanaf 12 oktober 2001 tot de Aanvangsdatum, ofwel de periode waarin partijen zich nu bevinden. Met name artikel 30.3 sub iii is relevant. Dit gaat over het informeren door concessiehouder aan concessieverlener van mijlpalen, waaronder het tijdig beschikbaar hebben van rollend materieel. Ook regelt artikel de plicht voor HSA om vertragingen of andere zaken die van invloed zijn op het Implementatieplan of Business Plan te melden aan de Staat. Opvallend is artikel 30.11 waarbij de Staat zich heeft verplicht om geen contact te onderhouden met de treinenleverancier.
- **Artikel 37:** de procedure voor bindend advies (zie tekst van het artikel)

b. Letterlijke tekst van enkele artikelen

Artikel 2.5

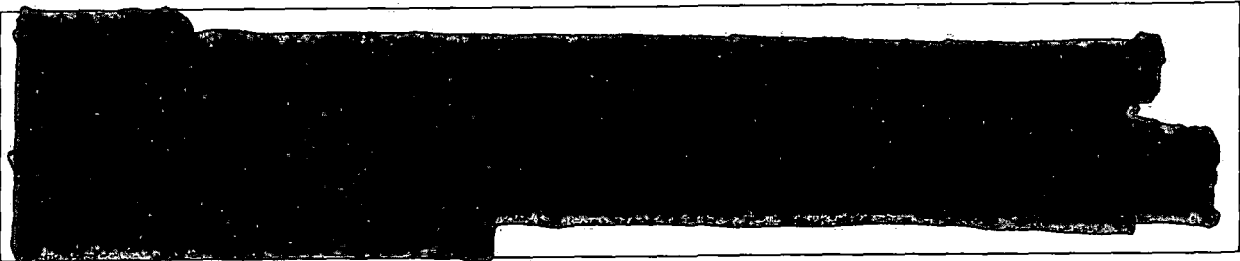
De Staat doet uiterlijk 3 (drie) maanden tevoren aan HSA Beheer schriftelijk opgave van de Aanvangsdatum, welke niet eerder zal zijn dan 1 oktober 2006.

Artikel 2.6

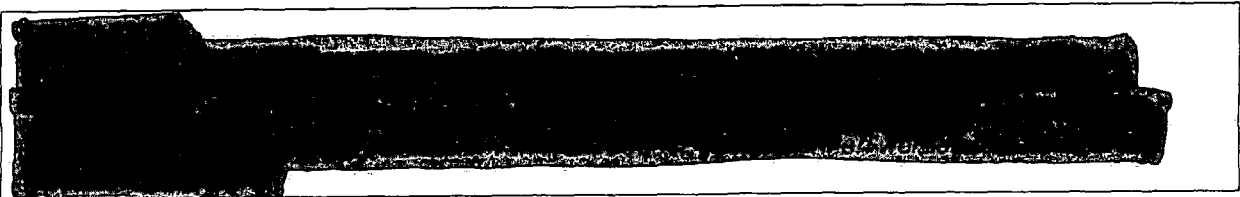
*Indien en zodra de Staat voorziet dat de Aanvangsdatum later zal zijn dan 1 oktober 2006, treedt de Staat in overleg met HSA Beheer. Alsdan bespreken Partijen de schadevergoeding die de Staat zal zijn verschuldigd ten gevolge van het uitstel van de Aanvangsdatum. Deze vergoeding bestaat uit de door HSA Beheer gemaakte en te maken kosten voor de financiering en de afschrijving van de activa van HSA Beheer, dan wel leasetermijnen, alsmede de onvermijdbare door HSA Beheer gemaakte en te maken operationele kosten gedurende de periode tussen 1 oktober 2006 en de Aanvangsdatum.
(...)*

Artikel 2.7

HSA Beheer is verplicht al het mogelijke te doen teneinde haar schade ten gevolge van uitstel van de Aanvangsdatum door de Staat te beperken. Tevens is HSA Beheer verplicht een maand vóór de definitieve bestelling van rollend materieel te overleggen met de Staat inzake de omvang en daarmee aan te gane verplichtingen en de mogelijkheden van flexibilisering van het afleveringsschema. Vanaf deze datum dient de Staat rekening te houden met mogelijke vergoedingen in verband met het uitstel van de Aanvangsdatum als bedoeld in artikel 2.6.

**Artikel 13.1**

Materieel dat ingezet wordt op de HSL-Zuid Infrastructuur dient onder meer te voldoen aan de TSI's. Zolang de TSI's nog niet van kracht zijn zal bij het uitbrengen van het bestek van nieuw materieel worden uitgegaan van de laatste (ontwerp) TSI's die de Europese Commissie tot dertig (30) dagen daarvoor aan de Lidstaten heeft voorgelegd. De Staat zal HSA Beheer onverwijld op de hoogte stellen indien haar nieuwe ontwerp-TSI's worden voorgelegd. HSA Beheer zal daarop de Staat informeren in hoeverre het bestek hierop nog kan worden aangepast.

**Artikelen 15.4, 15.5 en 15.6**

15.4 Een Wijzigingsvoorstel wordt schriftelijk gedaan en bevat – naar beste kunnen – in ieder geval een transparante, gedetailleerde, beschrijving van de voorgestelde Wijziging en de gevolgen van de Wijziging voor de reizigers, HSA Beheer, haar partners, de Beheerder en de Staat.

15.5 Binnen dertig (30) kalenderdagen na ontvangst van een Wijzigingsvoorstel dient de ontvangende Partij mede te delen (i) of zij het voorstel aanvaardt, danwel (ii) welke aanvullende informatie zij wenst danwel (iii) of zij een gemotiveerd tegenvoorstel wil doen.

15.6 Indien Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een (aangepast) Wijzigingsvoorstel, dan kunnen zij zich wenden tot het College van Adviseurs ingevolge artikel 37 met het verzoek een uitspraak te doen.

Artikel 25.1

Alleen die mededelingen die HSA Beheer en de door de Staat aangewezen Contract Manager aan elkaar doen, zijn aan te merken als relevante mededelingen in de zin van deze Overeenkomst.

Artikel 30.3

sub iii: HSA Beheer toont aan dat zij op de Aanvangsdatum beschikt over voldoende rollend materieel om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren. Daarbij zal HSA Beheer aantonen dat het beschikbare rollend materieel voldoet aan de op het moment van bestellen geldende toelatingseisen en dat het beschikbare rollend materieel technisch en functioneel geschikt is om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren overeenkomstig (i) het in deze Overeenkomst bepaalde en (ii) het in het Business plan beoogde volume. De nog benodigde detailleringen van – het ontwerp van – het rollend materieel dienen tijdig te kunnen worden uitgevoerd en deze dienen tijdig te worden afgestemd met alle partijen die in dat kader een rol spelen, zodat HSA Beheer op de Aanvangsdatum in staat is de HSL-Zuid Diensten uit te voeren.

Artikel 30.7

Zodra met betrekking tot één van de mijlpalen een vertraging valt te verwachten van meer dan drie (3) maanden, zal HSA Beheer de Staat hiervan zo spoedig mogelijk schriftelijk in kennis stellen. Indien de Staat daarom verzoekt, zal HSA Beheer een volledige uitleg geven over de oorzaken van de vertraging en over de maatregelen die HSA Beheer heeft genomen teneinde deze vertraging zo gering mogelijk te doen zijn.

Artikel 30.8

Indien zich tijdens de Implementatieperiode wijzigingen voordoen die een belangrijk effect hebben op het Implementatieplan of op het Business Plan, dan zal HSA Beheer de Staat hierover zo spoedig mogelijk informeren.

Artikel 30.11

Tijdens de Implementatieperiode zal de Staat zich onthouden van contacten met leveranciers van rollend materieel in zoverre dit betrekking heeft op de materieelbestelling van HSA Beheer, tenzij de situatie beschreven in artikel 29.5 en 29.6 zich voordoet. (NB artikelen 29.5 en 29.6 regelt zaken rond de toelating van rollend materieel op het spoor)

Artikel 37

37.1 Geschillen omtrent de uitleg en de uitvoering van deze Overeenkomst worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage

37.2 Iedere partij meent dat van een geschil sprake is omtrent de uitvoering van het bepaalde in de artikelen 2, 6, 12, 13, 14, 17, 18.1, 19.1(i) en 22, 23 en 29 heeft het recht (met uitsluiting van de burgerlijk rechter, niettegenstaande het recht van partijen de President in Kort Geding te adieëren indien de onverwijld spoed zulks vereist) dit geschil voor te leggen aan een college van drie bindend adviseurs. De Staat en HSA Beheer benoemen ieder één adviseur. De derde adviseur wordt benoemd door de twee overige adviseurs, of door de President van de Arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage indien en voor zover deze geen overeenstemming bereikt omtrent deze benoeming, en treedt op als Voorzitter van het College van Adviseurs.

37.3 Het College van Adviseurs doet uitspraak volgens de regelen van het recht.