



Minister

VERKEER  
EN WATERSTAAT

DIRECTIE REGELING EN BELEIDSAOVIET  
STREEKSTREKEN EN  
PARLEMENTAIRE ZAKEN

INKOMEND  
 UITGAAND

REG.NR. BSK 2012/150759

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

**Datum**  
2 augustus 2012

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/150759

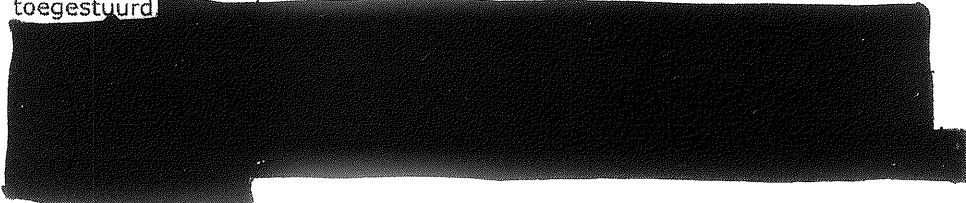
# beslisnota

EDJTB 01 08 12 11 41


Ultimatum van NMBS en beoordeling  
Samenwerkingsovereenkomst Fyra Internationaal

## Inleiding

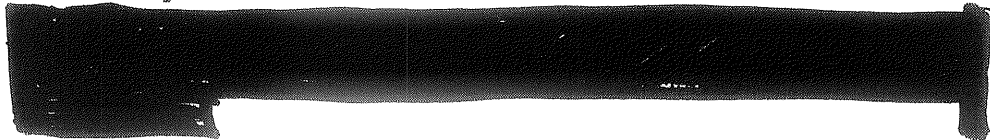
De vervoerders HSA en NMBS hebben u op 19 juni 2012 de Samenwerkingsovereenkomst (SWO) voor internationaal vervoer via de HSL-Zuid toegestuurd.



## Geadviseerde besluiten

Ik adviseer u  mee te werken aan de HSL-verbinding Den Haag - Breda - Brussel of de minder verlieslatende HSL-verbinding Antwerpen - Breda. Daarnaast adviseer ik u de Samenwerkingsovereenkomst in haar huidige vorm niet goed te keuren.

## Beslistermijn



paraaf  
Bestuursondersteuning

*via e-mail*

paraaf  
DGB-OVS

*via e-mail*



## Argumentatie

### Waarom de Samenwerkingsovereenkomst niet goedkeuren?

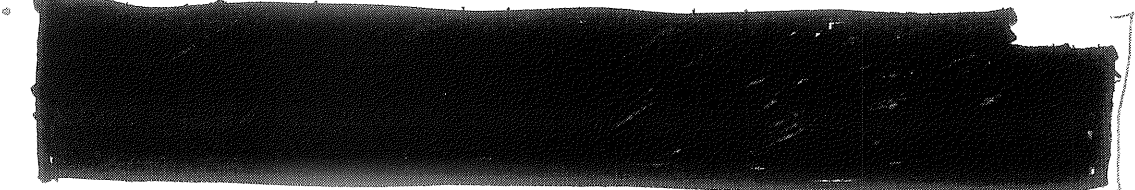
- Uit een juridische toets blijkt dat de Samenwerkingsovereenkomst (SWO) op meerdere punten afwijkt van het originele Conceptcontract uit 2001. Politiek van belang hierbij is dat het voorgenomen vervoersaanbod in de SWO uitsluitend bestaat uit 16x per dag Amsterdam – Brussel. In de afspraken uit 2001 heeft NMBS zich verbonden tot 32x per dag Amsterdam – Brussel. Op 6 maart 2005 heeft uw voorganger met haar Belgische ambtgenoot besproken dat afwijkend kan worden ingestemd met 16x per dag Amsterdam – Brussel én 10x per dag Amsterdam – Parijs én 8x per dag Den Haag – Breda – Brussel. Het vervoersaanbod van de SWO voldoet aan geen van beide maatstaven.



- Indien u de SWO in huidige vorm zou goedkeuren, dan zou u daarmee tevens juridisch verankeren dat de Fyra Amsterdam-Brussel pas zal starten. Hierdoor zou er een juridische impasse ontstaan, omdat één daarvan onvervulbaar is en de andere op grote bezwaren stuit. De SWO zou in haar huidige vorm nooit in werking treden.



- De Nederlandse Staat heeft sinds 2007 haar zienswijze herhaald dat er geen incongruentieprobleem hoeft te zijn en ook de adviezen van in dezen met NMBS gedeeld. Het standpunt van is dat het verschil in aanvangsdatum tussen de Nederlandse concessie voor het hogesnelheidsnet en de Samenwerkingsovereenkomst geen probleem hoeft op te leveren. Omdat er geen concessieplicht geldt voor internationaal reizigersvervoer, kunnen HSA en NMBS ook na 2024 hun gezamenlijke internationale treindiensten over de HSL-Zuid voortzetten.
- Afgezien van het Nederlandse standpunt dat er geen belemmeringen zijn, is het verlengen van de concessieduur tot meer dan tien jaar naar Europees recht niet toegestaan. Dit bleek ook uit gesprekken die mijn ambtenaren in de zomer van 2011 hebben gevoerd met de verantwoordelijke dienst van de Europese Commissie. De Staat kan niet voldoen aan een wens die onder Europees recht niet mag worden ingewilligd.
- Verder stelt Nederland zich op het standpunt dat niet de concessie te vroeg in werking is getreden, maar de SWO te laat komt. De infrastructuur is uiterlijk sinds medio 2009 gereed, terwijl oorspronkelijk zelfs was uitgegaan van 2005.





### **Gevolgen besluit**

Indien u de SWO in haar huidige vorm niet goedkeurt, kunnen NMBS en HSA een gewijzigde versie aanbieden ter goedkeuring. Als de vervoerders dit doen en deze opnieuw onbevredigend is, óf als de vervoerders dit niet doen

[Redacted text]

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

[Redacted text]

drs. L.M.C. Ojgering

### **Toelichting**

#### Wat is het incongruentieprobleem?

- NMBS wil de zekerheid dat de Fyra-diensten voor een looptijd van 15 jaar worden gecontinueerd. Anders zou zij de investeringen in het rollend materieel in minder dan 15 jaar moeten afschrijven, wat haar jaarlijkse resultaten onder druk zou zetten. Zij vraagt daarom de Nederlandse Staat om een looptijd van 15 jaar te borgen. Dit noemt NMBS het incongruentieprobleem.
- Dit probleem is ontstaan door een verschil in aanvangsdatum tussen de Nederlandse concessie voor het hogesnelheidsnet (aanvang juni 2009) en de Samenwerkingsovereenkomst (aanvang eind 2012/ begin 2013).
- NMBS en HSA hebben overigens in het verleden gewerkt en onderzoek gedaan om in 2009 te beginnen met vervoer Amsterdam-Brussel via de HSL-Zuid met behulp van het tijdelijk materieel, maar NMBS heeft dit uiteindelijk geweigerd en wilde wachten totdat het V250-materieel gereed zou zijn (eind 2012).