

Vergaderjaar 2009–2010

22 026

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

Nr. 311

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 februari 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 18 januari 2010 inzake de uitzending van KRO Reporter inzake HSA/HSL-Zuid d.d. 29 november 2009 (2009Z24764/2010D02213).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 februari 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik, C.C.M. (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Gerkens, A.M.V. (SP), Ham, B. van der (D66), Jager, H. (CDA), voorzitter, Koopmans, G.P.J. (CDA), Mastwijk, J.J. (CDA), Eski, N. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Boelhouwer, A.J.W. (PvdA), Samsom, D.M. (PvdA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Broeke, J.H. Ten (VVD), ondervoorzitter, Cramer, E.A. (CU), Koppejan, A.J. (CDA), Roemer, E.G.M. (SP), Ouweland, E. (PvdD), Jansen, P.F.C. (SP), Polderman, H.J. (SP), Rouwe, S. de (CDA), Tang, P.J.G. (PvdA), Linhard, P. (PvdA), Meeuwis, CLM (VVD), Mos, R. De (PVV) en Staaïj, C.G. van der (SGP).
Plv. leden: Gent, W. van (GL), Harbers, M.G.J. (VVD), Bommel, H. van (SP), Koşer Kaya, F. (D66), Pieper, H.T.M. (CDA), Atsma, J.J. (CDA), Bilder, E.J. (CDA), Hijum, Y.J. Van (CDA), Krom, P. de (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Vermeij, R. (PvdA), Besselink, M. (PvdA), Verdonk, M.C.F. (Verdonk), Anker, E.W. (CU), Knops, R.W. (CDA), Leeuwen, H. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Vacature, SP (), Lempens, P.P.E. (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Waalkens, H.E. (PvdA), Depla, G.C.F.M. (PvdA), Neppérus, H. (VVD), Agema, M. (PVV) en Vlies, B.J. van der (SGP).

1

Klopt het dat de HSA teveel heeft geboden voor het contract van de HSL?

Verschillende partijen hebben in de open aanbesteding in 2000 een bod uitgebracht voor het vervoer over de HSL-Zuid. Alle partijen hebben een bieding uitgebracht op basis van dezelfde informatie. Het is aan de respectievelijke partijen geweest om de hoogte van hun bod zelf te bepalen.

2

Waarom heeft u de NS zakelijk behandeld als een biedende partij en niet als overheidsbedrijf?

Zowel het Kabinet als uw Kamer hebben destijds besloten om een open aanbesteding te houden voor het vervoer over de HSL-Zuid. NS en KLM hebben als consortium een bieding uitgebracht op dit contract. Overigens is NS geen overheidsbedrijf, maar een verzelfstandigd bedrijf waarvan alle aandelen in handen van de Staat zijn.

3

Kunt u aangeven in hoeverre u als aandeelhouder invloed heeft uitgeoefend om het bod van de NS in 2001 te verlagen?

Van het uitoefenen van invloed op NS om het bod te verlagen is geen sprake geweest. Wel is er sprake geweest – na de bieding door partijen – van het uitonderhandelen van het vervoerscontract met HSA. Daarbij is een risicoverdeling tussen de Staat en de vervoerder afgesproken, wat heeft geresulteerd in een lagere concessievergoeding. Deze lagere vergoeding is ook opgenomen in het contract. Overigens is sinds 2005 de minister van Financiën de aandeelhouder van NS.

4

Wat is uw reactie op de stelling dat HSA zelf verantwoordelijk is voor het veel te laat bestellen van treinmaterieel?

Contractueel is het juist dat vervoerder HSA verantwoordelijk is voor de tijdige beschikbaarheid van de treinen. HSA heeft na aandringen van de Staat de treinen in 2004 besteld. De vertraging in de beschikbaarheid van de treinen in de afgelopen periode is grotendeels te wijten aan de Europese ERTMS-problematiek.

5

Kunt u aangeven wat de gevolgen zouden kunnen zijn als HSA failliet zou gaan? Kunt u hierbij ook ingaan op de gevolgen voor de aandeelhouders NS en KLM-Air France?

Zoals ik u reeds gemeld heb in de brief d.d. 30 januari 2009 (kamerstuk 22 026-288) leidt een eventueel faillissement van HSA tot het vervallen van de overeenkomst tussen de Staat en HSA. HSA en haar aandeelhouders hebben de verplichting om in dat geval gedurende één jaar de vervoerdiensten voort te zetten voor rekening en risico van de Staat, zodat de reiziger gebruik kan blijven maken van de HSL-Zuid en de Staat een nieuwe vervoerder kan aantrekken.

Een faillissement van HSA heeft tot gevolg dat de Staat de overeengekomen jaarlijkse vergoeding van HSA niet zal ontvangen. De Staat loopt hierdoor een bedrag van bijna 2 miljard euro mis. Verder vervallen de afspraken over kwaliteit die met HSA zijn gemaakt, zoals de afspraken op het gebied van bedieningspatroon en toegankelijkheid. Voor de aandeel-

houders NS en KLM-Air France betekent een faillissement dat zij in ieder geval het garantievermogen à € 350 miljoen kwijt zijn.

In geval van een faillissement van HSA en het aantrekken van een nieuwe vervoerder, dienen de aandeelhouders van HSA de treinen voor deze vervoerder beschikbaar te stellen. De nieuwe vervoerder kan, door de Europese regelgeving bedoeld om vrije toegang tot de nationale spoorweginetten voor internationale vervoerders te creëren, niet beschikken over een exclusief recht voor binnenlands vervoer op de HSL-Zuid. Dit zal belangrijke negatieve financiële consequenties hebben voor de Staat in de vorm van een lagere concessievergoeding.

6

Kunt u aangeven wat tot 2001 de argumenten waren om het HSL-spoor toe te voegen aan het hoofdrailnet? Waarom is het toevoegen van het HSL-spoor aan het hoofdrailnet niet gelukt? Is het mogelijk om na een faillissement van HSA het HSL-spoor alsnog toe te voegen aan het hoofdrailnet?

Het Kabinet en uw Kamer hebben besloten tot een aanbesteding van het hogesnelheidsvervoer. Hiervoor was een aparte positie voor het HSL-spoor noodzakelijk om het biedingsproces en de beoordeling van de biedingen mogelijk te maken. Na een eventueel faillissement van HSA, of na de concessieperiode van 15 jaar, zullen de mogelijkheden worden bezien om alsnog het binnenlandse HSL-Spoor onderdeel te maken van het hoofdrailnet.

7

Deelt u de mening dat een eventueel faillissement van HSA nieuwe kansen biedt? Welke mogelijkheid ziet u nog om het gebruik van het HSL-spoor aan een (andere) vervoerder onderhands te gunnen?

Zie ook de beantwoording van vraag 5 en vraag 6. Zoals ik u bij de bespreking van het MoU van 2008 heb laten weten, is een faillissement van HSA niet in het belang van de Staat en de reiziger, omdat dit kan leiden tot discontinuïteit van het vervoer.

8

Kunt u op basis van resultatenrekening en balansen, de financiële situatie van HSA gedurende de afgelopen drie jaren aangegeven? Kunt u daarbij de schatting over 2009 geven, en de raming voor 2010?

HSA geeft als naamloze vennootschap jaarlijks een financieel jaarverslag uit. Voor de jaren 2007 en 2008 heb ik de algemene gegevens uit de vennootschappelijke jaarrekeningen (zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel) bijgevoegd (bijlage I en II)¹. Aangezien het boekjaar 2009 formeel nog niet is afgesloten, kunnen noch HSA noch ik hierover nog iets mededelen. Ook kan ik geen speculaties uiten voor wat betreft een raming voor 2010. Het gaat hier om prognoses, die vanwege het bedrijfsgevoelige karakter niet openbaar kunnen worden gemaakt. Ik heb geen inzage in de volledige business case van HSA. Dit was ook de reden dat in de gesprekken over het MoU in december 2008 is uitgekomen op een uitstel van betaling om het financiële probleem op de korte termijn op te lossen.

9

Kunt u aangeven of, en zo ja welk deel van het garantievermogen dat NS aan HSA heeft verstrekt, per 31 december 2009 is aangesproken?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Nee. Het gaat hier om bedrijfsgevoelige informatie. Deze informatie kan derhalve niet openbaar worden gemaakt.

10

Kunt u aangeven wat de verwachting is ten aanzien van de terugbetaling van de staatssteun? Welk «terugbetaalritme» is gepland? Kunt u aangeven of de HSA minder gebruiksvergoeding gaat betalen?

In het MoU, dat ik in december 2008 uw Kamer heb doen toekomen, is vastgelegd dat HSA de gebruiksvergoeding voor de eerste drie, maximaal vier, jaar na aanvangsdatum nog niet hoeft te betalen. HSA dient dit uitgestelde bedrag, vermeerderd met rente, uiterlijk in de laatste drie jaar van de concessieperiode (2021–2024) alsnog te voldoen. Zoals ik u in december 2008 heb gemeld is van staatssteun geen sprake.

11

Is uw veronderstelling dat HSA op termijn 19 miljoen reizigers per jaar gaat vervoeren correct? Zo ja wanneer wordt dat aantal bereikt? Zo neen, wat is dan de prognose?

De veronderstelling dat HSA op termijn 19 miljoen reizigers zou gaan vervoeren is afkomstig uit de bieding van NS en KLM uit 2001. Als vervoerder op het Nederlandse spoorwegennet was NS als beste in staat een inschatting te maken van de te realiseren vervoercijfers op de HSL. De vraag of deze 19 miljoen reizigers per jaar wordt gerealiseerd, en zo ja wanneer, hangt af van de marktomstandigheden en de bedrijfsvoering van HSA.

12

In hoeverre is een nieuwe onderhandeling met de HSA over prestaties, zoals de tarieven, mogelijk?

De concessieovereenkomst met HSA uit 2001 bevat expliciete afspraken over de tarieven en het te leveren kwaliteitsniveau door HSA. Mede op basis van deze afspraken is de jaarlijkse concessievergoeding van HSA vastgesteld. De contractafspraken zijn één-op-één opgenomen in de per 1 juli 2009 verleende concessie. Heronderhandeling over de prestaties is niet mogelijk. Er bestaat wel de mogelijkheid om een tariefrestructie aan HSA op te leggen. Dit zou wel leiden tot een substantieel lagere jaarlijkse concessievergoeding aan de Staat.

13

Kunt u in een feitenrelaas aangeven welke contacten er zijn geweest tussen u en medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat enerzijds, en HSA en NS anderzijds, vanaf het moment dat HSA meldde dat er financiële problemen zijn? Kunt u aangeven welke documenten en informatie daarbij zijn gewisseld?

De contacten en documenten die ten grondslag hebben gelegen aan het MoU van december 2008 zijn naar aanleiding van een WOB-procedure in 2009 in kaart gebracht. De betreffende documentatie is openbaar gemaakt en beschikbaar op de website van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

14

Bent u bereid een lijst van de documenten te geven die een rol speelden bij de beoordeling van de financiële situatie van HSA, vanaf het moment dat HSA meldde dat er financiële problemen zijn? Op basis van welke documenten besloot u om HSA financieel te helpen? Bent u bereid deze stukken aan de Kamer te doen toekomen? Kunt u daarbij ook de stukken voegen die door Reporter zijn opgevraagd en verkregen in het kader van de Wet Openbaarheid van Bestuur, waaronder interne notities en gespreksverslagen?

Ik verwijs u allereerst naar de stukken die ik op 17 december 2008 met uw Kamer in een vertrouwelijk Algemeen Overleg heb besproken. Daarnaast zijn de documenten en informatie die ten grondslag lagen aan de totstandkoming van het MoU naar aanleiding van een WOB-verzoek in 2009 openbaar gemaakt. Vanwege het zeer grote aantal documenten (circa 6200 pagina's) heb ik de inhoudsopgave bij deze brief gevoegd (bijlage III)¹. De documenten zelf zijn voor download beschikbaar op <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/wobverzoeken/totstandkominghogesnelheidslijnhsl.aspx>.

15

Zijn de aandeelhouders van HSA, NS en KLM-Air France betrokken geweest bij de gesprekken en onderhandelingen tussen u en HSA? Zo ja, wat was deze betrokkenheid? Zo nee, waarom waren zij niet betrokken?

De gesprekken zijn gevoerd tussen de Staat en HSA. Namens de Staat was ik het aanspreekpunt. Omdat HSA voor haar aandeelhouder NS van groot belang is, was ook NS aanwezig bij de gesprekken. NS heeft het MoU ook mede ondertekend.

16

Bent u het eens met de stelling, zoals geuit in de Reporter-uitzending, dat de grondslag voor het verlenen van staatssteun aan HSA niet deugt? Zo nee, op basis van welke adviezen komt u tot dit oordeel? Bent u bereid om deze adviezen openbaar maken? Zo nee, waarom niet?

Zoals ik u bij het antwoord op vraag 10 heb gemeld is van staatssteun geen sprake. Dit standpunt wordt door de Landsadvocaat onderschreven. Adviezen van de Landsadvocaat betreffen beleidsinformatie die wordt gebruikt bij beleidsbeslissingen. Deze adviezen worden niet openbaar gemaakt.

17

Heeft de Europese Commissie bij u geïnformeerd naar de wijze waarop u HSA financieel tegemoet bent gekomen, of hebt u zelf contact gehad met de Europese Commissie over de steunoperatie? Zo ja, wat vindt u ervan dat de Europese Commissie zich bemoeit met de steun die u aan HSA geeft? Kunt u deze contacten chronologisch weergeven onder vermelding van het besprokene? Zo nee, waarom heeft u niet uit voorzorg contact opgenomen met de Europese Commissie om problemen achteraf te voorkomen?

De Europese Commissie heeft naar aanleiding van het MoU geen vragen gesteld. Aangezien van enige vorm van staatssteun geen sprake is, was het opnemen van contact met de Commissie over het MoU niet nodig. Zoals bij u bekend is de voornaamste aanleiding voor het afsluiten van het MoU de ERTMS-problematiek geweest. Deze externe factor speelt bij de toelating van alle materieel op de HSL-Zuid en komt in dezelfde mate voor in omliggende landen.

18

Wat zouden de gevolgen kunnen zijn als de Europese Commissie zou oordelen dat u ongeoorloofde staatssteun hebt verleend aan HSA?

Aangezien geen sprake is van staatssteun zal een dergelijk oordeel van de Europese Commissie er naar verwachting niet komen. Het speculeren over de gevolgen van een dergelijk oordeel is dan ook niet opportuun. Zie ook de beantwoording van vraag 17.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

19

Is het, zonder nu al duidelijkheid te geven over het verlengen van de vervoersconcessie NS voor het hoofdrailnet voor de periode 2015–2025, onmogelijk om toestemming te krijgen van de Europese Commissie om staatssteun aan HSA te geven?

Voor het geven van staatssteun aan HSA zou toestemming van de Europese Commissie vereist zijn. Of eventueel toestemming verkregen zou kunnen worden is twijfelachtig, aangezien de hoogte van de jaarlijkse concessievergoeding is gebaseerd op de bieding van NS/KLM die is gedaan tijdens een openbare aanbesteding.

20

Wat is uw reactie op de stelling van de hoogleraar Mededingingsrecht Jean Paul van Marissing, dat niet uit te sluiten valt dat de Europese Commissie zal oordelen dat de vertraging rond de ingebruikname van de HSL voor rekening van HSA komt en er dus sprake is van ongeoorloofde staatssteun?

Zoals ik u heb gemeld bij vraag 10, 16, 17 en 18 is van staatssteun voor HSA geen sprake geweest.