

Vergaderjaar 2011–2012

**22 026**

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

**Nr. 347**

### **LIJST VAN AANVULLENDE VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 14 februari 2012

Naar aanleiding van de brief van de minister van 18 november 2011 (kamerstuk 22 026, nr. 343) en de lijst van vragen en antwoorden over de financiële HSA-problematiek (kamerstuk 22 026, nr. 345) heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> een aantal aanvullende vragen aan de minister voorgelegd.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 14 februari 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Kuiken, A.H. (PvdA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Hazekamp, A.A.H. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Groot, V.A. (PvdA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Dijkers, S.W. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

*Klopt het dat u voor de berekening van de «gemiddelde gebruiksvergoeding» van € 101 mln. de bijdrage van het ministerie aan de verlaging van de gebruiksvergoeding (zijnde € 205,6 mln, zie onder andere de beantwoording van vraag 28) heeft toegevoegd? Kunt u uiteenzetten hoe het bedrag van gemiddeld € 101 mln. per jaar is berekend en op welke jaren dat bedrag is gebaseerd?*

De basis voor de jaarlijkse concessievergoeding voor het rijden over de HSL-Zuid is verlaagd met € 205,6 mln als gevolg van de externe omstandigheden ERTMS en EMC. De gemiddelde Gebruiksvergoeding van € 101 mln per jaar (prijspeil 2010) voor de HSL-Zuid is het bedrag dat als concessievergoeding voor het rijden over de HSL-Zuid (HSL-heffing), variabele gebruiksvergoeding aan ProRail en rente over uitgestelde Gebruiksvergoedingen wordt betaald.

Zoals bij u bekend bedraagt de huidige Gebruiksvergoeding die door HSA moet worden betaald € 166,5 mln per jaar. Dit betreft de door NS en KLM tijdens de aanbesteding in 2001 geboden € 148 mln, die ieder jaar conform het Besluit HSL-heffing wordt geïndexeerd en naar prijspeil 2010 is gebracht. HSA zou dit bedrag over de looptijd van de huidige concessie van HSA, 1 juli 2009 tot en met 30 juni 2024, moeten betalen. Dit betreft 15 concessiejaren.

De Staat zou echter niet  $15 * € 166,5 \text{ mln} = \text{ca. } 2,5 \text{ mld}$  ontvangen maar een lager bedrag. Dit als gevolg van een ingroeieregeling in het concessiecontract met HSA, waardoor in de eerste vier jaren van de concessie niet sprake is van een volledige betaling van de concessievergoeding. Deze ingroeieregeling omvat een reeks «jaarparameters». Dat betekent dus dat over de eerste vier jaar in feite slechts voor 2,5 jaar de volledige jaarlijkse concessievergoeding wordt betaald. In jaar 5 zou HSA dan voor het eerst de volledige concessievergoeding betalen. De betreffende jaarparameters voor de eerste vier concessiejaren zijn te vinden in artikel 5 van het Besluit HSL-heffing d.d. 22 augustus 2008 (<http://wetten.overheid.nl/BWBR0025849>).

De Staat zou hierdoor in de huidige set van afspraken een bedrag van  $13,5^1 * 166,5 = \text{ca. } 2,25 \text{ mld}$  aan concessievergoeding ontvangen. HSA is ook nog verplicht om rente over het in december 2008 afgesproken Uitzstel van Betaling te betalen. Hiermee komt de totale verplichting uit hoofde van de concessie van HSA op ca. € 2,4 mld. Dit bedrag is steeds genoemd als de schade voor de Staat indien HSA zou failleren.

De uitkomst van de gesprekken met NS is dat zij bereid is voor het rijden over de HSL-Zuid € 1 412 mln (prijspeil 2010) te betalen. Dit bedrag is vervolgens, inclusief de hierboven genoemde ingroei-korting (die van kracht blijft) teruggerekend naar een gemiddeld jaarbedrag. Aangezien de looptijd van de nieuwe financiële afspraken met NS over de HSL-Zuid van 1 juli 2009 tot en met 31 december 2024 is (een extra half jaar), dient de € 1 412 mln niet door 13,5 maar door 14 te worden gedeeld om tot het gemiddelde jaarbedrag van € 101 mln per jaar te komen.

2

*Kunt u toelichten waarom de jaarlijkse concessievergoeding niet € 88,25 mln. is (€ 1 412 mln in de periode 2009–2024 van zestien jaar), maar kennelijk het door u op meerdere plaatsen gepresenteerde bedrag van € 101 mln.?*

Zie mijn beantwoording van vraag 1.

<sup>1</sup> Over de eerste vier concessiejaren tellen de jaarparameters op tot 2,5. Dat betekent dat HSA gedurende de 11 resterende concessiejaren de volledige Gebruiksvergoeding zou betalen, oftewel een jaarparameter van 1. De vermenigvuldigingsfactor komt hiermee op  $11 + 2,5 = 13,5$ .

3

*Klopt het dat de vergoeding van € 101 mln. uit twee delen bestaat: een bijdrage van NS en een bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu?*

Nee. Zie mijn beantwoording van vraag 1.

4

*Klopt het dat conform de «invitation to tender» van 15 december 2000 een bieding van lager dan € 100 mln. per jaar (prijspeil 2000) bij de aanbesteding van de HSL-Zuid niet zou hebben voldaan aan de minimumeisen van de oorspronkelijke aanbesteding?*

In de invitation to tender van 15 december 2000 die is gehanteerd bij de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid in 2000 is opgenomen dat een bod van ten minste € 100 mln (prijspeil 2000) per jaar (naast andere criteria) noodzakelijk is voor partijen om in die betreffende tender te kunnen blijven deelnemen.

5

*Is deze aanbestedingsvoorwaarde de reden dat in de presentatiewijze van uw onderhandelingsresultaat steeds het bedrag van € 101 mln. wordt gehanteerd?*

Nee, het bedrag van € 101 mln (prijspeil 2010) per jaar is een gemiddeld bedrag, waarvan de totstandkoming in de beantwoording van vraag 1 wordt beschreven. Het is lastig dit bedrag te vergelijken met het in vraag 4 genoemde bedrag van € 100 mln (prijspeil 2000) per jaar. Sinds 2000 heeft de situatie zich drastisch gewijzigd. Ten eerste omdat de economische omstandigheden inmiddels significant zijn gewijzigd. Dit is de reden dat HSA zich, conform het Memorandum of Understanding van december 2008 heeft gemeld om in gesprek te treden over een oplossing. Ten tweede omdat iedere partij die in 2000 de aanbesteding van het vervoer zou hebben gewonnen ook de aftrek als gevolg van de externe omstandigheden ERTMS en EMC en als gevolg van de langere reistijd naar België en Frankrijk zou hebben gekregen. Ten derde omdat het bedrag van € 101 mln per jaar inclusief rente op uitgestelde Gebruiksvergoedingen is.

6

*Moet de minimale bijdrage van € 100 mln. om «compliant» te bieden eigenlijk niet geïndexeerd worden naar prijspeil 2011?*

Zoals ook in de beantwoording van vraag 5 is te lezen is er inmiddels een andere situatie ontstaan waarin de externe omstandigheden ERTMS en EMC de opbouw van het vervoer over de HSL-Zuid hebben bemoeilijkt. Tegelijkertijd zijn de economische omstandigheden verslechterd. Het relateren aan het bedrag van € 100 mln per jaar van destijds is daarmee niet meer relevant. Hiermee zou voorbij worden gegaan aan het feit dat de financiële problematiek zonder ingrijpen zou leiden tot een faillissement van HSA.

7

*Zou op basis van de oorspronkelijke financiële uitgangspunten voor de HSL-concessie de minimumopbrengst op basis van het actuele prijspeil momenteel uitkomen op een bedrag dat aanmerkelijk hoger is dan € 101 mln. per jaar? Zo nee, waarom niet?*

Nee. Zie mijn beantwoording van vraag 5 en 6.