

Vergaderjaar 2005–2006

22 026

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

Nr. 238

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 november 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 13 oktober 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister houdende antwoorden op vragen inzake HSA en ERTMS (Aanhangsel van de Handelingen nr. 2272);**
- **brief van de minister over vervoer HSL-Zuid, d.d. 11 oktober 2005.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Het heeft de heer **Slob** (ChristenUnie) verbaasd dat de treinen op het HSL-traject naar verwachting per 1 april niet zullen rijden, in ieder geval niet met de beoogde snelheid. Was deze situatie te voorzien geweest? Op vragen van Kamerleden heeft de minister eerder geantwoord dat dit het grootste risico was. Zij verwees daarbij naar de verhoren die in het kader van de TCI (Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten) hebben plaatsgevonden. Tijdens het openbare verhoor zei zij ook dat het veiligheidssysteem het grootste risico was. Volgens hem heeft zij de aard van het risico, zeker ook in financiële zin, onderschat. Kan de minister daarop reageren?

Een voor de hand liggende vraag is wie het gelijk aan zijn zijde heeft in de nu ontstane situatie. Er is sprake van een groot inhoudelijk conflict tussen de minister en het consortium dat het vervoer zou moeten regelen, HSA (High Speed Alliance). De heer Slob heeft er weinig zin in om in een welles-nietesspelletje terecht te komen. Hij vindt het ook heel onverstandig dat een hoge ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich op 4 oktober op radio 1 daartoe liet verleiden. Dat is te meer onverstandig omdat deze zaak voor de rechter zou kunnen komen. Is die mogelijkheid aanwezig? Kan de minister aangeven wat haar positie in dit geheel is? Heeft zij alles gedaan waartoe zij verplicht was volgens de afspraken die bij de concessieverlening zijn gemaakt? Heeft zij alle specificaties doorgegeven? De heer Slob constateert dat er bij de concessieverlening geen echte deadlines zijn afgesproken. Er is alleen aangegeven dat alles zo snel mogelijk moest gebeuren.

De volgende interessante vraag is hoe het nu verder gaat met HSA.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aprotroot (VVD), Ten Hoopen (CDA).

Ontstaat nu de situatie dat HSA straks niet kan voldoen aan het vereiste dat de treinen per 1 april rijden? Moet HSA dan wel een gebruikersvergoeding betalen? In principe is een bedrag van 148 mln. overeengekomen, maar dat zou in de eerste jaren wat lager kunnen uitvallen. Om welk bedrag gaat het dan? Bestaat dan niet het risico dat HSA failliet gaat? Moet de minister dan weer helemaal opnieuw beginnen met de aanbesteding?

Uit de brief van de minister maakt de heer Slob op dat deze zaak de Staat niets zal kosten. Is zij daar honderd procent zeker van? Kan zij dat onderbouwen? De minister verlangt van de NS dat de bestaande internationale verbindingen over gewoon spoor blijven bestaan totdat er wel over de HSL-Zuid kan worden gereden. Kan de minister dat garanderen? Welke mogelijkheden heeft de minister om dat bij de NS af te dwingen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) is bang dat de ontstane situatie uitloopt in een drama voor de reiziger. Het bericht dat op 1 april 2007 geen treinen zullen rijden, is schokkend. Hoe lang wist de minister al van de problemen? HSA claimt het departement al vanaf 2003 te hebben laten weten dat het niet goed ging. Was dat voor de minister geen aanleiding om tot actie over te gaan? Klopt de redenering van de minister dat HSA de treinen al eerder had kunnen bestellen, dus zonder op de hoogte te zijn van de technische specificaties voor het veiligheidssysteem op die lijn? Is het waar dat HSA een verkeerd contract heeft gesloten met AnsaldoBreda? Waarop baseert de minister deze harde conclusie? Welke deskundigen ondersteunen deze conclusie?

Ook al heeft de minister misschien gelijk, zij weet ook dat er een wereld van verschil zit tussen gelijk hebben en gelijk krijgen. De minister heeft drie scenario's voor mogelijke oplossingen. Het eerste is een scenario van niets doen en het erop aan laten komen. Los van de vraag of de minister HSA voor de rechter treft en wie daartoe het initiatief neemt, is het de vraag of de minister echt een winnaar wordt. Het ligt voor de hand dat HSA failliet gaat als deze alliantie wordt verplicht een gebruiksvergoeding te betalen. Dat scenario is dus geen goede oplossing. Ziet de minister dat ook zo? Het tweede scenario is de oplossingsrichting van de minister. Zij heeft erop gewezen dat er op de Betuweroute, die drie maanden eerder start, geleasde locs zullen rijden en zij vraagt zich af waarom dat niet kan voor de HSL. Gaan die locs wel snel genoeg? Zijn ze geschikt voor personenvervoer? Kan het technisch gezien? Wat betekent dat concreet voor de reistijd Amsterdam–Parijs? Welke gevolgen heeft het gebruik van geleasde treinen voor de snelheid en daarmee voor de verdeling van de kosten bij vertraging? Het derde scenario is het alternatief dat door HSA is ingebracht. De minister verwacht dat dit niet op tijd klaar zal zijn. Hoe kan het dat het in België wel lukt? Bovendien zou het niet betrouwbaar zijn om twee verschillende systemen op één spoor te hanteren. Waarom gebeurt dat dan wel in Spanje, Italië en Zwitserland? Waarom kiest men daar voor een ander systeem als back-up?

Voor de PvdA-fractie is het beslist geen uitgemaakte zaak dat de minister haar beurs trekt. De minister is er kennelijk van overtuigd dat het niet aan haar ligt. Elke oplossing zal dus in eerste instantie voor rekening van HSA komen en niet voor de overheid. De overheid zal hoe dan ook gedwongen zijn om daaraan mee te werken, maar dat is iets anders dan meebetalen. Mevrouw Dijksma wil graag weten wat uiteindelijk de bijkomende kosten zullen zijn van het later beschikbaar komen van materieel voor alle partijen die hierbij betrokken zijn. Wat gebeurt er als HSA failliet gaat? Welke kosten zijn daaraan verbonden voor het Rijk? Wat zijn de alternatieven voor de reizigers als er per 1 april 2007 geen treinen rijden?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het uitermate gênant dat er op 1 april 2007 waarschijnlijk geen trein zal rijden op de HSL. Het gaat om een publieke dienst betaald uit publieke middelen. De uitvoering daarvan

is weliswaar gedelegeerd aan HSA, maar de minister is en blijft verantwoordelijk. Zij had het nooit zover mogen laten komen. Zij had de uitvoering strikt moeten bewaken. Heeft zij voldoende actie ondernomen op het moment dat de verontrustende signalen binnenkwamen?

De minister is verstrikt geraakt in een web dat zij zelf gesponnen heeft. De belangrijkste draden van het web zijn de contracten met HSA en Infrasppeed. Angst voor nieuwe onderhandelingen met Infrasppeed zijn volgens de heer Duyvendak een belangrijke reden voor het gebrek aan beweging. Een andere reden voor de problemen is het voornemen om met een volstrekt nieuw veiligheidssysteem te werken, ERMTS 2, waarvan de specificaties pas tijdens het proces bekend zijn geworden. Bovendien is ervoor gekozen om geen echt alternatief back-upsysteem te maken. Er is een driehoek ontstaan tussen HSA, Infrasppeed en het ministerie met een sterk gejuridiseerde verhouding. Het web kan nog uitgebreider worden met de problemen met België en Frankrijk. De vertrouwensbasis is langzaam maar zeker geërodeerd. Is dit niet de consequentie van het feit dat het spoor primair als markt wordt beschouwd?

Het lijkt erop dat de minister het belangrijker vindt haar eigen straatje schoon te vegen dan om ervoor te zorgen dat er op 1 april 2007 daadwerkelijk treinen rijden. Zij is te veel een van de spelers in het spel geworden in plaats van de persoon die boven de partijen staat. Dit probleem kan alleen opgelost worden als zij echt leiderschap toont. Zij moet ervoor zorgen dat er op 1 april 2007 treinen rijden. Tijdens de discussie over de Betuwelijn heeft de minister gezegd dat daar koste wat kost treinen moesten rijden, omdat de dienstregeling van NS en Prorail daarop zijn ingericht. Voor de HSL is dat niet anders. De dienstregeling van NS wordt gebaseerd op het beschikbaar komen van die snelle treinen op 1 april 2007. Wat betekent dit voor de invoering van die nieuwe dienstregeling?

Mevrouw **Gerkena** (SP) constateert dat er een overdreven duur spoor is aangelegd dat veel schade aan het milieu heeft aangericht, maar dat er op 1 april 2007 geen treinen zullen rijden. De minister heeft contracten opgesteld met HSA. De vraag is alleen wat dat precies heeft opgeleverd. Is de minister bereid te erkennen dat contracten met marktpartijen geen garantie voor succes zijn? Zo ja, wat wil zij hier dan aan veranderen? Wat heeft zij aan contracten als zij er niets meer mee kan op het moment dat het fout dreigt te gaan? Blijkt hieruit niet dat niet alle publieke belangen te borgen zijn met contracten, afspraken, regels en wetten? Is hiermee niet het failliet van de marktwerking op het spoor aangetoond? Mevrouw Gerkena vindt dat de minister de partijen aan de contracten dient te houden, maar zij ziet ook in dat dit een risico oplevert. De financiële positie van HSA is niet al te rooskleurig. Wat gebeurt er als deze problemen tot het faillissement van HSA leiden?

Mevrouw Gerkena zet ook vraagtekens bij ERTMS (European Rail Traffic Management System). Wil de minister dat wel? Het schiet in ieder geval niet op bij de Betuweroute en de HSL. De minister zegt flink aan de slag te zijn geweest om snel duidelijkheid te hebben over de nieuwe versie van ERTMS. Hoe is het mogelijk dat het in andere landen al ingevuld is? Loopt Nederland passief achter andere landen aan? Nu definitief gekozen is voor ERTMS voor de HSL kan ook worden begonnen met ERTMS op het bestaande spoor, zodat de tijdelijke investering voor ATB++ waarvoor geld is gereserveerd niet nodig is. Is het geen weggegooid geld om nu nog het verouderde ATB++ aan te leggen? Wanneer komen de eerste stukken ERTMS op het bestaande spoor? Welk effect heeft dat op de capaciteit en de veiligheid? Kan de minister de Kamer een stappenplan met een tijdsplanning sturen? In EU-verband is gesproken over de aanleg van ERTMS op de Europese lijnen. ERTMS zou op bepaalde lijnen met 50% subsidie van Europa aangelegd kunnen worden. Wat gaat de minister daaraan doen? Op welke wijze gaat zij de overige 50% reserveren?

De heer **Hermans** (LPF) vindt de HSL een drama voor de belastingbetaler. De prognose voor de eindstand van de investeringen in de hogesnelheidslijn is 6,7 mld. En dat terwijl de tijdwinst voor de reiziger op Nederlands grondgebied slechts 20 minuten is. Dat is dus meer dan 300 mln. per minuut. Bij dit project speelt ook nog eens het drama van het mislukte projectmanagement. Hoe dan ook is er geen gemakkelijke uitweg. Er zijn drie alternatieven geschetst. Het eerste alternatief is niets doen, maar het resultaat daarvan is dat de HSA omvalt. Wat denkt de minister daaraan te doen? Hoelang zal een nieuwe aanbestedingsprocedure duren? Hoeveel tijd zou daarmee verloren gaan? De heer Hermans voelt er ook niets voor om HSA te belonen voor het afsluiten van slechte contracten. Het tweede alternatief is de oplossing van de Betuweroute. Hij heeft begrepen dat die 49 treinen er mogelijk niet zijn. Wat betekent dat voor de exploitatie van de Betuweroute? Het derde alternatief is het back-upstelsel. Hoe zit het dan met de veiligheid? Hoe zit het dan met de tijd? Wie gaat er meebetalen aan de kosten?

Ook de heer **Van Hijum** (CDA) is geschrokken van de berichtgeving over de HSL. Het is beschamend dat er op 1 april 2007 geen treinen rijden over de peperdure infrastructuur die is aangelegd. Hij is dan ook niet bereid om die vertraging als een voldongen feit te accepteren. Het contract met HSA is het uitgangspunt. De brief van de minister beschouwt hij als een tussenstand in de onderhandelingen met HSA. Hij neemt aan dat de minister de komende weken verder zal onderhandelen en dat zij nadelige gevolgen – vertraging en financiën – zoveel mogelijk zal beperken. Kan de minister toezeggen dat zij binnen drie weken met een uitgewerkt plan naar de Kamer komt? Kan zij daarin uitwerken hoe die vertraging wordt voorkomen en welke afspraken met HSA zijn gemaakt? De treinreiziger mag niet de dupe worden van een eventuele vertraging. Kan de minister garanderen dat internationale verbindingen, zoals de Beneluxtrein, blijven bestaan, zolang de HSL niet volgens de afgesproken dienstregeling rijdt? Kan zij aangeven wat de gevolgen voor de nieuwe dienstregeling van 2007 zijn? Door HSL en Betuwelijn zou er immers capaciteit vrijkomen, waardoor er meer treinen op bestaande trajecten kunnen rijden. Zwarte pieten heeft geen zin. Duidelijkheid over de verantwoordelijkheidsverdeling en over de rol die iedereen precies heeft gespeeld, acht de heer Van Hijum echter wel van belang. De kern van het probleem is dat er per 1 april 2007 onvoldoende treinstellen zijn toegerust met ERTMS om de dienstregeling te starten. Dat was wel vastgelegd in de contractuele afspraken met HSA. Het probleem ligt voor een deel bij de Franse vervoerder, SNCF, die laat is gestart met de ombouw van Thalys-treinstellen. Kan de minister duidelijk maken hoe de contractuele verantwoordelijkheid voor de ombouw van die treinstellen precies geregeld is? Hoeveel treinstellen worden daadwerkelijk omgebouwd door HSA en hoeveel door de Franse vervoerder? Hoeveel treinstellen moeten er zijn om de dienstregeling volgens schema te kunnen uitvoeren? Voor een ander deel ligt het probleem bij het te laat gereedkomen van treinstellen die HSA heeft besteld bij een Italiaans bedrijf. De minister suggereert in de brief dat HSA daar te laat mee is geweest en te rigide contractuele afspraken heeft gemaakt over specificaties. HSA beweert daarentegen dat die specificaties te laat geleverd zijn. Kan de minister duidelijk toelichten hoe het volgens haar zit? Het is de heer Van Hijum in ieder geval opgevallen dat de eerste omgebouwde Thalys-treinstellen al in oktober 2007 gereed zijn, terwijl de Nederlandse treinstellen pas in februari 2008 beschikbaar komen. Een periode van in ieder geval vijf maanden wordt dus al niet verklaard door de discussie over specificaties. Klopt deze conclusie en, zo nee, waarom niet? Kan de volledige dienstregeling ook worden uitgevoerd met het materieel dat nu is besteld? Kan de minister aangeven waarom zij de realisatie van het back-upstelsel niet ziet zitten? In de brief schrijft de minister dat zij geen financiële conse-

quantities accepteert. Kan zij garanderen dat de situatie die nu is ontstaan de Staat geen extra geld kost? Waar is die verwachting van de minister op gebaseerd?

De heer **Van der Sande** (VVD) merkt op dat er nog veel onduidelijkheid bestaat over de gevolgen van het probleem met de HSL en over de kosten voor de oplossing. Hij vindt dat alles in het werk moet worden gesteld om per 1 april 2007 te beginnen zonder dat het extra kosten oplevert voor het Rijk. Het uitstel van tien maanden zou volgens de HSA veroorzaakt zijn doordat het Rijk de vastgestelde specificaties te laat heeft geleverd, terwijl de minister zegt dat zij aan alle verplichtingen heeft voldaan. De uitvoeringspartijen geven aan dat er slechts één oplossing is, namelijk een tweede beveiligingssysteem, maar de minister wijst dat resoluut van de hand. Zij vindt dat dit te lang gaat duren. Daardoor moeten contracten opgebroken worden en zijn de kosten onzeker. Bovendien is de werking niet duidelijk. Het alternatief van de minister om ander materieel te gebruiken, wijst HSA weer van de hand. De mist wordt dikker en dikker. Wat is waar? Kan de minister daar een duidelijk antwoord op geven? Wie heeft volgens de contracten welke verantwoordelijkheid? Wie is verantwoordelijk voor de te late oplevering?

In de discussie over ERTMS is gebleken dat de bakens volgens een verouderde specificatie zijn ingebouwd. Moeten deze bakens aangepast worden? Gebeurt dat op tijd? Wat zijn de kosten daarvan?

De te late oplevering kan tot gevolg hebben dat de HSA failliet gaat en dat er helemaal niemand rijdt op dat traject. Hoe groot is dat risico? Wat is plan B op dat vlak? Bestaat de mogelijkheid dat HSA, indien zij door de rechter in het gelijk gesteld wordt over de schuldvraag van de vertraging, onder het contract uitkomt? In dat geval zullen er op 1 april 2007 ook geen treinen rijden. Hoe groot acht de minister deze kans?

Zeer recentelijk is in Europees verband afgesproken dat concurrentie op het spoor in heel Europa over enkele jaren mogelijk moet zijn. HSA heeft een langlopende concessie voor dit traject. Kan deze ontwikkeling ook van invloed zijn op de afgesloten contracten?

Het antwoord van de minister

De **minister** verwijst naar de brief van 11 oktober waarin zij de Kamer heeft laten weten dat de treinen van HSA te laat zullen zijn voor de start van het vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007. De minister staat voor het belang van de reiziger die erop rekent dat per 1 april 2007 snelle treinen zullen rijden. Zij heeft NS en HSA dan ook twee weken de tijd gegeven om uitsluitel te geven over het rijden met andere treinen over de HSL-Zuid per 1 april 2007. Zij moeten nagaan welke treinen er in Europa beschikbaar zijn en wanneer deze op de HSL-Zuid kunnen worden ingezet. NS en HSA hebben natuurlijk een bepaald vervoersconcept in het hoofd, maar het zou beter zijn als zij dat loslaten en wat breder zoeken, bijvoorbeeld naar treinen die wat minder snel kunnen rijden. Er zijn in Europa treinen met ERTMS-level 2 beschikbaar. De minister heeft voor de Betuweroute 49 locomotieven met ERTMS-level kunnen vinden, die grotendeels gereed zijn op 1 januari 2007. Dan moeten NS en HSA ook treinen kunnen vinden voor vier maanden later, dus per 1 april 2007. De minister zal de Kamer daar eind oktober over informeren. Vooralsnog gaat zij ervan uit dat NS en HSA treinen zullen vinden.

Een nieuw en extra beveiligingssysteem aanleggen in Nederland is niet de oplossing. Overigens werkt het door de NS bepleite TBL2-systeem op dezelfde manier als de terugvaloptie die al in de HSL-Zuid is gebouwd, te weten ERTMS-level 1. ERTMS-1 en 2 zijn gescheiden systemen: als het ene uitvalt, kan het andere het gewoon overnemen. Ze kunnen dus onafhankelijk van elkaar werken. Level 1 lijkt qua techniek op ATB en werkt al op veel plaatsen in Europa, bijvoorbeeld in Luxemburg, Oostenrijk en

Hongarije. In Europees verband is besloten om één gemeenschappelijk beveiligingssysteem te gebruiken, zodat treinen gemakkelijker in verschillende landen kunnen rijden en niet hoeven te stoppen bij de grenzen. Dit ERTMS-systeem is een sprong vooruit. Sinds 1996, bij de PKB HSL-Zuid, is bekend dat op de HSL-Zuid het ERTMS-beveiligingssysteem zal worden gebruikt. 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 allerlaatste 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.

Al sinds 2003 is de minister met HSA in gesprek over het back-upsysteem, maar iedere keer om een andere reden. De HSA heeft in verschillende brieven aangegeven waarom zij die treinen niet zou kunnen bestellen. Ten eerste was dat de tariefdiscussie. Toen kwam de arbitrage met de Belgen. Vervolgens ging het over de discussie met de Belgen over Breda en Den Haag. En sinds deze zomer zijn het de ERTMS-specificaties. De NS heeft in 2004 een aantal treinen besteld bij AnsaldoBreda. Het probleem is alleen dat die treinenbouwer geen ervaring heeft met hogesnelheidstreinen. De minister is er steeds van uit gegaan dat de treinen er per 1 april 2007 zouden zijn. De inhoud van het contract kent zij niet, want dat is de verantwoordelijkheid van NS. Wel heeft zij HSA diverse keren gemaand om vaart te zetten achter de bestelling van treinen. Pas in augustus 2005 kreeg de minister het signaal dat er geen treinen zouden zijn en daar heeft zij de Kamer toen meteen van op de hoogte gesteld. De minister heeft NS toen vier weken gegeven om een oplossing te vinden voor dat probleem. De oplossing van een ander back-upsysteem waar de NS in eerste instantie voor koos, vindt zij niet verstandig. Voor de paar maanden die overbrugd moeten worden, kan NS beter kijken naar andere treinen die in Europa verkrijgbaar zijn.

In augustus heeft de minister met HSA gesproken over ERTMS. Zij heeft na dat gesprek, mede op verzoek van HSA, contact opgenomen met haar Franse collega over het inbouwen van ERTMS in de Thalys. Als ERTMS een minderwaardig systeem is, dan is de vraag waarom HSA de minister daarvoor op pad heeft gestuurd. De Europese coördinator van ERTMS, de heer Vink, 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 **voorzitter** constateert dat de minister de nog openstaande vragen schriftelijk zal beantwoorden. Deze antwoorden vormen samen met de brief die de minister eind oktober naar de Kamer stuurt de basis voor de voortzetting van de discussie over dit onderwerp.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kool