

Vergaderjaar 2005–2006

**22 026**

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

**Nr. 243**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 5 januari 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 1 december 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 november 2005 inzake start vervoer over de HSL-Zuid (22 026, nr. 239).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Hofstra** (VVD) vindt het van het grootste belang dat er een oplossing wordt gevonden voor de problemen rond de ingebruikname van de HSL-Zuid. De minister heeft een logische keuze gemaakt. Naast de optie waarvoor de minister heeft gekozen, bestaat de mogelijkheid om een jaar geen treinen te laten rijden op het traject. Deze mogelijkheid is zeer politiek onaantrekkelijk, maar moet gezien de risico's die ontstaan als de High Speed Alliance (HSA) het niet redt wellicht worden overwogen. In de brief wordt de verantwoordelijkheidsverdeling hier en daar wat warrig beschreven. Waarom wordt er gesproken over arbitrage? Is de relatie tussen de minister en de HSA zo slecht? Kan de minister voorkomen dat er allerlei verwarrende relaties ontstaan die later wellicht juridisch slecht kunnen uitpakken voor de Staat? Kan de minister een nadere toelichting geven op de procedure rond de toelating van de locomotieven en de eventuele risico's die hierbij een rol spelen?

De Beneluxtreinen moeten blijven rijden totdat alles op de HSL-Zuid rijdt zoals de bedoeling was. Het is vervelend dat Den Haag niet bediend wordt, maar de verbinding Den Haag–Rotterdam is op zich goed. Het is een groter probleem dat niet gereden wordt op de nieuwe verbinding tussen Breda en Antwerpen. Kan hier in overleg met België een voorziening voor worden getroffen? Is er een contractuele mogelijkheid om de Fransen aan te spreken op de prestaties met betrekking tot de ombouw van de V300-treinen? Het plan is om op de HSL-Zuid voorlopig te gaan rijden met locomotieven die waren besteld voor vervoer over de Betuwe-route en met wagons die nu worden gebruikt voor de intercityverbinding naar Maastricht. Wat betekent dit voor NS Reizigers en voor de bediening van de Betuweroute? De heer Hofstra gaat op voorhand niet akkoord met

<sup>1</sup> 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) en 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), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen.

de suggestie uit de bijlage dat de HSA de € 30 000 subsidie per locomotief voor aanpassing aan het veiligheidssysteem ERTMS vergoed krijgt van het ministerie. Kan de minister iets zeggen over de consequenties van de vertraging en de mogelijke oplossing voor Infrspeed, die voor de basisbeveiliging zorgt?

De slechte relatie tussen het ministerie en de HSA baart zorgen. Het financiële belang dat is gemoeid met de gekozen optie bedraagt 100 tot 150 mln., inclusief derving van de opbrengsten. Het kost de Staat kapitalen als de HSA het financieel niet redt en er een nieuwe vervoerder moet worden gezocht. De optie om niets te doen, moet daarom in het achterhoofd worden gehouden. De heer Hofstra stelt voor om op zondag 1 april 2007 een stoomlocomotief met de rijtuigen van de Oriënt Express erachter over de HSL-Zuid naar Parijs te laten rijden en weer terug.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) merkt op dat het nu zeker is dat er op 1 april 2007 geen treinen zullen rijden op de HSL-Zuid. De zes voorgestelde opties bieden geen van allen een echte oplossing omdat zij er niet toe leiden dat er op tijd gereden zal worden en bovendien allemaal veel extra kosten met zich meebrengen. De minister heeft gelijk dat aanpassing van de infrastructuur nooit zal leiden tot het op tijd rijden van de treinen. Als er in 2008 wordt gereden met treinen van AnsaldoBreda, is het volgens de HSA toch nodig om een back-upstelsel te hebben voor het geval het ERTMS-systeem kinderziektes vertoont. De minister vindt dit echter niet nodig. De formele verantwoordelijkheid voor het beveiligingssysteem ligt bij Infrspeed, maar er moet een politiek besluit over worden genomen door de minister. Als er iets misgaat, zal de minister daar te zijner tijd ook op worden afgerekend.

Wanneer komen de locomotieven beschikbaar en wanneer zal ermee worden gereden? Wat heeft dit voor gevolgen voor de dienstregeling? De toelatingsprocedure voor de locomotieven kan een risico met zich meebrengen. De bediening van Breda is een probleem, dus hier moet met voorrang een oplossing worden gezocht. De kosten van de voorkeursvariant bedragen bijna 50 mln. Is dit een hard cijfer of kunnen de kosten verder oplopen? De minister wil de extra kosten niet betalen, maar de HSA is van mening dat deze wel door het ministerie moeten worden vergoed. Daarom wordt een bindende adviesprocedure gestart. Wiens idee was dit? Hoe sterk staat de Staat in deze procedure? Wat voor consequenties heeft het voor de HSA als zij deze procedure verliest? Er ontstaat een politiek probleem als de Staat de extra kosten moet dragen. Als ervoor wordt gekozen om helemaal niets te doen, de nulvariant, moet de HSA wel een gebruiksvergoeding betalen. Dat levert een groot financieel probleem op voor de HSA. Er moet worden onderzocht wat de oorzaak is van de ontstane problemen.

De heer **Van Hijum** (CDA) wordt niet vrolijk van de ontstane situatie. De indruk is dat er samen met de HSA serieus werk is gemaakt van het in beeld brengen van alle alternatieven en het maken van een afweging hiertussen. Is de gekozen optie de enige reële mogelijkheid om voor 1 december 2007 treinen te laten rijden? Is er overeenstemming met de HSA over deze optie? Wat is de winst van deze oplossing ten opzichte van niets doen? De Thalys en de Beneluxtrein blijven immers rijden. Aan welke vervoersvraag wordt tegemoet gekomen? Biedt deze oplossing perspectief in bedrijfseconomisch opzicht? Wegen de kosten op tegen de baten? De extra kosten van 50 mln. die moeten worden gemaakt om eerder treinen te laten rijden, moeten voor rekening komen van de HSA en niet van de Staat. Is er arbitrage nodig? In hoeverre kan de toelatingsprocedure voor locomotieven nog voor problemen in de planning zorgen?

Mevrouw **Gerkena** (SP) merkt op dat uit de brief blijkt dat de minister de zekerheid wil dat er zo snel mogelijk treinen gaan rijden over het spoor

van de HSL-Zuid. Is dit een oplossing van de minister of van de HSA? Wordt hiermee de HSA geen carte blanche gegeven om niet meer te werken aan de oplossing met de V250-treinen? Is er definitief geen uitzicht meer op een reguliere dienstregeling voor de HSL-Zuid op 1 april 2007 of kort daarna? Het Rijk moet de extra kosten van 50 mln. en de eventuele overige kosten voor aanpassing niet voor zijn rekening nemen. Waarom gaat de minister met arbitrage aan de slag als zij denkt in haar recht te staan? Onder andere gezien het debacle met de IJzeren Rijn verdient arbitrage niet de voorkeur. Als de minister vindt dat zij in haar recht staat, moet zij naar de rechter stappen. De HSA heeft een probleem omdat zij te laat treinen heeft besteld. Het verdient de voorkeur om voor de nulvariant te kiezen. De HSA moet haar eigen problemen oplossen en gewoon de gebruiksvergoeding betalen, ook als er geen treinen rijden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat de minister te optimistisch is geweest. De voorgestelde oplossing is een doekje van het bloeden en komt niet in de buurt van de verwachte dienstregeling. Het is niet uit te leggen dat er pas twee jaar na het gereedkomen van de rails, namelijk in het voorjaar van 2009, een volwaardige dienstregeling is. Het is de vraag of de minister tijdig heeft gereageerd op de ontstane problemen. De Kamer moet uitzoeken hoe dit zover heeft kunnen komen.

De fractie van GroenLinks wil nog geen keuze maken tussen de aangeboden oplossingen. In een foldertje over de HSL-Zuid staat dat er elke tien minuten een HSL-trein gaat rijden van Amsterdam naar Rotterdam. Uit de brief blijkt dat er pas na een halfjaar of driekwart jaar elk half uur een HSL-trein gaat rijden op dit traject en dat de dienstregeling naar Brussel nog veel drastischer wordt beperkt. Hoeveel minder treinen gaan er rijden en welke tijdswinst wordt geboekt op de trajecten? Worden de geleasde treinen pas uit de dienstregeling genomen als de reguliere dienstregeling volledig op orde is?

De extra kosten van de voorgestelde optie worden geschat op 50 mln. Dat zijn echter alleen de kosten voor het leasen van locomotieven en rijkstrijtuigen. De inkomstenderving voor de HSA zal echter hoger zijn. De vraag is wat de HSA de reiziger te bieden heeft. De omzet zal veel lager zijn dan is geprognosticeerd. Er zal ook een minder hoge prijs voor het vervoerbewijs kunnen worden gevraagd als de tijdswinst op het traject Amsterdam –Rotterdam maar tien minuten is. De inkomstenderving kan over een periode van anderhalf jaar oplopen tot 150 à 200 mln. en daar komen de 50 mln. voor het materieel nog bij. De situatie is kritiek. Wat betekent dit voor de HSA? Er kan wel worden gezegd dat de HSA de problemen zelf moet oplossen, maar de HSA is NS en daar is de Staat 100% aandeelhouder van. De kosten zullen dus altijd door de belastingbetaler moeten worden betaald. Hoe beoordeelt de minister de toekomst van de HSA? Is in het contract met Angel Trains inzake de locomotieven opgenomen dat alle risico's wat betreft de veiligheidssystemen bij dit bedrijf liggen? Garandeert Angel Trains dat het een passend veiligheidssysteem heeft dat werkt en dat het STM, de overgang tussen ERTMS en het bestaande systeem, goed op de treinen zal zetten? Garandeert het bedrijf bovendien dat het de risico's draagt als dit niet lukt? De HSA is van mening dat er een back-upsysteem moet komen voor het veiligheidssysteem. De minister is het daar niet mee eens. Zij neemt hiermee een groot risico. Neemt zij hier bewust alle verantwoordelijkheid voor?

De heer **Hermans** (LPF) concludeert dat de minister niet meer zo optimistisch is in haar laatste brief. In de brief worden verschillende opties beschreven. Er is gekozen voor Angel Trains, omdat dit bedrijf de locomotieven mogelijk eerder kan leveren. Mitsui heeft niet gereageerd op de letter of intent. Is hierover contact opgenomen met dit bedrijf? Zijn er mogelijkheden om Den Haag beter te bedienen? Wat is de toegevoegde waarde van de gekozen oplossing? De tijdswinst die wordt geboekt bij de

voorkeursvariant, bedraagt respectievelijk 12 en 38 minuten. Hoe hard zijn deze cijfers?

Wordt er bij de keuze van alternatieven gelet op mededingingsaspecten? Er is immers eerder aanbesteed. Houdt de minister vast aan betaling van de gebruiksvergoeding? In de concessie is voorzien in een mogelijk faillissement. De HSA moet dan nog een jaar doorrijden zodat er tijd is voor een nieuwe aanbestedingsprocedure. De HSA moet niet met allerlei noodgrepen overeind worden gehouden, mede met het oog op mededingingsaspecten. Het doel is dat er uiteindelijk wordt gereden op de lijn met een volledige dienstregeling.

Is het nodig om een bindende adviesprocedure te starten over de kosten? Heeft het ministerie hiervoor gekozen of moet dit op grond van de concessie? Het is niet wenselijk om een dergelijke procedure te starten omdat de kosten van een alternatief uiteindelijk voor rekening van de belastingbetaler zullen komen. De voorkeur van de heer Hermans gaat vooralsnog uit naar de nuloptie.

De heer **Van der Ham** (D66) vindt de zaak onverkwikkelijk. Bij rechtszaken of arbitrage is de reiziger meestal het kind van de rekening. Welke mogelijkheden zijn er om bij arbitrage zaken te regelen voor de reizigers, zoals een korting op de tarieven in de eerste jaren? Op die manier kan er wellicht voor worden gezorgd dat die 50 mln. via een omweg terug komt bij de reiziger. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat het reizen via de HSL-Zuid aantrekkelijk wordt gemaakt voor de reiziger en dat de afwijking van de dienstregeling wordt gecompenseerd? Er moet naar creatieve oplossingen worden gezocht. De HSA is verantwoordelijk voor de ontstane problemen, dus die moet in eerste instantie opdraaien voor de extra kosten. Een faillissement van de HSA zal leiden tot nog meer extra kosten, dus dat is niet wenselijk. De HSA moet echter wel de gebruiksvergoeding betalen, wellicht door middel van het geven van kortingen aan reizigers. Er moet worden gezocht naar mogelijkheden om het financiële probleem te spreiden. De problemen met de HSA zullen worden meege-nomen bij de onderhandelingen over een nieuwe concessie voor de NS in 2015.

#### **Het antwoord van de minister**

De **minister** zegt dat zij met een bezwaard gemoed begint aan haar beantwoording. Zij vindt het ontzettend vervelend om te moeten zeggen dat er op 1 april 2007 geen treinen zullen rijden. Alle alternatieven om toch vervoer mogelijk te maken vanaf 1 april 2007, zijn onderzocht. Er zijn echter niet tijdig voldoende treinen beschikbaar om met de dienstregeling te kunnen starten. De minister zal de zes in de brief genoemde alternatieven toelichten en uitleggen waarom zij en de HSA de voorkeur hebben uitgesproken voor het tijdelijk inzetten van de locomotieven van Angel Trains. Mitsui viel af omdat het bedrijf het contract blijkbaar niet wilde tekenen.

Op 1 april 2007 is er één locomotief beschikbaar waarmee testritten zullen worden gereden in afwachting van de rest van de locomotieven. In juli 2007, dus drie maanden later dan gewenst, zijn er vier locomotieven beschikbaar en kan worden gestart met commercieel vervoer. Het onderhouden van een twee-uurdienst tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda is dan mogelijk. In september 2007 komen er weer locomotieven bij en vanaf november kunnen zij alle twaalf in bedrijf worden genomen. Er wordt dan een halfuurdienst tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda mogelijk en een twee-uurdienst tussen Amsterdam, Rotterdam en Brussel. De aangegeven reisduur voor de ritten is hard, en de genoemde tijdswinst dus ook.

In de contacten met Angel Trains is naar reële opties gekeken. Er is een contract gesloten op basis van wat de leverancier haalbaar achtte. De

exacte invulling van de diensten die met de beschikbare locomotieven worden gereden, moet nog nader worden geoptimaliseerd. Er wordt slechts tot Brussel met de treinen gereden omdat de treinen anders te lang niet beschikbaar zijn op het traject vanaf Amsterdam. Vanaf Brussel kan met de bestaande Thalys naar Parijs worden gereisd. De Thalys zal blijven rijden vanaf Brussel. Er zal nog worden onderzocht hoe dit precies moet worden geregeld. Om de reizigers in de periode tot de treinen beschikbaar zijn een acceptabel vervoersaanbod te kunnen leveren, zullen de bestaande verbindingen over de oude lijnen, dus de Thalys en de Beneluxtrein, worden gehandhaafd tot het voorjaar van 2008.

In 2008 zal conform de geplande dienstregeling worden gereden op de HSL-Zuid, en niet pas in 2009 zoals de heer Duyvendak zei. De leaseperiode van de locomotieven van Angel Trains is twee jaar, zodat deze kunnen blijven rijden tot de normale dienstregeling kan worden gerealiseerd met het nieuwe snelle materieel. Dat zal in april 2009 volledig beschikbaar zijn. Er is gekeken naar ontwikkelingen in andere landen. In Spanje is men ook gestart met een beperkte dienstregeling en met wat langzamere treinen dan gepland. De reizigersbezetting van de treinen was goed. Er is daar inmiddels een normale dienstregeling. De optie met locomotieven van Angel Trains, levert toch tijdwinst op voor reizigers. Op het traject Amsterdam-Brussel wordt een tijdwinst van 38 minuten geboekt en dat is substantieel.

Er is niet voor de nuloptie gekozen omdat er dan toch aan Infrasppeed moet worden betaald voor het veiligheidssysteem en de HSA de gebruiksvergoeding zal moeten betalen terwijl zij geen inkomsten heeft. Voor wijziging van de dienstregeling is een contractwijziging nodig. Het contract is al gewijzigd toen er een jaar uitstel, dus tot 1 april 2007, is verleend. Op grond van het contract moet er per 1 april 2007 commercieel vervoer plaatsvinden op de HSL-Zuid en er moet dan dus ook een gebruiksvergoeding worden betaald. Als wordt gekozen voor de nuloptie, maken de betrokken partijen zich wat de treinen betreft ook 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 treinenbouwers is enigszins geschokt, want er waren al harde afspraken over de levering en die zullen niet worden nagekomen. Onder politieke druk is de levering van de Franse treinen vervroegd naar eind 2007. Met de gekozen optie is er zekerheid dat er vanaf juli 2007 een gedeelte van de dienstregeling kan worden gereden. Als wordt gekozen voor de nuloptie, zou pas in februari 2008 een start kunnen worden gemaakt met de dienstregeling.

Het financiële aspect is ook een belangrijk argument om niet voor de nuloptie te kiezen. De kosten van de voorgestelde optie worden geraamd op 25 mln. per jaar. De kosten van de treinen komen voor rekening van de HSA. Er is contractueel vastgelegd dat er zal worden gereden en de verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van materieel ligt bij de vervoerder. Voor de gebruiksvergoeding geldt hetzelfde, want ook die is in het contract opgenomen. Het ministerie en de 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 inkomsten die de HSA in de beginperiode zal hebben, zullen niet opwegen tegen de extra kosten die de voorkeursoptie met zich meebrengt omdat er te weinig treinen zijn om mee te rijden. Het is duurder om te rijden dan om niet te rijden. Als er wordt geleased, heeft de HSA in elk geval twee jaar lang de beschikking over twaalf locomotieven. De NS staat garant voor de HSA voor 200 mln., dus zij zal niet direct failliet gaan. Als dat onverhoopt wel gebeurt, moet nog een jaar worden doorgereden. Dat jaar kan dan worden besteed aan een nieuwe aanbesteding. De verantwoordelijkheidsverdeling, de arbitrage en de financiële aspecten zullen nader worden besproken in een besloten overleg.

Er zijn niet voldoende locomotieven om ook over de HSL-Zuid van Breda naar Antwerpen te rijden. Er kan in overleg met de Belgische staatssecretaris van Overheidsbedrijven worden bezien of het mogelijk is om treinen op dat traject te laten rijden. Alle treinen moeten officieel worden toegelaten, dus er is geen sprake van een speciaal risico. De toelating van de locomotieven is al in gang gezet voor de Betuweroute. Er kan deels gebruik worden gemaakt van buitenlandse toelatingen van al bestaande rijkstuigen. Er zal worden getracht om de risico's te minimaliseren in onderling overleg met de leveranciers. De inspectie is ook al hard bezig met de toelating. Doordat Angel Trains gebruik maakt van de locomotieven die al zijn besteld voor de Betuweroute, kan er bijna tijdig worden gereden op deze lijn. Angel Trains heeft extra locomotieven kunnen halen voor de Betuweroute. De gekozen oplossing heeft geen effect op de bestaande dienstregeling van NS Reizigers op het hoofdrailnet, maar deze zal niet worden uitgebreid. Het leveren van rijkstuigen levert hoogstwaarschijnlijk geen problemen op voor NS Reizigers.

Angel Trains is de enige treinfabrikant die het veiligheidssysteem STM op orde heeft en kan inbouwen. Het risico met betrekking tot het veiligheidssysteem ligt bij Angel Trains, dat is vastgelegd in het contract. Er moet enige haast worden gemaakt met de besluitvorming, omdat anders de optie van Angel Trains ook vervalt. Er bestaat een verschil van mening tussen de HSA en het ministerie over de noodzaak om een back-upsysteem beschikbaar te hebben voor het veiligheidssysteem. Het ministerie is van mening dat het Europese systeem en het back-upsysteem dat hierin is opgenomen, voldoen aan alle eisen. Er is in andere landen al ervaring opgedaan met dit systeem en er is gebleken dat het werkt. Het gevaar dat een systeem kinderziektes vertoont, bestaat altijd. Daarom is ook een testperiode gepland van drie maanden. Infraspied heeft een gebruiksgarantie gegeven voor het systeem. Het laten ontwikkelen van een nieuw systeem brengt veel extra kosten met zich mee.

De brandweer vindt het rijden met een stoomtrein op de HSL-Zuid, zoals de heer Hofstra voorstelde, geen goed idee.

De **voorzitter** deelt na afloop van het besloten gedeelte van het overleg mee dat het vervolg van dit overleg op een later moment zal plaatsvinden.

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

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