

Vergaderjaar 2006–2007

**22 026**

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

**31 072**

## **Risicobeheersing HSL-Zuid**

**Nr. 272**

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

Vastgesteld 30 augustus 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 4 juli 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **het rapport van de TU-Delft «HSL-beveiligingssysteem ERTMS» (VW-07-247);**
- **het rapport van de Algemene Rekenkamer «Risicobeheersing HSL-Zuid» (31 072, nrs. 1 en 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 juni 2007 inzake financiële gevolgen verschuiven aanvangsdatum ingebruikname HSL-Zuid (22 026, nr. 268);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 juni 2007 inzake onderzoeken TU Delft en Algemene Rekenkamer naar de HSL-Zuid (22 026, nr. 270).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

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

De heer **De Krom** (VVD) vindt dat de problemen met de aanleg van de HSL erop wijzen dat de aanbevelingen van de commissie TCI voor het realiseren van grote infrastructurele projecten niet zijn opgevolgd. Op het ministerie ontbrak namelijk een integrale risicoanalyse. Waarom heeft de minister niet meer aandacht besteed aan het risicomanagement? Midden 2006 gaf Infrasppeed al het duidelijke signaal dat de aansturing van het project onvoldoende was. Waarom werd pas een jaar later ingegrepen? Op 23 januari 2007 kreeg de Kamer een brief met de mededeling dat er het reële risico was van verdere vertraging bij de aanleg van de HSL. Uit stukken die op het ministerie beschikbaar zijn, blijkt dat op die dag de vertraging al voor 80% tot 90% vaststond. Kende de minister die percentages toen? Zo neen, waarom niet en, zo ja, waarom zijn die de Kamer dan niet meegedeeld? Vindt de minister ook niet dat de Kamer is misleid? De toenmalige minister meldde in het laatste debat met de Kamer dat er geen «lijken» in de kast zaten. Nu blijkt dat niets minder waar is. Is de minister met het overdrachtsgesprek eigenlijk wel gemeld dat er het grote risico van vertraging was? Is hem de juiste stand van zaken gemeld? De minister meldde in juni 2006 dat het opnemen van vervoersrisico's in de risicoparagraaf niet nodig was. Deze constatering vindt de Algemene Rekenkamer niet terecht en op dit punt is de Kamer dus niet goed geïnfor-

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

meerd. Verder blijkt uit het rapport van de Algemene Rekenkamer dat het ministerie al in juli 2005 rekening hield met aanpassing van de concessie en een lagere gebruiksvergoeding. Is het oordeel van de Rekenkamer dan niet mild als zij zegt dat de Kamer in het algemeen tijdig en correct is geïnformeerd? Op cruciale punten was de informatievoorziening aan de Kamer namelijk onder de maat.

De minister deelt niet de conclusie dat het beter zou zijn geweest om een reeds bestaand beveiligingssysteem te kopen. Hij noemt in zijn brief welke overwegingen voor de beslissing een rol hebben gespeeld. Wellicht wordt de werkelijke reden niet genoemd, namelijk dat het nieuwe systeem door een Nederlands bedrijf moest worden ontwikkeld. Is dat juist en, zo ja, is dan ook de argumentatie dat de vertraging te maken heeft met de systeemgrens niet ongeloofwaardig? Als het beveiligingssysteem per se in Nederland moest worden ontwikkeld, lag het ook niet voor de hand het Belgische tracé te betrekken bij het Nederlandse PPS. Bovendien maakt de minister in zijn brief niet duidelijk waarom de verschillen in contractering en aanbestedingsprocedures tussen Nederland en België niet konden worden opgelost.

De heer De Krom is zeer verbaasd dat de Kamer in een zeer laat stadium wordt geconfronteerd met allerlei risico's, terwijl het project toch voortdurend professionele ondersteuning heeft gehad. Thans wordt namelijk geconstateerd dat misschien vervanging of reparatie van de geluidsschermen in Noord-Brabant nodig is, dat de gebruiksvergunningen niet tijdig worden verstrekt en dat de gsm voor de machinisten niet tijdig kan worden geïnstalleerd. Wie is voor deze fouten verantwoordelijk? Welke juridische positie hebben eventueel de burgemeesters bij het niet afgeven van gebruiksvergunningen?

De VVD-fractie vindt de dreiging van een eventueel faillissement van de HSA (High Speed Alliance) zeer ernstig. Opmerkelijk is dat de HSA daar zelf in 2003 al over spreekt, maar het gevaar van een faillissement in gesprekken met de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat weer ontkent. Dat doet het bedrijf ook na een studie van McKinsey die een negatief oordeel velt over de commerciële levensvatbaarheid van de HSA. Nog opmerkelijker is het dat de minister over het onderwerp in zijn brief niets zegt. Waarom niet? Is er niet meer de dreiging van een faillissement en, zo nee, waarom niet? Is de minister soms van oordeel dat een mogelijk verlies van HSA de garantiestelling van 200 mln. door de moedermaatschappijen niet te boven zal gaan? Als hij dat inderdaad van mening is, waarop baseert hij dat dan? Wat zal er gebeuren als het verlies wel groter is dan de garantiestelling?

De heer De Krom concludeert dat met het rapport van de Algemene Rekenkamer een ontluisterend beeld van het HSL-project is geschetst. Er is door het ministerie slecht gepresteerd, de contracteringsstrategie was verkeerd, de inbedding van het project in de departementale organisatie niet goed, het ontbreken aan regie en risico's zijn verkeerd ingeschat. Daardoor is minstens anderhalf jaar vertraging ontstaan en een schade van honderden miljoenen aan belastinggeld. De Kamer is op cruciale momenten onjuist en onvolledig geïnformeerd. Minister Eurlings staat nu voor de moeilijke taak om de fouten die door zijn voorganger zijn gemaakt, te herstellen. De VVD-fractie zal hem op zijn daden beoordelen.

De heer **Koopmans** (CDA) vindt dat de Algemene Rekenkamer een buitengewoon duidelijk rapport heeft uitgebracht over de aansturing van de aanleg van de HSL door het departement. De kritiek is hard en geeft aan dat aanpassingen op het departement slechts moeizaam tot stand komen. Reeds de commissie TCI sprak over de relatie tussen Rijkswaterstaat en de ambtelijke top van het departement. Die relatie had van de politieke leiding meer aandacht moeten krijgen. De minister heeft inmiddels melding gemaakt van verbetering van de aansturing, maar daarmee zijn de contracten niet veranderd, terwijl die voor de grootste risico's

zorgen. Eigenlijk zijn het onmogelijke contracten omdat de Staat weinig of niets kan doen om de risico's tegen te gaan.

Een aspect van de contractering betreft de eventuele compensatie voor verlies tijdens de concessieperiode. De contractpartijen waaronder de NS, met als grootste aandeelhouder de Staat, hebben toegezegd bij verlies 200 mln. extra te willen uittrekken. Aanvankelijk was iedereen daar blij mee, maar gelet op de risico's doet zich nu het gevaar voor dat de belastingbetaler de rekening krijgt gepresenteerd. De minister zegt dat hij op een dejuridiserende manier naar een oplossing wil zoeken. Heeft hij die al gevonden?

Het belang van een oplossing doet zich vooral gevoelen nu de Algemene Rekenkamer twee tegenvallers aan het licht heeft gebracht. De ene betreft de punctualiteit. Volgens de Rekenkamer is die zorgelijk vanwege de problemen met de aansluiting van de HSL op het reguliere spoornet. Daar komt bij dat het niet terecht zou zijn om voor een dure spoorlijn als de HSL de magere punctualiteitseisen voor het gewone spoor te laten gelden. De eisen aan de punctualiteit voor de HSL zouden aanzienlijk hoger moeten zijn.

Daarnaast is er het grote gevaar van een verliesgevende HSA. In het ergste geval gaat de HSA failliet en dan moet de burger niet alleen betalen voor de verliescompensatie, maar ook voor het faillissement van de HSA. Daarom is het van het grootste belang dat de minister hierover overleg pleegt met zijn collega van Financiën, die hoofdaandeelhouder is van een van de moedermaatschappijen van de HSA: de NS.

Kan de minister duidelijkheid verschaffen over de afspraken tussen HSA en SNCF (Société National de Chemin de Fer) ? Volgens de HSA mag zij van de SNCF maar tien treinen per dag over het Franse tracé laten rijden. Om die reden wil de HSA ook een lagere gebruiksvergoeding betalen, hetgeen vreemd is, want zij heeft zelf de onderhandelingen met de SNCF gevoerd. Overigens is de Kamer hierover niet adequaat geïnformeerd. Hoe verlopen de gesprekken tussen het departement en Siemens?

Siemens heeft de ERTMS (European Rail Traffic Management System) ontwikkeld, maar de eerste versie bleek in de praktijk niet te voldoen. Al je iets koopt en het voldoet niet, moet je weer bij de leverancier kunnen aankloppen, maar in dit geval lijken de contracten zo onmogelijk in elkaar te zitten dat Siemens alleen maar rekeningen kan blijven sturen. Tegelijk doet Siemens publiekelijk uitspraken op andere dossiers, zoals dat van de kilometerheffing, hetgeen in dit licht toch wel als opmerkelijk mag worden beschouwd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat de Algemene Rekenkamer een ontluisterend beeld schetst van de voortgang van de aanleg van de HSL, maar echt onverwacht komen de kritische opmerkingen van de Rekenkamer ook weer niet. De Kamer heeft in de debatten met minister Peijs immers al gewezen op de grote risico's bij dit project. Helaas kan mevrouw Peijs niet meer ter verantwoording worden geroepen; evenmin mevrouw Netelenbos, onder wiens leiding de contracten tot stand kwamen. Het is tekenend dat mevrouw Peijs in het AD van 28 juni zegt dat er ministers zijn geweest die voor kleinere fouten dan de hare moesten aftreden. Daar komt bij dat naar achteraf blijkt de Kamer niet altijd voldoende werd geïnformeerd.

De Algemene Rekenkamer heeft feiten ontdekt die niet door het ministerie zijn gemeld. Die feiten wijzen op een groot probleem, primair voor de reiziger. Die krijgt namelijk te maken met vertragingen, want de HSA kan niet het gewenste product leveren en niet de garantie geven dat minstens 95% van de binnenlandse en buitenlandse treinen op tijd rijden. Misschien is er daardoor ook een financieel probleem voor de Staat, want doordat de HSA dit percentage niet haalt en daaraan geen schuld lijkt te hebben, kan zij een lagere gebruiksvergoeding claimen.

Het grootste risico is evenwel het dreigende faillissement van de HSA. Sinds 2003 is daarover discussie geweest. De HSA heeft er zelf voor gewaarschuwd en McKinsey heeft gewezen op het risico van een tekort oplopend tot 800 mln. in de concessieperiode. Ook de Landsadvocaat heeft op het grote risico van een faillissement gewezen. Wat is het oordeel van de minister op dit punt? Hij wil juridisering vermijden, omdat anders de impasse nog groter zou worden, maar hoe wil hij de problemen dan oplossen?

De heer Duyvendak wijst voorts op de gevolgen van de dure tickets voor het reizigersvolume. De hoge concessievergoeding met relatief weinig reizigers kan namelijk alleen opgebracht worden met dure kaartjes. Daarom zijn de HSL-treinen ook wel bontjassentreinen genoemd. Waarom kiest men niet voor goedkopere tickets, zodat meer mensen van de HSL-treinen gebruik kunnen maken? De GroenLinks-fractie heeft eerder voorgesteld om op dit punt de concessie open te breken, maar het toenmalige Kamerlid Eurlings wilde daaraan geen medewerking verlenen. Het argument was dat later de concessie alsnog kon worden veranderd. Niets zou definitief zijn geregeld. Juridisch is deze optie inderdaad nog steeds aanwezig en maatschappelijk is die zeer wenselijk. Met een lagere gebruiksvergoeding kunnen over de HSL namelijk meer treinen rijden tegen lagere tarieven. Dan heeft men geen bontjassentreinen, maar spijkerbroekentreinen. Dan heeft de burger meer waar voor zijn geld en kan de grote investering in het project nog enigszins goed worden gemaakt.

De heer **Roemer** (SP) vraagt zich af of de afgelopen tien jaar met de aanleg van grote infrastructurele projecten voldoende is geleerd. De Algemene Rekenkamer constateert namelijk nog steeds tekortkomingen bij het departement, zoals het ontbreken van een goed risicomanagement. Natuurlijk zijn niet alle risico's te voorkomen, maar hetgeen nu met het rapport van de Algemene Rekenkamer naar voren komt, is te ernstig. De risico's zijn onder andere het gevolg van verkeerde contractering. De minister zegt nu zelf dat de contracten niet meer zijn voorkeur zouden hebben, maar is hij inmiddels voldoende toegerust om voortaan verkeerde inschattingen te vermijden? Kunnen in de toekomst dergelijke grote infrastructurele projecten op een verantwoorde manier worden uitgevoerd?

In zijn brief zegt de minister welke maatregelen hij vanaf februari heeft getroffen. Daarmee lijkt hij afstand te nemen van het beleid van zijn voorganger. Onlangs zei mevrouw Peijs op de radio dat de Kamer haar kans voorbij liet gaan toen die in het laatste debat het vertrouwen in haar niet opzegde. Toch is mevrouw Peijs nu commissaris van de Koningin in Zeeland. Blijkbaar heeft haar verkeerde politiek geen gevolgen gehad. Wil de minister in zijn periode volledige openheid betrachten in het contact met de Kamer, zodat die tijdig kan ingrijpen als dat nodig is? In het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt een aantal risico's genoemd. Wil de minister aangeven wat wij daaraan denkt te doen bijvoorbeeld op het punt van de punctualiteit van de treinen van de HSL?

De heer **Madlener** (PVV) constateert dat de Kamer voortdurend met een falende uitvoering van grote projecten wordt geconfronteerd en er ondanks de kritische opmerkingen van alle partijen niets lijkt te veranderen. Daar kan de PVV geen genoegen mee nemen. De overheid mag niet blijven falen, want dan verliest de burger het vertrouwen. De ministers moeten functioneren op basis van een resultaatsverplichting en niet op basis van een inspanningsverplichting. Desnoods moet de Kamer gebruik maken van haar ultieme wapen en het vertrouwen in een bewindspersoon opzeggen. De risico's met projecten als de HSL zijn namelijk te groot om daarmee vrijblijvend om te kunnen gaan. De PVV wil dan ook dat de ervaren politicus Eurlings de lijn van de vage inspannings-

verplichting doorbreekt en ook de ambtelijke top verantwoordelijk zal houden voor eventuele fouten. Ook de partij van de minister, moet op dit punt duidelijk zijn.

De heer Madlener vreest dat het moeilijk zal worden om de HSA rendabel te exploiteren. De gehele infrastructuur gaat zo'n 6,3 mld. kosten. Het energieverbruik van de treinen zal hoog zijn en het onderhoud duur. Dat kan alleen maar resulteren in dure treinkaartjes of in heel veel subsidie. Is uitgerekend of de HSL-trein inderdaad beter is voor het milieu dan de auto of het vliegtuig? Als 1,6 personen met de auto naar Parijs gaan, zou dat even vervuilend zijn als de reis van één persoon met de trein. Dan is de trein dus slechter voor het milieu. Bovendien levert iemand die met de auto naar Parijs gaat de Staat veel geld op vanwege de accijns op benzine. Gaat hij met het vliegtuig, dan kost dat de Staat niets, maar gaat hij met de trein dan kost dat de belastingbetaler veel geld.

Bovendien zal het binnenlands reizen met de HSL geen succes worden, want daarvoor is Nederland te klein. Overigens was de minister verbaasd over de keuze voor Amsterdam-Zuid als plaats waar de HSL-treinen zouden kunnen aanlanden. Hoe kan hij daarover verbaasd zijn? Dit project kent toch een uitgebreid voortraject.

De heer **Samsom** (PvdA) zegt het volledig met de Algemene Rekenkamer eens te zijn dat de informatievoorziening aan de Kamer onvoldoende was. De Kamer is bijvoorbeeld niet goed op de hoogte gebracht van het ontstaan van de lagere punctualiteit voor de HSL-treinen. Het verweer van de minister eerder heeft de fractie van de PvdA niet overtuigd.

De heer Samsom vindt wel dat er voor de grote risico's een verklaring is te geven. Wellicht zijn die bewust genomen om op die manier de prijs laag te houden. Wil men elk risico uitsluiten, dan zal dat zich vertalen in een hogere prijs, maar een hogere prijs zal de kans op goedkeuring van het project kleiner maken. Bij grote infrastructurele projecten heeft men dus ook te maken met een psychologisch aspect dat achteraf geen rol meer lijkt te spelen.

Het grootste probleem dat zich thans aandient is het gevaar van het faillissement van de HSA. Dat faillissement zou het gevolg kunnen zijn van de verkeerde contractering. Als HSA in de concessieperiode verlies lijdt, zal het eigen vermogen door de andere deelnemende partijen, de NS en de KLM, worden aangevuld tot 200 mln. De HSA is dus eigenlijk een kongsi van de NS en de KLM met de NS als grootste partij. Dat betekent dat de Staat als grootaandeelhouder van NS het meeste risico draagt. Met andere woorden, de compensatie voor een verlies lijdend HSA wordt betaald door de burger.

Een oplossing zou kunnen zijn om de HSL een zo breed mogelijke functie voor personenvervoer te geven. Daarom mag de HSL-trein niet alleen een spijkerbroekentrein of een bontjassentrein worden. Zij moet een trein voor iedereen zijn, een trein die vooral kan concurreren met de auto en het vliegtuig. Men moet in aanmerking nemen dat vooral de mensen die om zakelijke redenen tussen Amsterdam en Parijs reizen daarvoor nu het vliegtuig nemen. Met dat vliegtuig zal de HSL moeten kunnen concurreren. Daarom moet er een reële prijs gelden voor een ticket.

De heer Samsom verwijst in dit verband naar een bepaling in het coalitieakkoord die zegt dat per jaar het aantal reizigerskilometer per trein met 5% zou moeten toenemen. Bij het reizigersverkeer behoren ook de personen die met een HSL-trein gaan. In het regeerakkoord staat ook dat de beoogde groei van het aantal reizigerskilometers consequenties heeft voor de reserveringen met het MIT. Dat betekent dat met het regeerakkoord is afgesproken dat meer geld voor het openbaar vervoer zal worden aangewend. Bij het openbaar vervoer hoort de HSL. Als dan extra middelen voor de HSA worden vrijgemaakt, moet de minister wel volle treinen over de HSL kunnen garanderen.

Overigens is allang uitgerekend of de HSL milieuvriendelijker is dan de auto of het vliegtuig: de auto is vervuilender dan de trein en het vliegtuig is nog vervuilender. Men moet wel de normale elektrische energievoorziening van de trein in aanmerking nemen en het normale brandstofverbruik van de auto. Als men een trein op bruinkool laat rijden en de auto op waterstof, gaat de vergelijking niet op, maar met het normale energieverbruik is de trein aanmerkelijk minder vervuilend.

### **Antwoord van de minister**

De **minister** zegt dat hij bij zijn aantreden heeft moeten constateren dat het project HSL gekenmerkt werd door tekortkomingen. Het risico-management was niet toereikend en er werd te veel vanuit juridische posities gehandeld. Hij is voornemens om een andere invalshoek te kiezen. De samenwerking moet beter, er moeten streefdata komen en de risico's moeten van te voren beter in kaart worden gebracht. De onderzoekers van de Algemene Rekenkamer en de TU Delft ondersteunen deze lijn. In het onderhavige geval had de vertraging ook te maken met de complexiteit van de invoering van de ERTMS. Nederland zal als eerste land in de wereld dit beveiligingssysteem gaan gebruiken. Het is een innovatief product dat veel deskundigheid vereist. Terwijl het systeem werd geïmplementeerd, bleek dat het moest worden veranderd, met alle gevolgen van dien, zoals het verschuiven van de ingangsdatum voor het reizigersvervoer naar 1 oktober 2008.

Voor de verkeerde inschattingen kan de vorige minister van Verkeer en Waterstaat niet meer ter verantwoording worden geroepen, maar zij heeft in haar laatste debat de tekortkomingen onderkend en tegelijk verbeteringen in gang gezet. In het overdrachtsgesprek heeft zij nadrukkelijk aangegeven dat zij niet kon uitsluiten dat meer tekortkomingen aan het licht zouden komen.

Veel problemen waar de overheid nu mee wordt geconfronteerd, hebben te maken met het feit dat destijds voor de aanschaf van het beveiligingssysteem een contract is afgesloten dat de risico's niet door beide partijen laat dragen. Beter ware het geweest een alliantie aan te gaan. Als er na het sluiten van een contract als het onderhavige namelijk problemen ontstaan en er meerwerk moet worden geleverd, kan de betalende partij zich niet zomaar losmaken van het contract, terwijl zij wel met de kosten wordt geconfronteerd. Inmiddels heeft de Staat met Siemens een goede modus gevonden, zodat onder het gesternte van een moeilijke contractuele relatie toch verder gewerkt kan worden. Er is een expert ingeschakeld die de overheid bijstaat.

Het grote voordeel van het gekozen beveiligingssysteem betreft vooral de interoperabiliteit en de veiligheid. Bij de opening van de Betuwelijn roemde de Eurocommissaris Barrot Nederland zelfs vanwege het feit dat het als eerste land ter wereld met dit systeem gaat werken.

De minister zegt voorts de opmerking van de Algemene Rekenkamer te onderschrijven dat de Kamer beter ingelicht had moeten worden over de gevolgen die de vervoersconcessie in kwantitatieve zin met zich mee zou brengen. Probleem was dat die gevolgen niet onvoldoende werden onderkend. Daardoor konden zij ook niet gemeld worden. De informatie die wel is verstrekt, was toereikend. Met de volgende voortgangsrapportages zullen ook de risico's rondom het vervoer gekwantificeerd worden weergegeven.

De Algemene Rekenkamer constateert dat forse bepalingen in de contracten met HSA en Infrasppeed zijn opgenomen op het punt van de punctualiteit. De verwachting is evenwel dat een hoge punctualiteit kan worden gerealiseerd en in ieder geval de beoogde 95% zal benaderen. De treinen op de HSL kunnen namelijk eventuele vertraging grotendeels goedmaken, doordat zij niet gehinderd worden door andere treinen. Zodra zij op het hoofdrailnet komen, geldt dat niet meer. De treinen van de HSL

landen namelijk aan op dezelfde perrons als het gewone treinverkeer. Een probleem op een station zal dan ook doorwerken op de punctualiteit van de HSL-treinen. Hieraan zou op twee manieren tegemoet kunnen worden gekomen: het volledig splitsen van het treinverkeer of de HSL-treinen altijd voorrang geven. Beide opties zijn niet haalbaar. Als de HSL-treinen op het hoofdrailnet altijd voorrang zouden krijgen, zou dat het overige treinverkeer te ernstig ontregelen. Het geheel splitsen van de HSL van het overige railnet, zou aparte stations, een nieuwe Schipholtunnel et cetera vergen met alle financiële consequenties van dien. Ondanks het feit dat de HSL-treinen een gedeelte van het hoofdrailnet gebruiken, kunnen zij een hoge punctualiteit bereiken, bijvoorbeeld door verbeteringen op het hoofdrailnet, maar ook door ze in de dienstregeling een voorrangspositie te geven. Hierbij moet in aanmerking worden genomen dat Nederland met zijn punctualiteit op het hoofdrailnet tot de Europese top behoort en dat de kans op vertraging van de HSL-treinen niet groot is. Bij een ongeluk bepaalt ProRail welke trein voorgeeft.

De minister reageert vervolgens op het bericht in de media dat er een stofprobleem zou zijn in de tunnel onder het Groene Hart, waardoor er in die tunnel minstens vijf jaar lang maar stapvoets zou kunnen worden gereden. Tijdens de hogesnelheidstestritten waarmee de sporen werden gecontroleerd, stonden in de tunnel de luchtkleppen niet open. Daardoor kon de drukgolf moeilijk weg. De ventilatie in de testtrein was bovendien gesloten. Hierdoor is er stof in de trein gekomen. De hele gang van zaken wordt onderzocht en de verwachting is dat de problemen na de testperiode zich niet meer zullen voordoen. Stofbeperkingen op zichzelf spelen overigens geen rol voor het beveiligingssysteem. Met het ERTMS krijgt de machinist zijn info via een beeldscherm aangereikt. Hij kan als het ware de trein zonder zicht laten rijden. Van een permanente ernstige snelheidsbeperking is dus geen sprake.

De minister zegt voorts dat de mogelijkheid van aanlanding van de HSL-treinen in Amsterdam-Zuid in plaats van Amsterdam-Centraal niet nieuw is. Onder mevrouw Netelenbos is dit als een van de opties in het contract opgenomen. De concessie waarin deze mogelijkheid wordt genoemd, is met de Kamer besproken en door haar goedgekeurd. Een besluit is door HSA nog niet genomen. Mocht HSA op een gegeven moment vanaf Amsterdam-Zuid willen af- en aanrijden, dan zal hierover natuurlijk met haar overleg worden gepleegd. HSA zal dan moeten aangeven dat Amsterdam-Zuid voor de reizigers de beste bereikbaarheid garandeert. HSA heeft er overigens ook belang bij dat zoveel mogelijk mensen gemakkelijk op het station kunnen komen. De beslissing is allereerst aan de vervoerder, maar het departement zal daarover wel het gesprek met HSA aangaan. De eerste jaren zullen de treinen in ieder geval in Amsterdam-Centraal arriveren en vertrekken.

De minister zegt voorts dat de HSA de kans moet krijgen om haar positie waar te maken en om te voldoen aan de kwaliteitseisen die de Staat stelt. Belangrijk is dat prioriteit wordt gegeven aan het operationeel maken van het vervoer. Zoals bekend heeft de HSA een garantiestelling van de aandeelhouders tot een maximum van 200 mln. om tegenvallers op te kunnen vangen, maar de mogelijkheden van HSA kennen een grens. Met de business case voor de HSL-Zuid is men altijd uitgegaan van hoge volumes reizigers. Worden die niet gehaald, dan zal dat grote impact hebben op de exploitatie, maar er is thans geen reden om te twijfelen aan de rentabiliteit van de HSA.

De minister meent dat de overheid niet het voortouw moet nemen bij het bepalen van de tarieven voor de tickets. De HSA moet met een voorstel komen waaruit blijkt welke tariefstelling bij het verwachte reizigersvolume past. Een hoog reizigersvolume met lagere tarieven zal voordeliger zijn voor de exploitatie dan een zeer beperkt volume met dure tickets. De praktijk zal moeten uitwijzen wat het beste beleid is.

Volgens de concessieovereenkomst heeft de HSA recht op verlaging van

de gebruiksvergoeding als de SNCF niet wil meewerken aan twaalf treindiensten of meer per dag. HSA heeft met de SNCF overeenstemming bereikt over 10 treindiensten per dag. Meer wil de SNCF niet toestaan, maar als het vervoer een succes blijkt te zijn, wil de SNCF wel meer treinen over de HSL laten rijden. Het is te verwachten dat de HSA op basis van de concessieovereenkomst een lagere gebruiksvergoeding zal claimen. De lagere frequentie is namelijk niet de schuld van HSA. Als de treinen eenmaal rijden zal Nederland aan de hand van de cijfers de druk op de Fransen zo hoog mogelijk opvoeren om zo snel als mogelijk tot een hogere frequentie te komen.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **De Krom** (VVD) zegt dat belangrijker dan het goed onderbouwde betoog van de minister de resultaten zijn die hij met zijn beleid kan realiseren. Hij herhaalt zijn vraag of het besluit om het beveiligingssysteem in Nederland te laten ontwikkelen is ingegeven door industriepolitieke overwegingen.

De heer **Koopmans** (CDA) zegt dat de inhoud van de Nota Mobiliteit leidend is bij de uitvoering van het regeerakkoord. Dit uitgangspunt sluit een beperkte herprioritering ten gunste van de regio niet uit. Met de regio wordt dan niet de Randstad bedoeld en evenmin de verbindingen met Gare du Nord. De CDA-fractie vindt dus dat het extra geld niet moet worden aangewend voor het goedkoper maken van de kaartjes voor de HSL-treinen, maar voor verbetering van de binnenlandse verbindingen. Het feit dat de HSA met haar dienstregeling afhankelijk is van de SNCF geeft aan hoe groot de beperkingen zijn en hoe weinig invloed Nederland heeft op de exploitatie. Het gevolg is dat de Nederlandse belastingbetaler via een verminderde afdracht het gelag mag betalen. Wellicht kan de minister in het diplomatieke verkeer de Fransen gunstiger stemmen, maar zelfs het idee dat langs deze weg een oplossing moet worden gezocht, geeft aan hoe gebrekkig de aansturing van het project is geweest.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) herhaalt zijn vraag over de punctualiteitseis van 95%. Wat betekent het opnemen van dat percentage in de concessie? Kan de HSA schadevergoeding claimen bij de Staat als buiten haar schuld dat percentage niet wordt gehaald?

De heer Duyvendak wijst er voorts op dat er wel degelijk aanwijzingen zijn voor een mogelijk faillissement van HSA. Daarom is het van belang om in te zetten op een zo hoog mogelijk reizigersvolume en daarvoor nu reeds maatregelen te nemen. Het zal duidelijk zijn dat de HSA op grond van het huidige contract niet veel treinen in de spits kan laten rijden, terwijl dat vanwege het fileprobleem hard nodig is. Daarom moet nu de mogelijkheid van een lagere gebruiksvergoeding voor de HSA onder ogen worden gezien, zodat HSA met het vrijkomende geld met name in de spits meer treinen kan inzetten en daardoor een hoger reizigersvolume kan halen.

De heer **Roemer** (SP) spreekt de hoop uit dat met het MIT inderdaad investeringen worden gedaan voor een reizigersgroei bij het OV van 5% per jaar. Hij steunt het idee van de minister om bij grote infrastructurele projecten zoveel mogelijk vooraf een realistische planning te maken, een planning die dus rekening houdt met de wensen en maatregelen die tijdens de uitvoering aan de orde kunnen zijn. Hij hoopt verder dat de ervaringen tot nu toe met grote projecten voor voldoende kennis op het departement hebben gezorgd om teleurstellingen in de toekomst te voorkomen.

De heer **Madlener** (PVV) zegt dat de discussie over de vertraging van de aanleg van de HSL weer een dieptepunt van het politieke bedrijf is.



Zonder dat er een business case is, zonder dat bekend is hoeveel reizigers van de HSL gebruik zullen maken en zonder dat men weet welk type reizigers van welke tracés gebruik gaan maken, wordt 6,3 mld. geïnvesteerd. Hij vindt dit onbegrijpelijk. De minister toont veel ambitie, maar laat het punt van het afleggen van verantwoording buiten beschouwing. Als dat zo blijft, zal de Kamer haar verantwoordelijkheid moeten nemen en zo nodig de minister ter verantwoording moeten roepen.

De heer Madlener vindt de grote aandacht voor investeringen in het treinverkeer opmerkelijk. De automobilist wordt met allerlei opdrachten geconfronteerd, maar staat wel in de file. Het zou logischer zijn wat meer voor de automobilist te doen en de treinreiziger voorlopig genoeg te laten nemen met wat hem nu wordt geboden.

De heer **Sansom** (PvdA) zegt het niet eens te zijn met de opvatting van de minister die hij in het interview met Elsevier verwoordde. Onder het motto eerst rijden dan beprijzen wil de minister namelijk eerst wegen aanleggen en daarna pas de kilometerheffing invoeren. Dat is evenwel niet in lijn met het regeerakkoord. Die houdt heel duidelijk in: eerst de kilometerheffing invoeren en daarnaast streven naar een reizigersgroei bij het OV met 5% per jaar. Die ambitie zal haar vertaling krijgen in het MIT. De voorwaarde die de minister in het interview met Elsevier stelt, namelijk eerst rijden dan beprijzen, is niet conform het regeerakkoord en de PvdA-fractie wenst die dan ook niet te accepteren.

De **minister** antwoordt hierop dat de uitdrukking eerst rijden en dan beprijzen niet betekent dat het kabinet alleen oog heeft voor het eerste. Integendeel. Om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen, kan echter niet de nadruk liggen op één aspect. Met een aantal majeure investeringsbeslissingen wil het kabinet zowel de wegcapaciteit als de capaciteit van het openbaar vervoer uitbreiden. Het gaat dus om een evenwichtige aanwending van de middelen. Juist met het oog daarop zal de lat op alle flanken van de Nota Mobiliteit heel hoog liggen. Het opzetten van een beprijzingssysteem kost bovendien veel tijd en het zou gelet op de vele knelpunten niet logisch zijn om allerlei investeringsbeslissingen uit te stellen totdat er een beprijzingssysteem operationeel is.

De minister merkt voorts op dat er geen enkele aanwijzing is dat HSA failliet zal gaan. Er is wel een grens aan wat de HSA kan opvangen. Het bedrijf zet in op een hoog reizigersvolume, namelijk op 26 mln. in 2010. De HSA toont dus duidelijk ambitie en het is beter om het bedrijf nu zelf met voorstellen te laten komen en niet vooraf reeds extra geld uit te trekken.

Als de HSA de 95%-punctualiteit niet haalt ten gevolge van problemen op het spoor en zij zelf de veroorzaker is van de vertragingen, betaalt zij een boete. Als anderen de veroorzaker zijn van de vertragingen dan betaalt HSA geen boete. Zij kan zelfs een korting op de gebruiksvergoeding krijgen. Dat staat in het contract. De HSL-treinen hebben met de dienstregeling voorrang op het gewone treinverkeer, maar moeten daarnaast de normale procedures volgen. Als zij ook bij allerlei incidenten voorrang zouden krijgen, zou dat te grote gevolgen hebben voor het overige treinverkeer.

De minister ontkent dat bij de keus voor het ontwikkelen van het beveiligingssysteem andere bedrijven niet in aanmerking kwamen. Alle aanbestedingen waren Europese aanbestedingen. Had de overheid een bepaald bedrijf per se een voorkeurspositie willen geven, dan had dat niet eens gekund. Verder had de keus voor ERTMS te maken met de interoperabiliteit en de mogelijkheden voor de toekomst.

De minister zegt nogmaals dat de risico's van het aanschaffen van een beveiligingssysteem dat voor het eerst wordt ontwikkeld, zijn onderschat. Hij erkent dat soms risico's worden genomen, omdat het uitsluiten van alle onzekerheden extra investeringen met zich mee kan brengen en de

prijs kan opvoeren. Dit psychologische effect speelt wellicht onbewust een rol, maar hij benadrukt het van groot belang te vinden dat van te voren de risico's in kaart worden gebracht.

De **voorzitter** concludeert dat de minister heeft toegezegd dat de integrale risicobenadering in het vervolg kwantitatief in de voortgangsrapportages worden meegenomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roland Kortenhorst

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers