

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

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

Nr. 281

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 14 mei 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende de 22ste voortgangsrapportage hsl-zuid d.d. 1 april 2008 (22 026, nr. 279);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende Assurancerapport bij de 22ste voortgangsrapportage hsl-zuid d.d. 10 april 2008 (22 026, nr. 280).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Samsom** (PvdA) vindt de laatste voortgangsrapportage hsl-zuid niet bemoedigend. Het was verstandig van de minister dat hij vanaf zijn aantreden heeft geprobeerd om het hsl-dossier te de-escaleren en te dejuridiseren. Zijn aanpak heeft er echter niet toe geleid dat het project uit het moeras werd getrokken.

De te late levering van rijdend materieel door fabrikant Bombardier wordt zorgelijk nu de aanleg van de lijn in het stadium van afronding komt. De materie is complex, maar is daaraan ook de laatste nieuwe vertraging toe te schrijven? Er komt een moment dat het «einde oefening» is. Hoe kan de schade ten gevolge van de te late levering worden verhaald? Anders dan het geval was bij de Betuwelijn, moeten de bestaande contractuele relaties verhaal mogelijk maken. De minister dient streng, hard en rechtvaardig te zijn. Als hij er alles aan doet om HSA te laten betalen, wordt deze onderneming gedwongen om haar verplichtingen door te rekenen aan de niet leverende fabrikant.

Het probleem van het stof in de tunnel onder het Groene Hart is nog steeds niet helemaal opgelost. Wie is daarvoor verantwoordelijk? De kosten dienen verhaald te worden op degenen aan wie de problemen zijn toe te schrijven.

De homologatie en certificering blijken toch weer problemen op te leveren, hoewel in de vorige voortgangsrapportage stond dat die voorbij waren. Hierbij zijn meerdere bedrijven betrokken, die verantwoordelijk zijn, en dus moeten worden aangesproken. De minister moet de stokken achter de deur vandaan halen en af en toe een flinke mep uitdelen.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, 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), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) constateert dat in het project hsl-zuid de levering en de homologatie van het materieel voor veel vertraging zorgen. Het was politiek handig van de minister om een jaar geleden geen datum meer te noemen. Wordt de Aanvangsdatum Vervoer 1 oktober 2008 of schuift de datum weer op? Deze datum is financieel van belang. Als de Aanvangsdatum Vervoer 1 november 2008 wordt, zou de extra tegenvaller voor de Staat volgens de minister 222 mln. zijn. Hoeveel wordt het per maand duurder voor de Staat als de aanvangsdatum verder opschuift? HSA kan immers geld claimen als het spoor niet klaar is. Wat is precies het Nederlandse probleem met het hotboxdetectiesysteem? Thalystreinen rijden overal harder dan 190 km/u, behalve in Nederland. De heer Duyvendak sluit zich aan bij de vragen van de heer Samsom over Bombardier. Zijn de Bombardierlocomotieven nog wel nuttig? De Ansaldo-treinen, die ook al vertraagd zijn, zullen er straks bijna nog eerder zijn dan de aangepaste Bombardierlocomotieven. De minister moet genuanceerd over de contractuele mogelijkheden spreken, en niet te snel het woord «overmacht» in de mond nemen. Er zijn verschillende contractrelaties, met verschillende partijen, en die zijn steeds heel specifiek. Een faillissement van HSA heeft altijd boven de markt gehangen, omdat deze onderneming de hoge gebruikersvergoeding moet betalen. Waarover gaat het gesprek dat de minister met HSA voert? Wat bedoelt hij met zijn opmerking in de brief over de continuïteit van het vervoer, die mogelijk in gevaar zou zijn? Spreekt hij met HSA over een lagere gebruikersvergoeding? Is het daarbij een optie dat de kaartjes van HSA goedkoper worden, zodat de hsl-zuid geen «bontjassentrein» wordt?

De heer **Roemer** (SP) wacht vol spanning op de definitieve datum voor de aanvang van de hsl-zuid. De lijn was in de afgelopen maanden minder goed in het nieuws.

Was de tegenvaller met het stof in de Groene Harttunnel niet eerder te voorzien? Hoe komt het dat dit probleem niet bekend was? Is van tevoren naar vergelijkbare projecten gekeken?

HSA werkt nog niet volledig mee. De onderneming wordt geconfronteerd met vertraging bij de homologatie en certificering van het materieel. Hierdoor kan zij volgens de brief pas vanaf het voorjaar 2009 de door haar voorziene inkomsten genereren. Waarom en met welke inzet is de minister hierover met HSA in gesprek? Heeft het ministerie een fout gemaakt, waarvoor het financieel moet opdraaien, of gaat het om een fout van HSA? Zal de minister HSA dwingen om zich aan de concessie te houden, of overweegt hij om de onderneming financieel tegemoet te komen? Kan dit laatste überhaupt? Hoe zou dit zich verhouden tot de Europese aanbesteding? Als het bedrijf op een gegeven moment meer winst kan maken dan voorzien, vraagt de minister het geld dan terug? Kan de minister met HSA afspraken maken over de tariefplafonds, nu hij toch met de alliantie om de tafel zit? Heeft hij al enig zicht op de komende tarieven voor de reizigers?

Helaas lijkt het einde van de Beneluxtrein nog steeds een optie. Zet de minister zich er nog steeds voor 100% voor in dat na de opening van de hsl-zuid daarnaast nog geruime tijd de Beneluxtrein blijft rijden, zodat een fatsoenlijke vergelijking mogelijk blijft? Welke resultaten heeft hij hiermee in de afgelopen periode bereikt? Zoals het er nu uitziet, is deze trein nog steeds zeer rendabel.

Voor de heer **De Krom** (VVD) maakt de tiende uitstelmelding sinds 1998 de onmacht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om het project hsl-zuid goed op de rails te zetten, te runnen en af te ronden, pijnlijk duidelijk. Het hele tracé kan pas in voorjaar 2009 in gebruik worden genomen; over het noordelijk tracé kunnen vanaf september 2008 treinen

rijden. Daarbij is 50% kans op verdere vertraging. Waar komt die 50% vandaan?

Onduidelijk is nog hoe hard de laatste streefdata zijn. Ook bestaat onduidelijkheid over de frequentie van het vervoer, de voorziene reistijden en de afspraken voor het bedienen van Den Haag en Breda. Zijn de benodigde vergunningen binnen? Is inmiddels met HSA overeenstemming bereikt over de aanvangsdatum? Is er overeenstemming met het Franse staatsbedrijf SNCF over het dagelijkse aantal treinen tussen Parijs en Amsterdam? Is het bedrag voor de risicoreservering al dan niet nodig? Welke claims hangen de Staat boven het hoofd?

Waren de kosten voor het verwijderen van het stof inbegrepen bij de 1 mld. voor de Groene Harttunnel? Dat is een krankzinnig verhaal. De treinen hebben minder last van het stof als ze maar niet zo hard rijden. Hoe is het mogelijk dat dit probleem is ontstaan?

Hoe komt het dat de beheerskosten in een halfjaar tijd zijn gestegen van 83 mln. naar 103 mln.? De Staat derft door latere ingebruikname tot 2020 222 mln. aan inkomsten. Hoe staat het met de onderhandelingen daarover met HSA? Is het waar dat HSA extra compensatie wordt geboden voor de vertraging? In hoeverre verkeert HSA, met of zonder financiële compensatie, in zwaar weer? In hoeverre zou compensatie in strijd zijn met de aanbestedingsregels of aangemerkt kunnen worden als ongeoorloofde staatssteun?

Kan de minister inzichtelijk maken hoeveel de meerkosten bedragen van de verschuiving van de Aanvangsdatum Vervoer sinds april 2007?

Hoeveel kost elke maand extra vertraging?

De heer **Koopmans** (CDA) vat het dossier samen als «roest op de rails en stof in de tunnel». Ter beantwoording staat de vraag wat de rol van de minister hierin is geweest en wat hij kan en moet doen om de problemen op te lossen.

Kan de minister het verschil van mening toelichten dat hij met HSA heeft over de vraag of de baaninfrastructuur vanaf 1 april 2008 gereed is of niet? Wie betaalt het hotboxdetectiesysteem dat in de baan moet worden aangebracht? Wie betaalt de kosten van de stofproblematiek in de Groene Harttunnel? De heer Koopmans sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer De Krom daarover. Kan de minister het probleem met de homologatie van het materieel toelichten?

De inzet van de minister om uit de juridische loopgraven te komen, blijkt te werken. Desondanks raadt de heer Koopmans de minister aan om niet te veel op de stoel van HSA te gaan zitten. Hij moet niet te snel de beurs trekken. Het uitgangspunt moet blijven dat de Aanvangsdatum Vervoer voortvloeit uit de beschikbaarheid van de infrastructuur. Als HSA slechte contracten heeft afgesloten met leveranciers, moet de onderneming zelf voor de nadelige gevolgen opdraaien. Kan de minister aangeven wat het overleg met de top van de NS en HSA op 21 maart 2008 heeft opgeleverd? Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot de bindende adviesprocedures, nu een van deze procedures eenzijdig is opgeschort door HSA?

Heeft ProRail het noordelijk deel van het tracé inmiddels vrijgegeven voor het commercieel vervoer? Het beoogde moment was medio april 2008. De gehele lijn zou medio mei worden vrijgegeven. Wordt die planning gehaald?

Wanneer wordt de vervoersconcessie voor het tijdelijk vervoer bij de Kamer voorgehangen? Hoe lang loopt deze tijdelijke concessie? Is er overlap met de ingroefase van twee jaar?

Heeft de minister al contact gehad met de nieuwe Belgische regering over de samenwerking tussen HSA en de NMBS en over het toelaten van het TRAXX-materieel voor het tijdelijk vervoer? De lijn Den Haag–Breda–Brussel was en is belangrijk. In Breda krijgt men het gevoel dat men voor

niets een station aan het bouwen is, hetgeen daar grote zorgen baart. Kan de minister deze zorg ontzenuwen?

Is de minister bereid om met zijn Belgische collega te spreken over het doortrekken van de lijn Brussel–Antwerpen naar Roosendaal, met andere woorden verder dan het Belgische station Essen? In die variant zou het goed zijn om het Roosendaalse station tot een Belgisch station te bestemmen, net zoals dit gebeurd is in Maastricht. Dit heeft als voordeel dat de grenstoeslag zou kunnen vervallen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) stipt de positieve kant aan van het project hsl-zuid, waarvoor er veel kansen liggen. De proefrit over het traject van twee maanden geleden was een plezierige ervaring, ofschoon de rit, wegens de problemen met stof in de tunnel, niet op topsnelheid werd afgelegd. Hij sluit zich aan bij de eerder gemaakte opmerkingen over alles wat niet goed gaat met de lijn. Er zijn nog te veel vragen onbeantwoord om de ingebruikname met vertrouwen tegemoet te kunnen zien. Wanneer kan in het meest ongunstige scenario over de lijn gereden worden?

Hoe staat het met de compensatie voor HSA voor de financiële problemen ten gevolge van het uitstel? Is de minister bereid om de overeenkomst met HSA onafhankelijk te laten toetsen, zoals in het Assurancerapport wordt gesuggereerd? Wat zijn de precieze consequenties van de bestaande juridische verhouding?

Uit het Assurancerapport blijkt dat veertien van de openstaande punten van de Integrale Safety Case (ISC) nog niet zijn opgelost. Kan de minister ingaan op de voortgang die is geboekt met testen en met het vinden van oplossingen voor de veiligheid? Kan dit onderdeel tijdig zijn afgerond? Als tegen het eind van 2008 de infrastructuur klaar is, maar er nog geen treinen beschikbaar zijn die daarover kunnen rijden, kan dan niet meer tijd worden uitgetrokken voor het testtraject?

Hoe staat het met de onderhandelingen met België en Frankrijk? Hoe reëel is het dat straks zestien treinen per uur zullen rijden? Hoe zal de hsl-zuid zich verhouden tot de Beneluxtreinen? Zullen de verbindingen op elkaar aansluiten, of wordt de ene ten koste van de andere ontwikkeld? Kan de minister garanderen dat er voor de zomer een definitief akkoord met België is voor het rijden in België?

Het probleem met het stof in de tunnel is verbijsterend. In Zwitserland zijn er al veel tunnels waardoor met hoge snelheid gereden wordt. Hoe is het mogelijk dat treinen in Nederland zonder hotboxdetectie niet te hard mogen rijden, terwijl de snelheid in het buitenland wel hoger kan zijn? Waarom kan onder ERTMS level 1 niet harder worden gereden dan 160 km/u, terwijl in het buitenland met deze ERTMS-versie 300 km/u wordt gereden? Zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de inspectie strenger in de leer dan men elders is?

Verschillende partijen, Infrasppeed, HSA en ProRail, moeten de veiligheid bewaken. Dat kan een recept zijn voor grote verstoringen in de toekomst. Wie is verantwoordelijk?

Antwoord van de minister

De **minister** zegt dat het nieuwe European Railway Traffic Management System (ERTMS) een van de grote obstakels vormt voor het in gebruik nemen van de hogesnelheidslijn in Nederland. De introductie van ERTMS is ook in andere landen complex, zoals ook onlangs bleek op de internationale UIC-conferentie in Amsterdam. Nederland heeft nooit geambieerd om bij de ontwikkeling van ERTMS voorop te lopen, maar dat is nu wel het geval. Die positie is vanwege de technische ingewikkeldheid niet benijdenswaardig. Het is echter boven twijfel verheven dat het systeem uiteindelijk vrucht zal afwerpen. Het is bij hogesnelheidsvervoer belangrijk om internationaal met één systeem te werken. De trein kan daardoor concurrerder worden.

Het project hsl-zuid is in de eindfase. De minister draagt de integrale verantwoordelijkheid. Er bestaan grote onzekerheden, maar er zijn belangrijke vorderingen gemaakt in de onderdelen waarop het ministerie invloed kan uitoefenen. De minister is tevreden en trots dat niettegenstaande alle risico's het realiseren van de infrastructuur op schema ligt, en de oorspronkelijk geplande Aanvangsdatum Vervoer, oktober 2008, kan worden aangehouden. Hieraan is door het ministerie en partners zoals HSA hard gewerkt. Het ministerie kan niet worden aangesproken op de niet tijdige levering van ERTMS-kastjes.

Vanaf 1 april 2008 is de baan geheel geschikt voor testen door HSA. Infra-speed en de Staat hebben hun testprogramma's grotendeels afgerond. De problemen met de grensovergang en met het Radio Block Center (RBC) die uit de testen naar voren zijn gekomen, worden aangepakt. De upgrade van ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor is daarmee zo goed als afgerond. Op 15 mei 2008 wordt de infrastructuur naar verwachting door de Independent Safety Assessor (ISA) veilig verklaard. Vanaf 30 juni 2008 zal de baan volledig worden vrijgegeven. Met het testen van commercieel vervoer met reizigers kan worden gestart na een positief advies van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Daarvoor is een voorwaarde dat zowel Nederland als België de grensovergang heeft vrijgegeven. Ook moet ProRail hebben aangegeven dat de verbinding tussen de hsl-zuid en het gemengde net voor commercieel vervoer mag worden gebruikt. De minister beschikt nog niet over een definitieve planning van de Belgische inspectie voor de vrijgave van het baanvak tot Antwerpen, maar hij verwacht hierover eind mei duidelijkheid te kunnen geven. Hij heeft geen signaal ontvangen dat daarmee iets mis is.

Daarnaast moeten in de infrastructuur de hotboxdetectie en de landelijke invoering van ATB Verbeterde Versie nog worden geregeld, en moet er een oplossing komen voor het stof in de tunnel onder het Groene Hart. Deze kwesties zullen in de komende periode nog tot enige gebruiksbependingen bij het commercieel vervoer leiden. Hierover is de minister in een open gesprek met HSA. Op dit moment wordt in beeld gebracht welke gevolgen de gebruiksbepending en het restant van het testprogramma hebben voor de Aanvangsdatum Vervoer, de contractuele datum in de concessie aan de HSA waarop de concessievergoeding moet worden betaald. Over de technische en juridische ontwikkelingen moet aan het eind van de zomer 2008 meer duidelijkheid zijn.

De gebruiksvergunningen voor de tunnels van de hsl-zuid zijn inmiddels afgegeven.

De start van het vervoer over de hsl-zuid loopt vertraging op omdat de leverancier van het tijdelijke TRAXX-materieel, Bombardier, niet tijdig kan leveren wegens problemen met het testen en homologeren. Volgens planning moet het Bombardiermaterieel als eerste over het tracé van de hsl-zuid rijden. In september 2007 en op 15 april 2008 is overleg gevoerd met de heer Navarri van Bombardier. Beide keren bleek de leveringsdatum te moeten worden uitgesteld. Men blijkt de complexe techniek nog onvoldoende onder de knie te hebben. Ook is te lang uitgegaan van mooierscenario's. Het ziet ernaar uit dat eind september 2008 nog niet met het tijdelijk vervoer begonnen kan worden. Het zal moeten blijken of tegen december 2008 TRAXX-treinen onder level 1 kunnen rijden op het noordelijk tracé. Aan het eind van de zomer zal de minister dit met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kunnen zeggen.

Ook de SNCF, de leverancier van Thalys, heeft problemen met het inbouwen, testen en homologeren van ERTMS. Ten opzichte van de eerdere prognoses is een vertraging van zeven maanden in de levering opgetreden. Naar verwachting zullen de Thalystreinen medio mei 2009 geschikt zijn voor commerciële inzet. Ook hierbij kunnen verdere tegenvallers niet worden uitgesloten. De vele onzekerheden zijn onverbrekelijk verbonden met de introductie van nieuwe technologie.

De minister zal op de treinleveranciers een zo grote druk uitoefenen als in

zijn informele rol mogelijk is, zodat Nederland internationaal de hoogste prioriteit heeft bij de levering door Bombardier. Alleen HSA heeft een contractuele relatie met Bombardier. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft zijn huiswerk vrijwel gedaan, maar het ministerie en HSA kunnen geen treinen bouwen.

Volgens Bombardier hebben de technische problemen vooral te maken met het stabiel maken van de wisselwerking tussen de trein en de rails en met de ontwikkeling van één standaard voor ERTMS. In sommige andere landen is naast ERTMS een «ouderwetse» beveiliging aangelegd. Daar kan op hogere snelheid worden gereden door gebruikmaking van oudere technologie. Nederland heeft indertijd niet gekozen voor zo'n parallel systeem naast ERTMS.

De minister is goed te spreken over de werkrelatie met de partner HSA. De onderneming moet een flinke omzet kunnen draaien om aan haar betalingsverplichting aan de Staat te kunnen voldoen. De Aanvangsdatum Vervoer, die nog steeds staat op 1 oktober 2008, speelt daarbij een belangrijke rol, omdat op die datum de betalingen van HSA aan de Staat starten. Voordat de definitieve Aanvangsdatum Vervoer kan worden vastgesteld, moeten nog enkele punten worden opgelost. Er bestaat een verschil van inzicht over de vraag of dat al dan niet zal lukken, maar daarbij gaat het niet om grote afwijkingen. HSA dreigt in een lastige financiële positie terecht te komen door het ontbreken van de locomotieven. Dat is een situatie van overmacht. In overleg met HSA en de grootaandeelhouder NS wordt nagegaan welke mogelijkheden bestaan om de continuïteit van het vervoer over de hsl-zuid te waarborgen. Het bestaande contract met HSA biedt de mogelijkheid om in het geval van overmacht de alliantie onder bepaalde condities financieel enigszins terzijde te staan. Daarvoor moet een oplossing worden gezocht die past binnen de regels van het aanbestedingsrecht. Deze steun hoeft niet per se in te houden dat de Staat meer geld kwijt is; zo zou een ander ingroeiritme gehanteerd kunnen worden, waarbij in het begin minder wordt betaald en later, wanneer de zaken goed lopen, meer. De minister zegt toe, de Kamer hierover tekst en uitleg te geven zodra meer bekend is over de mogelijkheden en onmogelijkheden. Gezien de contractbepalingen met HSA moet dat in een vertrouwelijk overleg gebeuren. Dit kan rond eind juni 2008 worden gehouden. Niemand heeft er belang bij dat HSA over de kop zou gaan; dan is er geen vervoerder meer. Als HSA stevig moet betalen, terwijl zij niets kan verdienen, raakt de alliantie in de financiële problemen. Het contract tussen HSA en Bombardier biedt nauwelijks mogelijkheden om keihard op te treden tegen Bombardier. Bombardier heeft alleen de verplichting om de Betuwerouteversie van de TRAXX-loc geschikt te maken voor de hsl. Als HSA Bombardier als leverancier laat vallen en een nieuwe aanbesteding moet worden gestart, dan is de kans groot dat er nog meer vertragingen optreden.

Het is goed en belangrijk dat het dossier uit de sfeer van de juridische loopgraven is getrokken. De minister voelt er daarom niet voor om oude discussies over bijvoorbeeld de tijdige bestelling van Ansaldo-treinen op te rakelen.

Het hotboxdetectiesysteem is nodig om de Thalys te kunnen laten rijden. Het is een veiligheidssysteem dat afwijkingen signaleert in de temperatuur in de wiellagers van de trein en dat vereist is bij het rijden met snelheden hoger dan 190 km/u. In Frankrijk, waar de Thalys rijdt, is zo'n detectiesysteem ook in de rails aangebracht. De kosten, ruim 1 mln., horen bij de infra om de Thalys te laten rijden.

Het is nog niet duidelijk of het stof in de tunnel onder het Groene Hart is achtergebleven bij de bouwwerkzaamheden, dan wel ontstaat door de drukgolf, die bijvoorbeeld de brandwerende voorziening lostrekt. In het eerste geval is het probleem snel te verhelpen; in het andere geval kan het een structureler karakter hebben. Treinen moeten heel wat keer met 300 km/u door de tunnel rijden voordat de oorzaak met zekerheid kan worden

aangetoond. Treinen kunnen inmiddels wel met hoge snelheid door de tunnel rijden zonder risico voor het materieel. Zodra meer bekend is over het probleem en de oplossing ervan, zal de minister de Kamer hierover berichten. Hij vertrouwt erop dat de geplande Aanvangsdatum Vervoer door dit probleem niet in gevaar komt. De vraag wie voor het probleem verantwoordelijk is, kan pas worden beantwoord op basis van de conclusies van het onderzoek. Het is overigens niet uniek dat stofvorming in een tunnel optreedt.

Vanaf de Aanvangsdatum Vervoer is HSA volgens het contract verplicht om een vergoeding aan de Staat te betalen voor het recht om over de hsl-zuid te rijden. De eerste vier jaar na de aanvangsdatum geldt hierbij een aflopende kortingspremie. In het eerste jaar moet HSA 40% van de maximale vergoeding betalen. Op prijspeil 2007 gaat het om 69,8 mln. per jaar. Als de Aanvangsdatum Vervoer bijvoorbeeld een maand opschuift, zou de Staat de inkomsten in die maand missen. De Staat is het geld daarmee echter niet kwijt, want het geheel verschuift dan naar achteren omdat de concessie-termijn langer doorloopt. Daarnaast moet de projectorganisatie langer in stand worden gehouden.

Aan het eind van de maand mei 2008 zal er meer duidelijkheid zijn over de grensovergang met België. Over de aansluiting van Breda en Den Haag heeft de minister met zijn Belgische ambtgenoot Vervotte overlegd. Er is de politieke wil om de afspraken gestand te doen. Er is contact geweest tussen de Belgische minister en de NMBS. Ook de Beneluxtrein is in het gesprek met de Belgische minister aan de orde gekomen. Het streven van minister Eurlings is om tot een parallelle structuur te komen, zodat reizigers een alternatief hebben. Voor het binnenlandse stuk zal de NS een soort Beneluxtrein voortzetten. Bekeken wordt of de intercity die in België tot Essen rijdt, in de toekomst tot Roosendaal kan doorrijden. Met een overstap in Roosendaal is er dan een Beneluxalternatief. Minister Vervotte zal dit samen met de NMBS onderzoeken. Het zou kunnen dat aan dit alternatief nog kosten verbonden zijn. Hierover zal de minister de Kamer later informeren. Hij zal ook bekijken of er mogelijkheden zijn en of het voordelen zou bieden om Roosendaal tot Belgisch station te bestempelen.

Nadere gedachtewisseling

Voor de heer **Samsom** (PvdA) is alleen de datum waarop er daadwerkelijk treinen over de hsl-zuid zullen rijden echt van belang. De Aanvangsdatum Vervoer is in zoverre relevant dat vanaf die datum HSA moet betalen. Als HSA dan schade lijdt omdat zij nog niet kan rijden, moet de onderneming die schade verhalen op de verantwoordelijken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vraagt de minister om geen onomkeerbare afspraken te maken voordat het vertrouwelijk overleg met de Kamer over de uitkomsten van de besprekingen met HSA heeft plaatsgevonden. Overigens hecht hij aan een openbaar vervolg van dit overleg. HSA dient allereerst te betalen. Als HSA dat niet kan, wordt het de vraag hoe de alliantie of de betrokken personen daarvoor verantwoordelijk gehouden kunnen worden. De minister krijgt in het overleg met HSA een herkansing om ook de tarieven aan de orde te stellen en ervoor te zorgen dat de kaartjes betaalbaar worden.

De heer **Roemer** (SP) begrijpt niet hoe het mogelijk is dat zulke contracten als met HSA gesloten zijn. Hij is tevreden dat de minister de Beneluxtrein hoog op de agenda heeft staan. Wanneer kan de Kamer op de hoogte gebracht worden van de voortgang daarmee? Hoe zal het Nederlandse alternatief eruitzien?

De heer **Koopmans** (CDA) heeft er vertrouwen in dat de minister in het complexe dossier verstandig opereert. Duidelijk moet zijn dat een oplos-

sing waarbij snel de beurs wordt getrokken om de problemen van HSA op te lossen, in strijd kan zijn met het uitgangspunt dat er zo snel mogelijk treinen moeten rijden met zo min mogelijk kosten voor de belastingbetaler.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) heeft er vertrouwen in dat de hsl-zuid op een goede manier tot stand gebracht zal worden. Toch houdt hij zorgen zolang er niet zicht is op een daadwerkelijke dienstregeling. Hoe ziet de minister het risico dat straks wel de baan klaar is, maar er geen materieel is, zodat er niet over de baan gereden kan worden? De optie om de verbinding Brussel-Antwerpen-Essen door te trekken naar Roosendaal is een goede oplossing. Een hinderpaal kan zijn dat België op die lijn met materieel rijdt dat niet in Nederland is toegelaten.

De **minister** waarschuwt ervoor dat de Staat niet zelf weer de juridische loopgraven moet opzoeken. Het is een zaak van verantwoord bestuur om na te gaan welke mogelijkheden het bestaande contract biedt, ook vanwege het maatschappelijk doel dat er zo snel mogelijk treinen over de baan rijden.

Bij het overleg in verband met de Beneluxtrein zal de minister de opmerking over het in België gebruikte materieel meenemen.

De extra beheerskosten van 20 mln. hangen samen met het in stand houden van de projectorganisatie hsl en specifiek werk dat ProRail voor de Staat doet. Hierover zal de minister nader schriftelijk antwoorden.

Toezeggingen

- Zodra er meer duidelijk is over de financiële aspecten van de Aanvangsdatum Vervoer, is de minister bereid, de Kamer vertrouwelijk te informeren (naar verwachting eind juni).
- Na de zomer wordt de Kamer nader ingelicht over de beschikbaarheid van TRAXX-treinen.
- De Kamer wordt nader geïnformeerd over het oplossen van de stofproblematiek in de Groene Harttunnel.
- De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de resultaten van het overleg met België over de bediening van Breda en Den Haag.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van aansluiten van Roosendaal op de lijn Brussel-Antwerpen-Essen, als mogelijk alternatief voor de Beneluxtrein.
- De Kamer wordt geïnformeerd over het verschil in beheerskosten van 20 mln. (gestegen van 83 mln. naar 103 mln. in een halfjaar).

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

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Sman