

Vergaderjaar 2004–2005

**22 026**

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

**Nr. 234**

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

Vastgesteld 26 mei 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 13 april 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **brief van 24 februari 2005 over onttrekking risicoreservering HSL-Zuid (22 026, nr. 213);**
- **brief van 28 februari 2005 over stand van zaken overleg met België (22 026, nr. 214);**
- **brief van 11 maart 2005 houdende de resultaten van het HSL-overleg met België (22 026, nr. 215);**
- **brief van 21 maart 2005 houdende de 16de voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 216);**
- **een brief over de verankering van de geluidsschermen HSL-Zuid (22 026, nr. 219);**
- **antwoorden op vragen van het lid Van Velzen over de dynamische belasting van de geluidsschermen van de HSL (nr. 1292);**
- **het accountantsrapport bij de 16de voortgangsrapportage van de HSL-Zuid;**
- **antwoorden op Kamervragen over de gevolgen van de ingebruikname van de HSL-Zuid voor de dienstregeling van de NS;**
- **antwoorden op feitelijke vragen over de brief inzake de onttrekking aan de risicoreservering voor het jaar 2005.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

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

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) heeft in het OV-magazine gelezen dat de NS voornemens zijn om in 2007 in ieder geval een deel van de intercitytreinen tussen Amsterdam en Rotterdam op te heffen op het moment dat de HSL gereed is. Zij is daarvan tegenstander, omdat de reizigers daardoor worden gedwongen om gebruik te maken van de HSL en dus meer kosten moeten maken. Mevrouw Dijksma verzoekt de minister de NS te dwingen om het huidige treinaanbod in stand te houden. Als een ander dan HSA de concessie had bemachtigd en de exploitatie voor die HSL voor zijn rekening zou nemen, was dit nooit een oplossing geweest. In hoeverre kan HSA door de NS worden geholpen en waarom heeft laatstgenoemde niet gekozen voor het zelfstandig meedoen aan deze exploitatie? De minister wil de Tweede Kamer verzoeken om € 20 mln. aan de risico-

<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), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijssebloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), 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).

reservering te onttrekken ten behoeve van de HSL voor onder andere aanpassingen aan de fundering voor de geluidsschermen, alsmede voor de tegenvallers en voor planningsrisico's. De Kamer moet daarbij rekening houden met een onzekerheidsmarge van 30%, wat inhoudt dat dit bedrag behoorlijk kan oplopen. Onduidelijk is wat het risico precies zal zijn. Wat gaat er gebeuren als aannemers meer vragen dan het inmiddels bekende beschikbare bedrag? In 2004 is € 29 mln. minder uitgegeven dan in de risicoreservering is opgenomen. Zal dat bedrag terugvloeien naar de schatkist van de staat?

Wat is er precies aan de hand met de geluidsschermen? Was het niet mogelijk geweest het nogmaals terughalen van die geluidsschermen te voorkomen?

Het is niet meer mogelijk overeenkomstig de planning te werk te gaan. Welke risico's zijn daaraan verbonden en wat zijn de kosten die dat met zich meebrengt?

Overeenkomstig de vraag van de Kamer is met de Belgen een deal gesloten, wat een goede zaak is. HSA had eerder een claim ingediend in verband met de langere reistijd als gevolg van de HSL. Mevrouw Dijkema neemt aan dat die claim aanzienlijk minder hoog zal uitvallen. Onduidelijk is wat de financiële betekenis van dit contract met de Belgen is voor de Nederlandse staat en voor de heronderhandelingen over het exploitatiecontract. Zij stelt voor HSA en de NMBS te laten uitwerken wat die afspraken in de praktijk betekenen, zodat de Kamer daarover een oordeel kan vellen.

Destijds werd de Bos-variant politiek onmogelijk gemaakt door op te merken dat elke minuut extra aan reistijd de staat f 35 mln. tot f 100 mln. meer zou kosten. Zij vraagt of daarover al meer duidelijkheid is. Na 2012 zal het boetebeding voor vertragingen niet meer van toepassing zijn. Zijn er dan nog wel dwangmiddelen om ervoor te zorgen dat de zaak op orde komt?

De halteplaats Brecht vindt zij vanwege het gering aantal inwoners onlogisch.

Mevrouw Dijkema zegt ten slotte dat het onacceptabel is dat de Kamer het accountantsrapport slechts een dag voor deze vergadering heeft ontvangen.

De heer **Van Hijum** (CDA) heeft waardering voor het door de minister en betrokkenen behaalde resultaat in de onderhandelingen met België. Welke status hebben de afspraken en wat zijn de sancties als die niet worden nageleefd?

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de definitieve afspraken tussen HSA en de Belgische NMBS over de gewijzigde concessie en over de mogelijke gevolgen die deze zullen hebben voor het bedrag van € 148 mln. dat met HSA is overeengekomen? Verder is hij benieuwd of de minister nog steeds sterk juridisch getinte correspondentie voert met HSA en of de lucht begint op te klaren.

Hij vraagt wat met disruptiekosten wordt bedoeld en wat dat voor Nederland uit financieel oogpunt betekent. Verder wil hij duidelijkheid over de beschikbaarheid van materieel.

Hij maakt zich zorgen over de status van Den Haag als internationaal juridische hoofdstad. De heer Van Hijum heeft begrepen dat minister Bot voornemens is in het voorjaar met een notitie over Den Haag te komen en hij vraagt zich af of bereikbaarheid daarvan ook een onderdeel is. Worden er nog stappen ondernomen om een goede aansluiting tussen Den Haag en Rotterdam op de reguliere HSL te realiseren?

Ook hij maakt zich zorgen over de mogelijke verdringing van binnenlandse intercitytreinen door de HSL, onder andere op het traject Amsterdam-Rotterdam-Vlissingen. Hij vraagt de minister die zorg weg te nemen. Het vorenstaande houdt overigens niet in dat het onmogelijk is iets aan de dienstregeling te veranderen.

Het lijkt hem goed ervoor te waken dat de NS vooraf gaan sturen om exploitatietekorten vanwege de HSL te voorkomen. Een hard beoordelingscriterium moet zijn dat er een match is tussen de vervoersvraag en het vervoersaanbod.

Thalys International zal mogelijk minder dan de met HSA gecontracteerde 16 treinen laten rijden. De heer Van Hijum vraagt naar het werkelijke aantal treinen en naar de stand van zaken op dat terrein. De minister zou bij haar Franse collega onder de aandacht hebben gebracht dat aanpassing van Thalys-treinen en van veiligheidssystemen nodig is om de snelle verbinding Amsterdam-Parijs mogelijk te maken. Dat zou tot het resultaat hebben geleid dat er geen vertraging optreedt. Hij vraagt daarover opheldering. Wat zal er mis gaan als de Franse treinstellen niet tijdig worden aangepast?

Is de aanvangsdatum van 1 april 2007 voor de voortgangsrapportage nog steeds van toepassing?

Waarom acht de minister het beperken van de aanleg van de ontsporingsleiding tot 50% van het spoor, namelijk de risicovolle locaties, een acceptabel resultaat? Wat is bijvoorbeeld uit financieel oogpunt het verschil tussen 50 en 100% en wat zijn de veiligheidsrisico's die men loopt door dit resultaat te accepteren?

Hij sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Dijkma over de geluidsschermen. Daarnaast vraagt hij hoe realistisch het is om die kosten binnenkort daadwerkelijk op de onderaannemers te verhalen.

Van de risicobeoordeling maken risico's na de realisatiefase nu ook onderdeel uit. Op welke concrete risico's doelt de minister en is het mogelijk daarbij straks nieuwe omstandigheden te bedenken die de staat voor zijn rekening zal nemen?

Uit het verzoek van de minister blijkt dat de staat in dat proces veel risico's heeft genomen en wat het totaal aan extra onvermijdbare uitgaven daarvoor is geweest. Hij wijst op het verzoek van de minister om € 120 mln. te onttrekken aan de risicoreservering. Is zij bereid erop toe te zien dat het eventueel resterende bedrag voor de spoorsector behouden blijft?

De heer **Slob** (ChristenUnie) meent dat de minister de overgang soepel heeft gemaakt door de voortgangsrapportage in te kleden overeenkomstig de wens van de Commissie TCI. Ook de accountantrapportage was beter, al was die weer betrekkelijk laat beschikbaar.

Hij sluit zich aan bij de vragen over de risicoreservering. De heer Slob vindt het lastig op basis van de verstrekte informatie nu de conclusie te trekken dat die onttrekking aan de risicoreservering strikt noodzakelijk is en dat er geen alternatieven zijn.

Is er voldoende juridische grond om de aannemers aan te spreken op het punt dat de dynamische belasting van de geluidsschermen kleiner blijkt te zijn dan in de contracten met de onderaannemers is vermeld, evenals op de meerkosten van een sterkere constructie?

Naar zijn idee is het bijzonder dat de afspraken over de verdere verdieping van de Westerschelde in dezelfde week zijn gemaakt als die over de HSL. Hij is niet gelukkig met de afspraken over de Westerschelde en evenmin met het resultaat op het terrein van de HSL. Hij pleit voor duidelijkheid over de status van de afspraak tussen de minister en haar Belgische collega. Welke garanties worden gegeven dat de HSL-treinen in België voorrang krijgen op het binnenlands verkeer? Zullen er, rekeninghoudend met de ingroeiperiode van 2 jaar, in de beginperiode op het traject Den Haag-Brussel minder dan 8 treinen per dag rijden? Waarop kan de minister zich beroepen als dit anders uitpakt dan is afgesproken?

De beoogde gebruikersvergoeding van 148 mln. wordt als een molensteen ervaren en dat is niet vreemd. Hij vraagt of de prognose van het aantal reizigers nog actueel is. Professor Van Witsen uit Delft heeft opgemerkt dat onder deze voorwaarde een spoedig faillissement voor HSA dreigt. Hoe schat de minister dit in? Het vragen van een lagere gebruikers-

vergoeding lijkt hem niet vreemd. Vermoedelijk zal HSA ook met een claim komen naar aanleiding van de overeenkomst die met België is gesloten. In hoeverre staat HSA uit juridisch oogpunt sterk en op welke wijze is de vervoerder indirect betrokken geweest bij de onderhandelingen met België?

Professor Van Witsen stelt dat de vertraging in België in de structurele situatie hooguit 6 minuten zal bedragen in plaats van 8. Hoe staat de minister daar tegenover?

De heer Slob pleit er tot slot voor te garanderen dat de reizigers die gebruikmaken van binnenlands vervoer er niet op achteruit zullen gaan, dat het aantal verbindingen niet zal worden teruggebracht en dat de prijs niet zal stijgen. Wat kan en wil de minister op dat punt doen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) meent dat er geen sprake is van een claim van 120 mln. voor deze periode, maar van een bedrag van bijna 200 mln. Hij betreurt het dat de minister de Kamer op grond van de mee- en tegenvallers niet meteen heeft voorgerekend wat de daadwerkelijke claim is. De heer Duyvendak pleit voor een gekwantificeerd overzicht van alle mee- en tegenvallers waaruit ook blijkt waaraan de minister het bedrag van 200 mln. uitgeeft. Op grond daarvan kan de Kamer al dan niet toestemming verlenen voor de voorgestelde greep uit de risico-reservering. Hij vraagt hoe minister Zalm op deze meevallers heeft gereageerd, of hij haar toestemming heeft gegeven om dat geld in haar zak te houden en of dit in de begrotingssystematiek past. Verder vraagt hij waarom de minister de systematiek van de risicoreservering heeft veranderd.

Hij sluit zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Dijkema en de heer Slob over de exploitatie van de HSL en de afspraken met de Belgen. Het lijkt hem echter nog te vroeg voor een eindoordeel van de Kamer, omdat nog niet duidelijk is of ook HSA en de NMBS zich in deze deal kunnen vinden. Dan zijn ook pas de kosten en de eventuele aanvullende voorwaarden bekend. Ook hij vraagt de minister nadrukkelijk aan te geven dat er op geen enkele manier een koppeling is met de kwestie Westerschelde. Met de voorstellen daaromtrent heeft hij namelijk ook veel moeite.

Kan de minister aangeven of op het traject Amsterdam–Parijs het voorgestelde aantal treinen, namelijk 16, zal worden gerealiseerd? Is het juist dat de opleveringsdatum is verschoven naar 1 juli 2007? Zo ja, zijn daaraan geen kosten verbonden? Verder vraagt hij of de Thalys-treinstellen tijdig zullen zijn omgebouwd.

Hij is van mening dat de huidige dienstregeling van de NS intact moet blijven.

Spoor-spoorsubstitutie is nooit een doel geweest. Nu lijkt het erop dat reizigers worden gedwongen om gebruik te maken van de HSL, wat neerkomt op misbruik van macht door een monopolist. Hij vraagt de minister duidelijk te maken dat daarvan geen sprake kan zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP) was en is tegenstander van de concessie. Zij maakt zich zorgen en vreest dat de NS alles op alles zullen zetten om meer reizigers gebruik te laten maken van de dure HSL. De vervoerders moesten er samen uitkomen en dat is precies datgene wat er nu gebeurt. Heeft de minister nog wel grip op dit dossier?

Zij roept de minister op een sturende rol op zich te nemen om zodoende te voorkomen dat de dienstregeling voor Amsterdam–Rotterdam–Zeeland tarief ernstig versobert.

Door de onderhandelingen over de Westerschelde en de HSL in dezelfde week te voeren, is de schijn gewekt dat er sprake is van een verband. De toezeggingen over het aantal treinen van Breda naar Antwerpen en van Den Haag naar België zullen niet worden nagekomen. Zij vraagt de minister duidelijkheid te geven over de ingroeiregeling.

De startafspraken zijn onvoldoende. Het ministerie moet langer greep houden op dit project. Er is ook onduidelijkheid over de hoogte van de eventuele claim van HSA. Hoe kan de minister stellen dat de Nederlandse overheid wellicht minder inkomsten zal krijgen als gevolg van een fout van de NMBS en hoe wil zij dat voorkomen? Is de minister bereid het contract met HSA open te breken en na te gaan of er alternatieven zijn, zoals grotere reizigersaantallen? Verder vraagt zij hoe kan worden afgedwongen dat België voorrang zal verlenen aan de HSL. Mevrouw Gerkens begrijpt niet dat ten aanzien van de geluidsschermen anderhalf jaar na signalering van de problemen een onderzoek door TNO zal worden gedaan. Zij pleit voor meer snelheid.

De heer **Hermans** (LPF) stemt in met onttrekking van het gevraagde bedrag uit de risicoreservering. Hij vraagt ten aanzien van de raakvlak-risico's naar de juridische feiten en doelt dan met name op het product dat Infrasppeed opgeleverd had moeten krijgen. Hij wil weten of de aannemers iets hebben geleverd wat buiten het contract valt en of het mogelijk is hen daarvoor alsnog aansprakelijk te stellen. De vraag is wat er tussentijds is gedaan om ervoor te zorgen dat die afstemming tussen onderbouw en Infrasppeed goed zou uitpakken, of deze risico's zijn gemitigeerd en of er voor deze kwestie een manager is aangetrokken.

Hij sluit zich aan bij de woorden van de heer Slob over status van de afspraken met België. Verder is hij benieuwd naar de afspraken met de Fransen en de status daarvan.

Inmiddels heeft de HSL 7 mld. gekost. Ondanks dat zullen er straks minder reizigers zijn. Tevens zal sprake zijn van een slechtere bediening en van een langere reistijd. Dat is een slechte zaak.

Hij kan zich niet aan de indruk onttrekken dat HSA en de NS niet principieel van elkaar gescheiden zijn en dat het snijden in de dienstregeling te maken heeft met een onderhandelingspositie van eerstgenoemde. Is het mogelijk in het onderhandelingsproces met HSA tot een lagere vergoeding te komen en een en ander juridisch sluitend is te realiseren? De heer Hermans hecht eraan inzichtelijk te maken wat de vervoerswaarde en het aantal reizigers zullen zijn, wat de kosten zullen zijn en of het materieel op een andere manier beter kan worden ingezet. Het zou het vreemd vinden als er intercitytreinen verdwenen.

De heer **Hofstra** (VVD) meent dat op het punt van de ontsparingsgeleiding geen enkel risico meer mag worden geaccepteerd. Het risico van de geluidsschermen en de boortunnel is voor de aannemer.

Het gevaar van een grote pot met geld voor risico's is dat daaruit met een zeker gemak wordt geput om bepaalde kosten te dekken. De minister geeft aan dat zij nog 302 mln. nodig heeft. In dit voortgangsrapport is het bedrag opgelopen met ongeveer 20 mln. Hij zou het op prijs stellen als de minister harder optrad tegen de betrokken opdrachtnemers. De heer Hofstra is bereid de minister een krediet van niet meer dan 83 mln. te geven. Voor de risicoreservering blijft na de Betuweroute naar verwachting 156 mln. over. Hij is er voorstander van dat bedrag te besteden aan de binnenvaart en aan de weg. Hij vraagt de minister dat toe te zeggen. Verder vraagt hij haar toe te zeggen dat de HSL niet later gereed komt dan verwacht.

Hij is er geen voorstander van dat ProRail het beheer krijgt. Zijn voorkeur gaat ernaar uit dat aan het ministerie over te laten. Het stoort hem dat zelfs het eerste dictum van zijn motie nog niet is uitgevoerd. Daarin werd de regering gevraagd aan te geven welke zaken in het verleden mis zijn gegaan. Hij vraagt de minister ook in te gaan op het feit dat op het punt van de reistijd is afgeweken van het maatgevende verdrag tussen Nederland en België, alsmede op de schuldvraag.

De reisfrequentie van treinen naar Den Haag is gelet op eerdere Kameruitspraken niet hoog genoeg. Er moet wat dat betreft dus meer gebeuren, al zal dat deels ten koste gaan van Breda.

Hij sluit zich aan bij datgene wat over het bedrag van 148 mln. is gezegd.

Als er behoorlijke claims komen, zal er sprake zijn van een megastrop van misschien wel 1 mld. Hij pleit ervoor andere spelers in de markt in de gaten te houden om tot een verlaging van het bedrag te komen.

Tot slot vraagt hij of hij het goed heeft begrepen dat straks ten zuiden van Roosendaal op het bestaande spoor alleen nog goederentreinen zullen rijden. Als dat juist is, wil hij weten of de minister dat een goede oplossing vindt.

De vergadering wordt geschorst vanwege een herdenking in de plenaire zaal.

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

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