

Vergaderjaar 2005–2006

22 026

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

Nr. 242

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 december 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 november 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over **haar brief houdende feitenrelaas treinen HSL-Zuid d.d. 8 november 2005 (22 026 nr. 237)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) moet allereerst van het hart dat met betrekking tot de HSL-Zuid in ieder geval niet gesproken kan worden van hoge snelheid waar het gaat om het tijdig aanschaffen van de treinstellen. Grondige bestudering van de voorliggende brief van de minister d.d. 8 november en de onderliggende vertrouwelijke stukken doet de vraag rijzen of in dezen wel sprake is van een volledig feitenrelaas. Begin oktober 2005 schrijft de president-directeur van de NS een brief aan de minister over de ontstane problematiek rond de HSL-Zuid, waarbij hij onder andere aangeeft reeds in 2003 bij brief haar gemeld te hebben van problemen met het veiligheidssysteem en hij heeft verzocht om een back-upsysteem. Feit is evenwel dat laatstgenoemde brief niet in het dossier is opgenomen dat door Verkeer en Waterstaat aan de Kamer ter beschikking is gesteld. Hiermee geconfronteerd, heeft het ministerie te kennen gegeven dat de Kamer alle brieven heeft gekregen die betrekking hebben op de aanschaf en de bestelling van de treinen. Naar het oordeel van de heer Duyvendak echter is de brief van 2003 over het veiligheidssysteem wel degelijk relevant voor de oordeelsvorming van de Kamer. Het ministerie heeft de betreffende brief op 9 november op verzoek van de heer Duyvendak aan de Kamer gezonden. Hij vraagt zich dan ook af of er nog meer brieven bestaan over het veiligheidssysteem waarover de Kamer nog niet beschikt.

In dit algemeen overleg staan drie vragen centraal, te weten of de Kamer alle informatie heeft gekregen, of de minister al het mogelijke heeft gedaan om het ontstane debacle te voorkomen en hoe ervoor gezorgd kan worden dat per 1 april 2007 daadwerkelijk snelle treinen gaan rijden over de HSL-Zuid. Mede gelet op hetgeen hij hiervoor opmerkte, heeft de heer Duyvendak de stelling indruk dat door de jaren heen de Kamer niet

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkzma (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 (CDA).

alle beschikbare informatie heeft gekregen. Het verweer van de minister in haar brief van 8 november jongstleden is dat zij omtrent de nieuw te bestellen V250-treinen niets behoeft te melden aangezien het «slechts om risico's ging en niet om feiten». Haar redenering dat zolang er risico's zijn, het kabinet de Kamer niets behoeft te melden, is in de ogen van de heer Duyvendak zeer betwistbaar en bovendien niet consistent daar zij wel alle risico's heeft gemeld inzake het veiligheidssysteem voor de Thalys-treinen.

In haar beantwoording op de schriftelijke vragen van mevrouw Dijkma op 2 november 2005 stelt de minister dat er tussen 2004 en juli 2005 niet sprake was van problemen en dat er geen noodzaak was om de High Speed Alliance (HSA) tot iets te dwingen. In de vertrouwelijke correspondentie waarover de Kamer beschikt, zijn een aantal brieven terug te vinden waarin de minister de HSA wel degelijk maant tot spoed en zij herhaaldelijk vraagt of er wel genoeg treinen zijn besteld en of ze wel tijdig afgeleverd zullen worden. Ook in het persbericht naar aanleiding van publicaties in het Algemeen Dagblad op 28 oktober jongstleden komt duidelijk naar voren dat in 2004 het ministerie de HSA er diverse keren op heeft gewezen dat er problemen zouden kunnen ontstaan. De vraag is dan ook of de Kamer wel steeds volledig en juist is geïnformeerd over de aard en de omvang van de problemen.

De tweede centrale vraag is of de minister al het mogelijke heeft gedaan om het debacle waarvan nu sprake is, te voorkomen. Zij lijkt zelf verstrikt te zijn geraakt in een web dat zij en haar voorgangers gesponnen hebben. Dat web behelst de contracten met zowel HSA als Infrasppeed. Ingeval de NS in de achterliggende jaren gefaald heeft in het bestellen van de benodigde treinen, is vervolgens de vraag of de minister alles heeft gedaan om corrigerend op te treden. Het kan evenwel ook zijn dat de oorzaak van de problemen erin is gelegen dat, zoals de NS beweert, de minister te laat is geweest met het aanleveren van specificaties. Hoewel de heer Duyvendak te dien aanzien nog niet tot een afgerond oordeel kan komen, is voor hem wel duidelijk dat er vanaf 2003 heel serieuze signalen zijn geweest dat het niet goed ging en dat de NS op allerlei manieren geklaagd en gemopperd heeft, terwijl nog steeds de indruk bestaat dat de minister daarop geen actie heeft ondernomen. Zij kan dan wel zeggen alles gedaan te hebben wat past binnen een zakelijke relatie tussen contractpartners, maar aangezien de Staat in dezen ook aandeelhouder is, is er naar het oordeel van de heer Duyvendak sprake van meer dan alleen een zakelijke relatie. Als aandeelhouder kan de minister wel degelijk ingrijpen als een debacle dreigt, ook in het besef dat aan faillissement van HSA altijd ten koste zal gaan van de Staat.

De derde centrale vraag is hoe ervoor gezorgd kan worden dat de HSL-Zuid op de geplande datum van 1 april 2007 operationeel wordt. Wat betreft de heer Duyvendak is het antwoord daarop dat het kabinet zijn aandeelhoudersrol dient op te pakken om de gerezen problemen tot een oplossing te brengen. In dat licht zal de minister van Financiën die in zijn specifieke rol van aandeelhouder bevoegd is om richting NS op te treden, de opdracht gegeven moet worden om deze klus verder te klaren.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) zegt de afgelopen weken met lede ogen te hebben aangezien hoe de NS en de minister met elkaar de loopgraven zijn ingedoken over de schuldvraag met betrekking tot het dossier over de HSL-Zuid. Zij begrijpt eigenlijk wel dat geen van beide partijen het boetekleed wenst aan te trekken, aangezien de gehele gang van zaken ook wel degelijk iets is om zich voor dood te schamen. De Nederlandse Staat laat voor miljarden een goudgerande infrastructuur aanleggen om een snelle verbinding tussen Amsterdam en Parijs mogelijk te maken. Het is in de samenleving een omstreden project, waarvan de instelling destijds van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) getuigt. Net nu het stof rond de discussie over het totstandkomen van de infrastructuur is gaan

liggen, wordt duidelijk dat de goudgerande rails mogelijk eenzaam en ongebruikt in de zomerzon van 2007 zullen liggen te schitteren. De vraag is vervolgens wie de verantwoordelijkheid op zich neemt voor dit «sterven in schoonheid».

Los van de schuldvraag die van groot belang, al was het maar om te bepalen wie aan het eind van de rit de rekening gaat betalen, is een belangrijke hoofdvraag of er per 1 januari 2007 wel of niet snel wordt gereden over de HSL-Zuid. Zoals het er nu naar uitziet, wordt de lijn namelijk per 1 januari 2008 geopend. De problemen worden veroorzaakt door vertraging in de bouw van treinen voor het vervoer in Nederland en de dienst naar Brussel. Kern van deze problemen is gelegen in het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management-assistant System) dat volgens Europese afspraken in het HSL-materieel moet worden ingebouwd. Idealiter kunnen treinen daarmee gemakkelijk over verschillende spoorlijnen in Europa rijden. Punt is evenwel dat de bestelde treinen niet tijdig afgeleverd kunnen worden. HSA geeft aan dat de minister hiervoor zelf medeverantwoordelijk is aangezien zij de specificaties voor het ERTMS te laat heeft afgegeven. De tragiek van het verhaal wil dat HSA de oplossing van de minister slechts met grote aarzeling lijkt te omarmen en dat laatstgenoemde de volgens HSA noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur ronduit afwijst. HSA doet de suggestie om naast de nieuwe techniek een bestaand beveiligingssysteem te installeren zodat met het bestaand materieel, zowel de Thalys als de ICE, over het traject kan worden gereden. Bovendien kan er dan in de eerstvolgende jaren worden teruggevallen op het oudere systeem als de moderne apparatuur niet goed blijkt te werken. De kosten hiervoor schat de minister hoger in dan de NS. Mevrouw Dijkma zou graag van haar vernemen waarom zij, zoals blijkt uit haar brief van 8 november jongstleden, genoemde suggestie van HSA afwijst.

In het televisieprogramma Den Haag Vandaag heeft de minister onlangs te kennen gegeven om ERTMS zelf maar in te bouwen omdat het eigenlijk om niet meer zou gaan dan een simpel kastje. Waar de minister met zo veel woorden zegt dat als HSA en AnsaldoBreda het niet kunnen, zij het zelf zal doen, verwacht mevrouw Dijkma dan ook vandaag dat zij deze toezegging gestand doet.

Een volgende vraag is in hoeverre de minister de consequenties van haar standpunt in het onderhavige dossier wil aanvaarden, in de zin dat zij de NS in ieder geval gebruiksvergoeding zal laten betalen ook als de NS geen gebruikmaakt van de HSL. Als het project niet overeind blijft, zit de overheid met de gebakken peren, nog maar te zwijgen over de financiële consequenties voor het moederbedrijf NS, dat overigens 100% eigendom is van de rijksoverheid in casu de minister van Financiën. Naar het oordeel van mevrouw Dijkma mag de HSA in dit geval niet buiten beeld blijven, aangezien er daar toch wel het een en ander is misgegaan met de treinenbestelling. Overigens vraagt zij zich af of het alsnog leasen van locs geen nieuwe problemen met zich zal brengen.

Een andere belangrijke hoofdvraag is of de minister eerder op de hoogte was van de problemen rond ERTMS dan zij de Kamer heeft aangegeven. Wat betreft de vertraging ten aanzien van de door HSA zelf bestelde treinen meldt zij in haar brief van 8 november jongstleden er wel eerder van op de hoogte te zijn geweest maar dat destijds slechts sprake was van risico's en niet van feiten. Mevrouw Dijkma wijst erop dat het wel degelijk aan de minister is om ook risico's te melden. Wanneer wist de minister concreet voor het eerst dat er problemen met het veiligheidssysteem waren en wat heeft zij toen vervolgens met die informatie gedaan? Het is belangrijk dat een minister niet alleen als formalist de anderen voortdurend wijst op hun verantwoordelijkheden, maar dat zij als politicus ook invulling geeft aan haar eigen verantwoordelijkheid. Mevrouw Dijkma vraagt zich in gemoede af of deze minister dat laatste in voldoende mate heeft gedaan.

Bij de heer **Slob** (ChristenUnie) ligt als eerste vraag op de lippen of er per 1 april 2007 op de «gouden rails van de HSL» daadwerkelijk treinen zullen gaan rijden. Na alle schermutselingen en kennisgenomen hebbend van alle documenten krijgt hij op die vraag evenwel nog steeds geen antwoord. De heer Slob hoopt dat antwoord van de minister vandaag alsnog te krijgen, zodat conclusies kunnen worden getrokken. Het beeld dat nu is ontstaan, is er een van een loopgravenoorlog tussen de NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van gesteggel over verantwoordelijkheden, interpretaties en het al dan niet aanleveren van informatie. De heer Slob past er voor om als Kamerlid in deze schermutselingen als een soort veredeld scherprechter op te treden, aangezien dit niet overeenkomt met zijn rol en positie. Weliswaar zijn er twee partijen in het geding, maar vanuit zijn verantwoordelijkheid als controleur van de regering richt de heer Slob zich in dezen tot de minister om er achter te komen of zij alles heeft gedaan en doet wat nodig is binnen het onderhavige dossier.

Waar er destijds wat betreft de HSL-Zuid voor is gekozen een knip te maken in de integrale systeemverantwoordelijkheid tussen infrastructuur en materieel, met bepaalde raakvlakrisico's van dien, is het in de ogen van heer Slob op zichzelf terecht dat in het kader van de verantwoordelijkheidsverdeling de minister vanuit haar positie de HSA wijst op de gemaakte afspraken en de concessieovereenkomsten die zijn ondertekend. Voorkomen moet echter wel worden dat deze houding verwordt tot een mantra. Als problemen ontstaan en de andere partij vast begint te lopen in haar eigen verantwoordelijkheid en dit ook met enige regelmaat meldt, dan kan de minister niet blijven steken in de formele opstelling dat het nu eenmaal de verantwoordelijkheid van die partij is.

Het feitenrelaas over de aanschaf van de V250-treinen, zoals weergegeven in de brief van 8 november jongstleden, wekt bij de heer Slob enige verbazing, met name waar het gaat om de informatievoorziening richting de Kamer. Vooral haar opmerking dat aangezien er vooralsnog sprake was van risico's en niet van feiten, er geen aanleiding was om de Kamer te informeren, is politiek gezien buitengewoon naïef. Zij is gelet op de regeling voor grote projecten sowieso verplicht om de Kamer risico's te melden. Vooralsnog is niet helder of de minister de Kamer alle informatie die zij behoort te krijgen, heeft verschaft.

Het voorgaande laat onverlet het uiteindelijke doel, dat per 1 april 2007 treinen over het traject van de HSL-Zuid rijden en het liefst zo hard mogelijk, zodat sprake is van een volwaardig alternatief voor het vliegverkeer op de korte afstand. In dat licht zou het zeer onbevredigend zijn als er straks «treintjes» gaan rijden met een veel beperktere snelheid.

In haar brief van 11 oktober jongstleden over de verwickelingen rond de HSL-Zuid benadrukt de minister dat deze kwestie de Staat niets zal kosten. Is zij daar nog steeds 100% zeker van en zo ja, kan zij dat onderbouwen? In het onverhoopte geval van een faillissement van de HSA zullen de vervoersdiensten gecontinueerd moeten worden, waarvoor de rekening vervolgens toch bij het Rijk zal komen te liggen.

Tijdens het openbare verhoor in het kader van de TCI heeft de minister gezegd dat het veiligheidssysteem het grootste risico was. In een schriftelijke toelichting heeft zij aangegeven dat die opmerking betrekking had op de Betuweroute en niet op de HSL-Zuid. Teruglezend wat de minister in dat verhoor gezegd heeft, kan de heer Slob nog steeds niet goed plaatsen dat zij die opmerking maakte in relatie tot de Betuweroute, ook gelet op de bedragen die toen genoemd zijn. Het zou de minister dan ook sieren als zij toegaf zich gewoon vergist te hebben.

Mevrouw **Gerkena** (SP) constateert dat de laatste tijd steeds meer fouten van de minister aan het licht komen, niet alleen wat betreft daadkrachtig bestuur en visie maar ook waar het gaat om het voldoende informeren van de Kamer. Haar beleid is weifelend en ontwijkend.

Het HSL-dossier kenmerkt zich door een grote opeenstapeling van fouten. De besluitvorming om over te gaan tot de aanleg was mistig en verliep onjuist. Vervolgens was er discussie en onvrede over het uiteindelijke traject, met name de twijfel over de peperdure tunnel door het Groene Hart. In de huidige kabinetsperiode zijn er ook een aantal akkefietjes geweest: extra geld uit de risicoreservering, een verzakkende pijler in het Hollands Diep en vogels die zich te pletter vlogen tegen geluidsschermen. Cruciale vraag is en blijft of per 1 april 2007 de treinen veilig over de HSL-Zuid kunnen rijden. Er zijn ambitieuze spoorplannen gemaakt zoals Rail 21 en Benutten en Bouwen. Wat slechts overgebleven is, is één klein traject waarvan het de verwachting is dat het niet haalbaar is om, zoals wel gepland, dit per 1 april 2007 met ERTMS te kunnen operationaliseren. De reden hiervoor is dat alles overgelaten wordt aan de markt in plaats van dat er sprake is van overheidsregie. Tot zo ver de voortvarendheid en de spoorvisie van deze minister. De manier waarop zij omgaat met de implementatie van ERTMS is in de ogen van mevrouw Gerkens dan ook ronduit schandelijk te noemen.

Tussen de HSA en de NS enerzijds en het ministerie van Verkeer en Waterstaat anderzijds blijkt er forse onenigheid te zijn die steeds meer het karakter begint te krijgen van een ordinair potje modder gooien. De minister zegt dat de HSA te laat nieuwe treinen heeft besteld, terwijl de NS vervolgens aangeeft dat de minister de Kamer misleidende informatie heeft verstrekt. Ondertussen trekken zij gezamenlijk op om de Fransen te bewegen om te helpen met de ombouw van de Thalys-treinen. Nu mag kennelijk vandaag de Kamer partij kiezen en aangeven welke partij wel of niet geloofd moet worden. Voor deze uiterst vervelende situatie waarin de Kamer is beland, houdt mevrouw Gerkens de minister wel degelijk verantwoordelijk.

In dat licht slaagt de brief van 8 november jongstleden er niet in de indruk weg te nemen dat er niet veel deugt aan het onderhavige dossier. Bovendien bevestigt de brief het beeld dat de Kamer niet alle informatie heeft ontvangen en ontvangt. Waarom is bijvoorbeeld de bestelling van treinen uitgesteld tot 2004 terwijl men op de klompen kon aanvoelen dat met een nieuw beveiligingssysteem vertragingen zouden kunnen worden opgelopen? Waarom greep de minister niet in toen op 10 augustus 2004 de HSA aangaf dat een tijdige beschikbaarheid van nieuwe treinen een groot risico zou zijn? Waarom heeft de minister de HSA niet op de hoogte gesteld dat zij haar Franse collega-minister al in juli 2004 had aangesproken op de ombouw van de V300-treinen?

Het is voor de Kamer heel lastig om in overleg met de minister tot een goed oordeel te komen, aangezien de minister namelijk zelf onderdeel is van het conflict. Om helder te krijgen wat er precies is gebeurd en het niet de eerste keer is dat er moeilijkheden zijn rondom dit dossier, schaaft mevrouw Gerkens zich achter degenen die pleiten voor een onderzoek door een parlementaire werkgroep.

Cruciaal is dat zelfs voordat er gereden wordt, het contract eerder problemen dan oplossingen biedt. De regering kan duidelijk niet de verantwoordelijkheid voor goed vervoer dragen door goede contracten te sluiten. Die contracten zijn namelijk nooit goed genoeg en zullen altijd problemen blijven geven. Nu staan vervoerder en overheid tegenover elkaar, terwijl ze een gezamenlijk belang hebben. Erkent de minister dat de sturing op contracten tot vreemde en ongewenste situaties leidt?

De minister is van oordeel dat de HSA ervoor moet zorgen dat de HSL-Zuid toch per 1 april 2007 in gebruik kan worden genomen, terwijl de HSA wil dat de minister een alternatief beveiligingssysteem gaat aanleggen teneinde die datum te halen. Dit laatste is wat betreft mevrouw Gerkens geen optie. De aanleg van de HSL heeft de Nederlandse belastingbetalers nu al veel te veel geld gekost, terwijl velen er nooit gebruik van zullen maken vanwege de hoge tarieven. Om nu nog meer geld in dit project te pompen, zodat mensen met voldoende geld sneller

kunnen reizen, vindt zij onaanvaardbaar. Van deze minister wil zij dan ook de keiharde toezegging dat de rijksoverheid geen extra geld beschikbaar zal stellen voor dit project.

De heer **Van der Ham** (D66) vraagt allereerst een nadere toelichting van de minister op het interview in De Telegraaf van heden waarin de president-directeur van de NS, de heer Veenman, er melding van maakt dat de NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat er samen hard aan werken om de dreigende vertraging van een jaar ongedaan te maken. Beseft moet overigens worden dat het aanleggen van een spoorlijn zoals de HSL geen wiskundige bezigheid is aan de hand waarvan men tot op de dag nauwkeurig kan uitrekenen wanneer deze operationeel zal zijn, niettegenstaande dat vertraging vervelend zou zijn en de HSA verantwoordelijk blijft voor een tijdige implementatie. Hoewel de heer Van der Ham bereid is om mee denken over de optie om vooralsnog bij wijze van vangnet een alternatief beveiligingssysteem te implementeren, benadrukt hij wel dat de financiële gevolgen hiervan niet afgewenteld mogen worden op de belastingbetaler. Waar de HSA zelf als marktpartij wil worden gezien en ook als zodanig opereert, moet zij zelf ook boter bij de vis doen en niet haar hand ophouden bij de rijksoverheid. De minister moet in dezen een harde onderhandelingspositie innemen, juist waar zij zelf de nodige kaarten in handen heeft, zoals de concessie voor het reguliere spoorverkeer. Als de onderhavige afspraak door de HSA wordt geschonden, mag de minister wat de heer Van der Ham betreft zo nodig eerdere afspraken openbreken, teneinde ervoor te zorgen dat uiteindelijk een package deal gesloten wordt die gunstig is voor de Nederlandse reiziger.

De heer **Van Hijum** (CDA) kan niet anders dan concluderen dat er geen zegen rust op het project voor de HSL-Zuid. In de jaren negentig was er groot enthousiasme voor de snelle treinverbinding naar Parijs als volwaardig alternatief voor het vliegverkeer op de korte afstand. Zowel voor de minister als voor de Kamer is het inmiddels evenwel verworpen tot een hoofdpijndossier. De infrastructuur is miljarden duurder geworden en er zijn problemen ontstaan met de exploitatie, als gevolg waarvan er per 1 april 2007 geen treinen dreigen te gaan rijden op de HSL-Zuid. Inmiddels heeft dat ertoe geleid dat in ieder geval in de media de minister en de HSA tegenover elkaar zijn komen te staan.

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de vorige week tijdens haar werkbezoek aan de NS een vredespijp overhandigd aan de heer Veenman, president-directeur van dat bedrijf, met de boodschap: houd het hoofd koel, blijf pragmatisch zoeken naar oplossingen en graaf je niet in in juridische stellingen. Naar de heer Van Hijum heeft begrepen is er gisteren een gesprek geweest tussen de minister en de heer Veenman. Hij krijgt dan ook graag de bevestiging of genoemde vredespijp daarbij inderdaad is rondgegaan. Belangrijker is overigens de vraag wanneer de Kamer een concreet stappenplan inclusief oplossingsrichtingen tegemoet kan zien.

In haar rapport heeft de commissie-Duivesteijn reeds voorspeld dat er nog veel problemen zouden optreden rond de HSL-Zuid. Zo is er sprake van contracten die nog veel onduidelijkheden laten bestaan over rollen en financiële verantwoordelijkheden. In de Kamer is al meerdere malen gediscussieerd over de vraag hoe daarmee om te gaan. De problemen die nu aan de orde zijn, dienen dan ook in die context te worden gezien, dus ook in de context van het feit dat destijds besloten is voor een proces van aanbesteding, een proces van verzakelijke verhoudingen tussen de Staat die een bepaald bedieningsniveau wil en de private exploitant HSA die zorgt voor de uitvoering. In dat licht is de discussie over het onderscheid tussen V250 en V300 hier niet zo relevant, aangezien die een direct voortvloeiend is uit de keuze die de vervoerder heeft gemaakt om het bedieningsniveau te realiseren. Het feitenrelaas van de minister zoals

opgenomen in haar brief van 8 november jongstleden geeft de heer Van Hijum vooralsnog geen aanleiding om te twijfelen aan haar inzet en informatievoorziening richting de Kamer. In juli 2003 en augustus 2004 is zij geïnformeerd door de HSA over het risico dat de treinen niet op tijd beschikbaar zijn, maar de aanleiding hiervoor lag niet in de onduidelijkheid over het veiligheidssysteem maar in de discussie met de Belgen over de bediening van Breda en in het gebrek aan medewerking van de Fransen bij de ombouw van Thalys-treinstellen. Uit de correspondentie waarover de Kamer tot nu toe beschikt, is evenwel nog niet duidelijk op te maken wanneer de HSA voor het eerst echt zorgen heeft geuit over de toepassing van het veiligheidssysteem en de noodzaak van een back-upsysteem. Kan de minister daarover alsnog nadere informatie verschaffen?

De heer Van Hijum vindt het niet op voorhand vanzelfsprekend om over te gaan tot het inbouwen van een reservesysteem in de infrastructuur. Waar de HSA kiest voor het inzetten van Thalys-treinstellen, moet deze er zelf voor zorgen dat ze op de beoogde infrastructuur kunnen gaan rijden. Los van de vraag of het met het oog op de invoeringsdatum van 1 april 2007 noodzakelijk is om te werken met een back-upsysteem, zou de heer Van Hijum dan ook graag antwoord krijgen van de minister op de vraag of het ook verstandig is om zo'n reservesysteem in te voeren. Hij refereert daarmee aan eerdergenoemd artikel in De Telegraaf van hedenochtend waarin beweerd wordt dat in veel landen in Europa is gekozen voor een vangnet omdat het ERTMS nog niet betrouwbaar zou zijn.

De heer **Hofstra** (VVD) heeft nog steeds in zijn agenda staan «1 april 2007 met Peijs naar Parijs» en ondanks alle perikelen die rond de HSL-Zuid zijn ontstaan, wil hij vasthouden aan die datum. Hoewel 1 april ook een spreekwoordelijke datum is, moet voorkomen worden dat die in dit geval praktijk wordt.

Over alle stukken die voorliggen en die een enorme stapel papier vormen, kan en wil de heer Hofstra op dit moment geen oordeel vellen. Zijn voorstel zou zijn, dat hij overigens graag nader zal toelichten in de eerstvolgende procedurevergadering, dat de Kamer zelf een compact en adequaat onderzoek doet ten aanzien van het dossier over de HSL-Zuid. Het enige wat nu namelijk gedaan moet worden, is in gezamenlijkheid zoeken naar de oplossing van de gerezen problemen. Inmiddels zijn zeventien alternatieven gepresenteerd door de minister, waaronder twee hoofdvarianten, te weten het inzetten van ander materieel en het alsnog aanpassen van infra en beveiliging. Klopt het overigens dat de bureaucratie in Nederland nog een aantal maanden nodig zal hebben voor de certificering? Zo dit het geval is, dringt de heer Hofstra er bij de minister op aan om met spoed een aantal superdeskundigen ofwel Willie Wortels in te schakelen teneinde van dat aantal maanden een aantal weken te maken.

De Thalys-treinen die nu reeds operationeel zijn, zijn voorzien van ATB. Waar Frankrijk en België zullen zorgen dat de treinen op hun grondgebied goed rijden op de beveiliging, kan geconcludeerd worden dat het enige wat naar verwachting per 1 april 2007 nog ontbreekt, het beveiligde deel wat betreft Nederland is. Gelet op de frequentie waarmee de treinen rijden, veelal om het uur en soms om de twee uur, snapt de heer Hofstra niet goed waarom het technisch niet mogelijk zou zijn om zonder het beoogde beveiligingssysteem de treinen veilig naar de Belgische grens te laten rijden.

Ten aanzien van het alternatief van het inzetten van ander materieel, mag ervan uitgegaan worden dat dit op korte termijn kan gebeuren wat betreft de locs. Wel rijst hierbij de vraag of, aangezien de Nederlandse wagons niet harder dan 120 tot 130 km per uur mogen rijden, alsnog wagons uit het buitenland moeten worden ingezet op Nederlands grondgebied, hetgeen naar de heer Hofstra vermoedt een gecompliceerde opgave is waarmee wel degelijk de nodige tijd gemoeid zal zijn.

Verder wordt als mogelijke oplossing genoemd de introductie van een back-upsysteem. Bij de Betuweroute wordt wel gebruikgemaakt van zo'n systeem. Kan de minister uitleggen waarom dit voor de HSL-Zuid niet haalbaar zou zijn?

De heer **Hermans** (LPF) constateert dat getuige de recente krantenkoppen en briefwisselingen over de HSL-Zuid, het modder gooien is begonnen. In het algemeen overleg van 12 oktober jongstleden is door de HSA geclaimd dat het door de minister te laat aanleveren van de specificaties de reden zou zijn voor de vertraging. Inmiddels heeft eenieder kunnen concluderen dat die claim onjuist is.

De commissie-Duivesteijn heeft over de contracten en de risico's die er nog zijn, heldere taal gesproken. De verdragen met de Belgen en de Fransen werden betiteld als zwak en risicovol. Waar er risico's zijn, zullen ze verschijnen. Nederland heeft wat dat betreft dan ook geen poot om op te staan richting Frankrijk en België. Desalniettemin heeft de minister door pro-actief bijstand te verlenen, ervoor gezorgd dat een en ander toch nog wat is versneld. In eerdergenoemd algemeen overleg van 12 oktober heeft de minister toegezegd dat verschillende oplossingsrichtingen onderzocht zouden worden. Gelet op het feit dat die nog niet gepresenteerd zijn, gaat de heer Hermans ervan uit dat ze nog steeds in onderzoek zijn.

Met betrekking tot de V250-treinen stelt de NS voor, te kiezen voor een alternatief beveiligingssysteem aangezien dit betrouwbaarder zou zijn, terwijl de minister aangeeft dat het juist onbetrouwbaarder zou zijn. Daarbij zij nog opgemerkt dat Infrasppeed met name verantwoordelijk is voor de betrouwbaarheid. Zij garandeert een beschikbaarheid van 99% van de onderbouw en de infrastructuur. De heer Hermans begrijpt werkelijk niet dat er zo veel licht kan zitten tussen de visies van de NS en de minister op dit punt.

Een oplossing die ook al tijdens het AO op 12 oktober jongstleden is genoemd en die de heer Hermans toen al aansprak, is om de treinen weg te halen bij AnsaldoBreda en deze elders af te laten bouwen, en de extra kosten hiervoor, zijnde 3,5 mln., voor rekening te laten komen van de HSA. Behoort deze optie nog steeds tot de mogelijkheden?

Door de huidige gang van zaken rond de HSL-Zuid kan geconcludeerd worden dat er wederom problemen zijn wat betreft de samenwerking met de NS. De heer Hermans gaat er stellig van uit dat dit niet de laatste problemen zullen zijn. De kans dat de HSA door dit project failliet zal gaan, is reëel. Aangezien zij voor 100% aandeelhouder is van de NS zal een faillissement betekenen dat de overheid in dit geval voor een bedrag van 180 mln. het schip in zal gaan. Mocht dat onverhoopt gebeuren, gaat de heer Hermans ervan uit dat de Staat zijn rol als aandeelhouder zeer scherp zal invullen. Wat hem betreft mag dan zelfs de zogenaamde Netelenbosroute gevolgd worden.

Het antwoord van de minister

De **minister** geeft aan zich nogal gestoord te hebben aan de uitlatingen van de heer Slob, vooral gedaan in de pers, over hetgeen zij in het verhoor voor de TCI gezegd zou hebben over de HSL-Zuid in relatie tot eventuele risico's. Uit het verslag van dat verhoor komt haars inziens duidelijk naar voren dat haar antwoord op een vraag van de heer Hermans die wel degelijk betrekking had op beide projecten, dus zowel de Betuwelijn als de HSL-Zuid, niet anders dan kón gaan over de Betuweroute in relatie tot een concrete terugvaloptie met betrekking tot het Nederlandse veiligheidssysteem.

Verder heeft de minister met stijgende verbazing kennisgenomen van de toenemende opwinding in met name de kranten over haar vermeende slechte verstandhouding met de president-directeur van de NS, de heer Veenman. De laatste keer dat zij met de pers over de HSA in relatie tot het

veiligheidssysteem heeft gesproken was na afloop van het algemeen overleg van 12 oktober jongstleden Dit laat overigens nog onverlet dat er tussen haar en de heer Veenman in geen geval sprake is van een hooglopende ruzie of wat dies meer zij. Integendeel, het overleg tussen haar en het ministerie enerzijds en de heer Veenman en zijn medewerkers anderzijds verloopt zeer constructief.

Met betrekking tot de vraag of de Tweede Kamer tijdig en volledig is geïnformeerd, meent de minister dat zij met name door middel van de voortgangsrapportages tot nu toe absoluut transparant is geweest over de problemen bij de HSL-Zuid. Drie jaar geleden is door de NS en de NSCF de mogelijkheid geopperd om als het ware over de ERTMS heen, een Frans beveiligingssysteem toe te passen. Die mogelijkheid is vervolgens onderzocht en daaruit kwam naar voren dat genoemd Franse systeem en het ERTMS elkaar storen en dus niet naast elkaar konden worden geïmplementeerd. Vervolgens werd de aandacht weer volledig gericht op ERTMS. De minister hecht eraan te benadrukken dat ERTMS als zodanig een goed systeem is en dat het eeuwig zonde zou zijn om indien het niet onafwendbaar en niet hoogst noodzakelijk zou zijn, er een ander systeem overheen te leggen.

Het eerdere verzoek van de heer Duyvendak over de HSL-Zuid, gedaan bij de regeling van werkzaamheden van deze Kamer, had specifiek betrekking op de vertraging in de bestelling van de treinen. Gelet daarop en ook indachtig de aanbevelingen van de TCI met betrekking tot gerichte informatievoorziening heeft de minister derhalve niet alle over de HSL-Zuid beschikbare correspondentie naar de Kamer gestuurd. Overeenkomstig het verzoek van de Griffie zijn alle brieven met betrekking tot de bestelling van treinen naar de Kamer gestuurd. Als de Kamer behoefte heeft aan stukken ten aanzien van andere aspecten van de HSL-Zuid, zoals het veiligheidssysteem, is de minister graag bereid in die behoefte te voorzien. De brief waaraan de heer Duyvendak in dit algemeen overleg refereert en die betrekking heeft op het implementeren van het Franse veiligheidssysteem, heeft naar het oordeel van de minister in ieder geval niets van doen met de bestelling van treinen.

Na haar aantreden heeft de minister het HSL-dossier grondig bestudeerd waarbij zij stuitte op verschillende problemen die om een oplossing vroegen, zoals de ombouw van treinen in Frankrijk en de bediening van Den Haag en Breda. Vervolgens is zij begonnen met de aanpak van die problemen, waarbij de Kamer, al dan niet vertrouwelijk, voortdurend op de hoogte is gehouden van de ontwikkelingen terzake. Zij meent dan ook alles wat binnen haar mogelijkheden lag, gedaan te hebben om genoemde problemen op te lossen. Zo heeft zij diverse keren overleg gevoerd met onder anderen haar Franse en Belgische collega-ministers en met de heer Vinck, de coördinator voor de implementatie van ERTMS van de Europese Commissie. Verder heeft zij het initiatief genomen tot het houden van een vergadering van de zogenaamde corridorlanden, teneinde te komen tot één gezamenlijke bundel specificaties op basis waarvan de vervoerders hun materiaal aan zouden kunnen gaan passen. In relatie tot het aandeelhouderschap van de Staat in de NS wijst de minister er met grote nadruk op dat voor de HSL-Zuid destijds is gekozen voor een aanbestedingsproces, waarbij sprake was van meerdere aanbieders en waaruit een volwassen contract is voortgevloeid, waaraan alle partijen zich dienen te houden.

Op 8 juli jongstleden heeft zij er voor het eerst kennis van genomen dat de levering van de nieuwe V250-treinen door AnsaldoBreda niet tijdig zou kunnen plaatsvinden. Vervolgens heeft hierover tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de NS en de HSA overleg plaatsgehad waarbij is afgesproken dat gezamenlijk geprobeerd zou worden tot een oplossing terzake te komen. Op 30 augustus jongstleden heeft de minister richting de Kamer aangegeven dat er geen directe relatie is tussen de vertraging in de bestelling van de treinen en de implementatie van het veiligheids-

systeem. Met andere woorden: als de treinen er nu hadden gestaan, had begonnen kunnen worden met het inbouwen van het veiligheidssysteem. Ook de vervoerder is evenwel overvallen door de vertraagde leverantie van de treinen.

Ten aanzien van de inzet van de bestaande Thalys-treinen op de HSL-Zuid is intensief onderhandeld met onder meer de Franse autoriteiten en de SNCF. In het kader van de Thalysgroep, waarin ook de HSA en de NS zitting hebben, is er een pool opgezet van Thalys-treinen. Vooralsnog geeft Frankrijk wat betreft de ombouw van deze treinen evenwel voorrang aan de lijn naar Straatsbrug. De interventie van de minister heeft er inmiddels wel toe geleid dat in plaats van februari de benodigde treinen vanaf oktober gereed zullen komen, maar voor het overige is, ondanks intensieve pogingen daartoe, in de opstelling van de Fransen op dit punt geen verdere beweging meer te krijgen.

Bestudering van de zeventien varianten heeft ertoe geleid dat dit aantal is teruggebracht tot zes, waarvan inmiddels de precieze haalbaarheid wordt onderzocht, niet alleen qua kosten maar ook qua tijdsplanning, certificering en veiligheidsvereisten. Het gaat hierbij om drie infra-alternatieven en drie materieelalternatieven. Laatstgenoemde alternatieven betreffen respectievelijk de Angel Train, de Mitsui-locomotief en de Siemens-locomotief. In dit verband kan de minister op voorhand melden dat de wagons waarop de heer Hofstra specifiek doelde, in dezen niet het grootste probleem vormen. Voor een uitvoerige reactie op de aanbeveling van de NS om als alternatief het Belgische beveiligingssysteem TBL2 aan te leggen, verwijst de minister naar blz. 6 van haar brief van 8 november jongstleden aan deze Kamer. Het betreft hier weliswaar een van de oplossingsrichtingen maar gelet op de doorlooptijden vooralsnog wel de minst waarschijnlijke. Desgevraagd door de heer Hofstra en mevrouw Dijkema zegt de minister toe de Kamer binnen veertien dagen, in ieder geval voor de bespreking van de voortgangsrapportage over de HSL, schriftelijk te informeren over de zes alternatieven, inclusief kostenberekeningen. Op de vraag of de eventuele meerkosten al dan niet geheel of gedeeltelijk ten laste zullen kunnen worden gebracht van de rijksoverheid wenst de minister pas in te gaan als alle zes alternatieven grondig zijn bestudeerd en tegen elkaar zijn afgewogen, mede op basis van een externe audit.

De minister benadrukt dat hoewel haar inzet nog steeds gericht is op de start van het vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007, het in het perspectief van het uitgangspunt dat deze lijn wordt aangelegd voor ten minste de komende 150 jaar, zij het niet als rampzalig of onoverkomelijk zou beschouwen als het één of een enkele maand later wordt. Zoals het er nu naar uitziet, is het alleen op basis van de uiterste minimumvariant mogelijk de geplande datum te halen.

De suggestie van de heer Hofstra over de beveiliging van de treinen tot aan de Belgische grens, komt niet overeen met de regelgeving zoals die in Nederland ten aanzien van de veiligheid wordt gehanteerd en waaraan de minister zich vanzelfsprekend dient te houden.

Nadere gedachtewisseling

Bij de heer **Duyvendak** (GroenLinks) leeft nog steeds de vraag of de Kamer correct en volledig is geïnformeerd door de minister en of zij haar politieke verantwoordelijkheid steeds voldoende en effectief heeft uitgeoefend. De volgende route die zijns inziens moet worden bewandeld is dat de Kamer binnen enkele maanden een onderzoek doet naar de gang van zaken tot nu toe rond de HSL-Zuid.

Tot verbazing van de heer Duyvendak doet de minister nogal luchtig over de gevolgen van een of enkele maanden uitstel, terwijl er alleen al aan Infrasppeed een bedrag van 22 mln. per maand betaald moet worden, dit

nog los van het enorme belang van de reiziger die eindelijk waar voor zijn geld wil krijgen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) acht het verstandig dat de minister zich vandaag op de vlakte houdt wat betreft de eventuele meerkosten en de vraag voor wiens rekening die komen. Onder het adagium «de minister regeert en de Kamer controleert» zal over twee weken, na ommekomst van de door de minister toegezegde uitwerking van de zes alternatieven, de nadere discussie hierover plaatsvinden.

Een en ander laat onverlet dat mevrouw Dijksma gelet op de gehele gang van zaken rond de HSL-Zuid tot nu toe, wel degelijk behoefte heeft aan een «quick, mean and lean» onderzoek door een parlementaire werkgroep.

De heer **Slob** (ChristenUnie) constateert dat de vraag of er per 1 april 2007 treinen gaan rijden over de HSL-Zuid nog niet volledig is beantwoord door de minister. De periode van veertien dagen om de zes alternatieven nader uit te werken wil hij de minister gelet op een zorgvuldige procedure nog wel gunnen. Hij haast er wel bij te zeggen dat het voor hem op voorhand geen uitgemaakte zaak is dat uiteindelijk de rijksoverheid met extra geld over de brug komt.

De heer Slob sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw Dijksma over de instelling van een parlementaire werkgroep.

Terugkomend op de opmerking van de minister over hetgeen zij gezegd heeft tijdens haar verhoor voor de TCI, refereert de heer Slob aan het volgende antwoord dat zij heeft gegeven op vragen van de heer Duyvendak van 30 augustus jongstleden: «Ik heb overigens al wel tijdens mijn verhoor in het kader van de TCI aangegeven dat ik het veiligheidssysteem als een mogelijk risico zie». Daar er in dat verband over één project werd gesproken, is het volgens de heer Slob niet onlogisch dat hij met dit in het achterhoofd, de desbetreffende opmerking van de minister aan de HSL-Zuid heeft gekoppeld.

Mevrouw **Gerkena** (SP) blijft zich er wat betreft de informatievoorziening richting de Kamer aan storen dat het de minister zelf is die oordeelt over de relevantie van de stukken. Als de Kamer haar om informatie vraagt, dient zij deze gewoon te verstrekken. Het is dan niet aan haar om te beoordelen of de desbetreffende stukken al dan niet relevant zijn. Mevrouw Gerkena is hierdoor overigens des te meer overtuigd van de noodzaak van onafhankelijke waarheidsvinding ten aanzien van dit dossier.

Ten slotte persisteert zij bij haar verzoek aan de minister om de keiharde toezegging dat de rijksoverheid geen extra geld beschikbaar stelt voor dit project.

De heer **Van der Ham** (D66) verzet zich niet tegen de suggestie voor het instellen van een parlementaire werkgroep, zeker niet omdat er klaarblijkelijk nog meer behoefte bestaat aan duidelijkheid over de vraag welke informatie nu wel en niet aan de Kamer verstrekt zou moeten worden. Hij kan zich aansluiten bij de relativerende en nuchterheid uitstralende opmerking van de minister over de gevolgen van een eventueel uitstel met een maand of enkele maanden. Tegelijkertijd dient die nuchterheid ook te gelden voor de afspraken over de kosten. Voor de heer Van der Ham geldt dan ook dat er in principe geen cent extra beschikbaar mag komen van de zijde van de Staat.

De heer **Van Hijum** (CDA) heeft, vooropgesteld dat de Kamer over alle informatie moet kunnen beschikken om een onafhankelijk oordeel te kunnen vellen, de indruk dat de minister in de richting van de Kamer open is over alle problemen en dilemma's waar zij tegen aanloopt. Als straks ook de informatie over het veiligheidssysteem is verstrekt, staat de Kamer

niets meer in de weg om een gedegen oordeel te vellen en haar controlerende taak uit te oefenen. In dat licht vindt de heer Van Hijum het dan ook wat voorbarig om nu reeds te besluiten tot het instellen van een parlementaire werkgroep, hoewel wanneer een meerderheid daarvoor opteert, hij zich er ook niet tegen zal verzetten.

De heer **Hofstra** (VVD) is verheugd dat de minister inmiddels perspectief heeft geboden op oplossingen en hij gaat ervan uit dat zij uiterlijk binnen veertien dagen met een gedegen uitwerking komt van de zes alternatieven. Mochten door die uitwerking de nu geconstateerde problemen weggenomen zijn, dan vervalt wat betreft de heer Hofstra uiteraard de noodzaak tot het houden van een onderzoek door een parlementaire werkgroep.

De heer **Hermans** (LPF) heeft met verwondering kennisgenomen van de uitspraak van de minister dat ook de vervoerder verbaasd was over de vertraagde leverantie van de treinen. Waar het beschikbaar komen van de treinen essentieel is voor de business case van de vervoerder, is het te vreemd voor woorden dat dit blijkbaar contractueel niet goed is «afgeregeld».

In tegenstelling tot de minister is de heer Hermans van oordeel dat de ramp juist compleet is indien de datum van 1 april 2007 niet wordt gehaald. In totaliteit wordt voor het onderhavige project een bedrag van 6,7 mld. uitgegeven voor 20 minuten tijdwinst, zijnde meer dan 300 mln. per minuut. Gaandeweg dit algemeen overleg is hij er zich steeds meer zorgen over gaan maken of de minister nog wel vasthoudt aan de afspraak «contract is contract» en aan de heldere verantwoordelijkheidsverdeling. Zij blijkt nu wat te gaan schuiven door in feite te zeggen op voorhand niets uit te willen sluiten. Op grond hiervan heeft de heer Hermans dan ook steeds meer oren naar de instelling van een parlementaire werkgroep.

De **minister** benadrukt absoluut niet aan het schuiven te zijn. Wel hebben de contractpartijen het uitgangspunt «contract is contract» inmiddels even opzijgezet. Er wordt nu eerst gekeken naar de oplossingen en de kosten ervan. Het is niet verstandig om nu reeds vooruit te lopen op de resultaten daarvan.

Daarnaast heeft zij niet gezegd, zoals de heer Hermans suggereert, dat de HSA verbaasd was over de vertraagde levering van de treinen, maar dat de HSA erdoor was overvallen.

De **voorzitter** constateert dat de minister heeft toegezegd dat alle door de Kamer gewenste informatie beschikbaar komt en dat binnen veertien dagen een concrete uitwerking van de zes varianten aan de Kamer zal worden gepresenteerd.

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

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