

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

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

Nr. 276

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 november 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 11 oktober 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 september 2007 houdende de 21ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 273);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 oktober 2007 over het go/no go-besluit HSL-Zuid (22 026, nr. 274).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Samsom** (PvdA) constateert dat deze minister van Verkeer en Waterstaat vanaf zijn aantreden het zware dossier van de HSL-Zuid voortvarend en ambitieus heeft opgepakt. Nu de risico's van dit project zich blijken te materialiseren tot harde redenen en feiten die direct tot vertraging leiden, versterkt dit echter het beeld dat ook deze minister last krijgt van hetzelfde fenomeen als waarmee zijn voorgangers worstelden, namelijk dat het toch een dossier blijkt te zijn waarbij iedere keer vanuit allerlei hoeken en gaten nieuwe konijnen uit de hoed springen ofwel nieuwe risico's zich aandienen die niet goed zijn ingeschat. Zo wordt in de voorliggende voortgangsrapportage het certificaat APSC (Availability Period Safety Case) versie F opeens aangevoerd als reden voor vertraging terwijl het in voorgaande voortgangsrapportages niet eens werd genoemd als eventueel risico voor vertraging. Dit is exemplarisch voor de verontrusting die zich bij de heer Samsom meester maakt over de vraag of deze minister de risico's nog wel echt in de hand heeft. Heeft hij in tegenstelling tot zijn voorgangers alle risico's wel in beeld en weet hij aan welke knoppen hij moet draaien om ervoor te zorgen dat de HSL-Zuid ooit daadwerkelijk met de beoogde snelheid gaat rijden?

Verder is de heer Samsom benieuwd waarom de minister de High Speed Alliance (HSA) een schadevergoeding toekent van 37,5 mln. terwijl die combinatie er zelf niet in slaagt om tijdig op te leveren.

Hoewel hij het op termijn niet uitsluit dat de Kamer zelf een onderzoek zal doen naar de gang van zaken rond de HSL-Zuid, is voor hem nu de eerste

¹ Samenstelling:

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

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

prioriteit erin gelegen dat de problemen zo snel mogelijk worden opgelost zodat de trein vanaf de geplande invoeringsdatum kan gaan rijden.

De heer **Koopmans** (CDA) meent dat de V van het ministerie van Verkeer en Waterstaat tegenwoordig vooral staat voor vertraagde projecten, zoals de Betuweroute, de A73 en de HSL-Zuid. De kern van het probleem ter zake van de HSL-Zuid is er naar zijn oordeel met name in gelegen dat de minister te maken heeft met contracten waarin de verantwoordelijkheid bij de overheid ligt maar diezelfde overheid niet echt veel knoppen heeft om aan te draaien teneinde die verantwoordelijkheid waar te kunnen maken. Die contracten houden in feite in: betalen of betalen. In dat licht zou het om lering te trekken uit een en ander, verstandig zijn als het ministerie van V en W met behulp van een aantal advocaten intensief de focus gaat richten op de verantwoordelijkheidsverdeling bij dit project. De huidige contracten zijn namelijk veel te eenzijdig. Waar twee jaar geleden nog uitgegaan werd van een vaste aanvangsdatum, is vanwege allerlei problemen die vervolgens optraden, gekozen voor een streefdatum, terwijl in de nu voorliggende stukken eigenlijk niet meer over een datum wordt gesproken.

Daarnaast moet het de heer Koopmans van het hart dat doordat de voortgangsrapportages qua inhoud steeds ingewikkelder en technischer worden, ze voor politici bijna niet meer te doorgronden zijn. Hij verzoekt de minister dan ook hiermee bij volgende voortgangsrapportages rekening te houden.

In de brief van 9 oktober jl. staat met zoveel woorden dat de eertijds nogal verjuridiseerde verhouding tussen V en W en de HSA aan het verbeteren is en dat de HSA uit het juridische «schuttersputje» is gekropen. Moet dat laatste echter niet verklaard worden uit het feit dat de HSA een worst van ruim 37 mln. wordt aangeboden? In de brief staat verder dat dit akkoord geldt onder voorbehoud van instemming van de aandeelhouders. Wil de minister die passage nader toelichten?

Een van de problemen die leiden tot de geconstateerde vertraging betreft het in de Groene Harttunnel aanwezige stof. Uit de voorliggende stukken valt niet op te maken wie de kosten voor het reinigen van de tunnel voor zijn rekening neemt. Er mag toch van worden uitgegaan dat de aannemer die het stof heeft achtergelaten ook aansprakelijk is voor de kosten van reiniging?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het nog steeds onvoorstelbaar dat een jaar geleden de gedachte op het ministerie van Verkeer en Verkeer nog was dat binnen een half jaar alles op orde zou zijn met de HSL-Zuid, juist gelet op de enorme hoeveelheid grote problemen die op dit moment aan dit project verbonden zijn. Dat een aantal problemen in feite als een duveltje uit een doos blijken te zijn gekomen, illustreert te meer hoe slecht het departement een jaar geleden zijn zaken op orde had.

In 2004 heeft de commissie-Duivesteijn ten aanzien van het project HSL-Zuid nogal scherp geconcludeerd dat het beeld beklijft van een departement dat zich heeft vertild. Hoewel vanaf dat moment door de toen verantwoordelijke minister van V en W heel veel beterschap is beloofd, is nu de vraag wat daarvan terecht is gekomen. De huidige minister heeft zich vol energie op dit dossier gestort waarbij hij dit voorjaar bij brief signaleerde dat het project nog wel wat losse eindjes bevatte. In dat licht is het teleurstellend en zorgelijk dat de voorliggende brief van 9 oktober jl. inhoudelijk sterke gelijkenis vertoont met die brief uit het voorjaar. Naar het oordeel van de heer Duyvendak is dit reden voor te stellen om de commissie-Duivesteijn in feite haar werk af te laten maken middels een parlementaire enquête over de HSL-Zuid. Een parlement dat zichzelf serieus neemt, zou vooraleerst zelf moeten nagaan wat er sinds 2004 is gedaan met de aanbevelingen van de commissie. Tevens zou het de huidige stand van zaken rond dit project exact in beeld moeten

brengen en zou het nader onderzoek moeten doen naar de toekomstige exploitatie van de HSL-Zuid, waarvan de Algemene Rekenkamer constateert dat er nog veel risico's en onzekerheden zijn verbonden aan dit project.

Vervolgens verzoekt de heer Duyvendak de minister om alsnog te komen met harde invoeringsdata voor de ingebruikstelling van de HSL-Zuid. De gang van zaken rond de betaling van het bedrag van ruim 37 mln. aan HSA is op z'n minst curieus te noemen. Aangezien beide partijen hun zaakjes niet tijdig op orde blijken te hebben, zou er veeleer sprake moeten zijn van gelijk oversteken.

Waar aanvankelijk de TRAXX-locomotieven bedoeld waren als oplossing voor het probleem dat de Ansaldo-treinen veel te laat zouden worden opgeleverd, heeft de heer Duyvendak de indruk dat deze locomotieven inmiddels zelf een immens probleem vormen. Zullen zij überhaupt nog wel eerder gaan rijden dat de Ansaldo-treinen? Wanneer zullen laatstgenoemde treinen daadwerkelijk geleverd worden?

Daar hetgeen in de voorliggende stukken is vermeld over de gebruiksvergunningen verre van geruststellend is, verzoekt de heer Duyvendak de minister om een nadere toelichting op dit punt.

Tevens is hij benieuwd naar de reactie van de minister op de door de NS geuite voornemens/gedachten ten aanzien van de Beneluxtrein. Wil de minister er tevens zorg voor dragen dat de Kamer het volledige rapport ontvangt over de enquête die de NS heeft gehouden onder de reizigers, waarvan de vragen naar het oordeel van de heer Duyvendak niet bepaald als een methodologisch hoogtepunt uit de geschiedenis van sociaal-wetenschappelijk onderzoek beschouwd kunnen worden.

Ten slotte wordt hij nog graag nader geïnformeerd over de huidige stand van zaken wat betreft de samenwerking met de Franse SNCF en de Belgische NMBS.

Mevrouw **Neppéus** (VVD) valt het op dat waar eerst concrete invoeringsdata werden genoemd en vervolgens streefdata, er nu zelfs bij die streefdata vraagtekens moeten worden geplaatst. Zij verzoekt de minister dan ook om onderbouwd alsnog met concrete en harde data te komen. De focus moet er op zijn gericht dat de trein daadwerkelijk gaat rijden binnen de daarvoor gestelde termijnen. Waar in 1969 de eerste mens op de maan landde, moet het ruim 40 jaar later toch mogelijk zijn om een hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel te realiseren?

Uit de voorliggende stukken komt naar voren dat naast de problemen die al bestonden zich nieuwe problemen aandienen, zoals met de TRAXX-locomotieven, hetgeen de indruk versterkt dat het project steeds verder wegzakt in een moeras van problemen. Zijn bovendien echt alle risico's inmiddels goed in beeld gebracht?

Ook mevrouw Neppéus plaatst vraagtekens bij de door de overheid gekozen aanpak rond de schadeclaim van de HSA, juist waar deze partij haar afspraken niet heeft kunnen nakomen. Zal deze gang van zaken overigens niet leiden tot verdere vertraging van het project?

Zijn er kosten verbonden aan het tijdelijk vervoer, waarvan in de voorliggende stukken wordt gesproken en, zo ja, hoeveel en wie moet deze betalen?

Hoe verloopt het overleg met de Belgen en zijn er op grond daarvan nog vertragingen te verwachten?

Zullen er ten behoeve van een goede operationalisering van de HSL-Zuid tijdig voldoende treinen beschikbaar zijn?

Wat is de huidige stand van zaken rond de adviesprocedures en bindende procedures? Waar worden in zijn algemeenheid alle tegenvallers en schadevergoedingen uit gedekt?

Daar volgens de heer **Roemer** (SP) de minister zich wat betreft de HSL-Zuid op moerasgrond bevindt, zou het niet eerlijk zijn om vervolgens

van hem te verlangen om harder te lopen. In 2003 is er, ondanks waarschuwingen van onder meer Robinson en ProRail, bewust voor gekozen om risicovolle aspecten aan de markt over te laten terwijl die markt er eigenlijk helemaal nog niet klaar voor was. Er zijn allerlei contracten gesloten waarbij de minister de touwtjes niet in handen heeft. Het enige wat resteert, is de hoop dat door een maximale inzet van de minister op dit dossier de schade beperkt kan worden. Belangrijk is dan ook de vraag hoe in de toekomst herhaling voorkomen kan worden. Op welke manier kan worden bereikt dat de overheid de belangrijke touwtjes weer in handen krijgt en zij in staat is te handhaven? Wat moet voortaan wel en niet aan de markt worden overgelaten? De overheid zal in dezen strikter en strenger moeten opereren, onder de constatering dat de markt helemaal niet heilig is, niet alleen niet in deze sector maar al helemaal niet in de publieke sector. Zo de Kamer zelf een onderzoek gaat verrichten naar de gang van zaken rond de HSL-Zuid, waarbij de heer Roemer zich iets kan voorstellen, betreft dit een van de belangrijke onderwerpen.

Aangezien er vanuit de overheid grote bedragen zijn gegaan richting het bedrijf Bombardier dat zorg zou moeten dragen voor de levering van het European Railway Traffic Management System (ERTMS) is het in de ogen van de heer Roemer essentieel dat diezelfde overheid de druk op Bombardier opvoert.

Hij sluit zich aan bij de vragen van de heer Duyvendak over de enquête van de NS over de Beneluxtrein. Er is ten aanzien van de lijn zelfs sprake van een ontmoedigingsbeleid door de NS. Zo is de punctualiteit van de Beneluxtrein extreem laag ten opzichte van lijnen in de rest van Nederland. Bovendien is de uitval zeer hoog en zijn er in de zomer minder Beneluxtreinen gaan rijden. In het rijschema van treinen vanaf Amsterdam CS naar Schiphol wordt de Beneluxtrein zelfs niet meer vermeld. De nieuwe treincoupés worden al aangemerkt als zijnde HSL, terwijl de NS in de dienstregeling voor 2008 de Beneluxtrein vanaf oktober heeft geschrapt.

Antwoord van de minister

De **minister** geeft aan dat vanaf zijn aantreden al zijn inspanningen erop gericht zijn om het onderhavige proces, zo goed en kwaad als dat kan, spoedig tot een goed eind te brengen. Bij de keuze om voor dergelijke projecten met nieuwe technologieën te gaan werken, van ontwerp tot het bouwen en testen, zullen de risico's tussen overheid en markt beter gespreid moeten worden en zal de politiek meer aan de knoppen moeten kunnen draaien, hetgeen betekent dat gestreefd dient te worden naar alliantievorming. Binnen het HSL-Zuid-project zijn er te veel partners, is er een te grote versnippering en heeft de overheid te weinig knoppen in handen om bepaalde zaken af te kunnen dwingen. Bovendien heeft de minister in dit project een combinatie van rollen, te weten bestuurder én politicus, hetgeen diens positie binnen dat geheel niet sterker maar eerder kwetsbaarder maakt. In november zal de minister de Kamer overigens een uitgebreide reactie sturen op de ontwikkelingen in relatie tot de conclusies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI).

Verder leert dit project dat voortaan nooit meer lichtvaardig de risico's van een nog niet bewezen technologie mogen worden weggemasseerd.

Nieuwe technologie is mooi, maar mag geen doel op zichzelf zijn. Als ervoor gekozen wordt, moeten wel eerst de risico's in kaart worden gebracht, zodat deze ook bewust kunnen worden genomen. Daarnaast is bij de start van het project te zeer uitgegaan van een «goed weer»-scenario en zijn onzekerheden te vaak als zekerheden verkondigd.

Op grond van het voorgaande heeft de minister ervoor gekozen om vooraleerst alle risico's in beeld te brengen en ze vervolgens één voor één weg te strepen. Alle reële risico's die nu zijn te voorzien, zijn opgenomen in de brief van 9 oktober jl. In de huidige realisatiefase van het project is

het, zo veel als mogelijk met de partners gezamenlijk, wegstrepen van risico's aan de orde. Daarbij wordt name aangelopen tegen het probleem van het operationeel maken van EMRTS, een systeem dat ten dele nog in de ontwikkelingsfase verkeert. Een dergelijk ontwikkelingstraject brengt met zich dat de voortgang van het project met grote onzekerheden is omgeven, terwijl het systeem in de operationele fase terecht aan hoge veiligheids- en betrouwbaarheidseisen moet voldoen. Bovendien wordt de voortgang op dit moment vrijwel geheel bepaald door technische issues. Het is een systeem waarbij door de late beschikbaarheid van Europese richtlijnen, elke fabrikant van trein- en baanapparatuur heeft gekozen voor een eigen oplossing. Het interoperabel maken van het systeem vergt daardoor nogal wat aanpassingen, die slechts in gezamenlijk overleg met alle betrokkenen succesvol tot stand kunnen komen. Het betreft aanpassingen die het intensief samenwerken van commercieel opererende partijen vergen. Die noodzakelijke samenwerking wil en zal de minister faciliteren, zonder in de positie te zijn deze af te dwingen. In de Nederlandse situatie komt er de technische complexiteit bij van een grenspassage à 300 km/u. Aan weerszijden van de grens wordt het infra-gebonden deel van het ERMTS gebouwd door verschillende fabrikanten die naadloos moeten samenwerken.

Hoewel hij de eindverantwoordelijkheid voor dit project draagt, is de minister van meerdere partijen afhankelijk. De afgelopen maanden is er op organisatorisch vlak veel gebeurd om de verdere verantwoordelijkheid in te vullen. De integrale aansturing binnen het departement is sterk verbeterd. Er is een grote slag gemaakt om met alle partijen constructief samen te werken en om met grote openheid van zaken te streven naar het gezamenlijk realiseren van het einddoel: ingebruikname van dit hoogwaardige vervoersconcept, zo snel als dat kan. Door de minister is daarbij wel degelijk de regie in handen genomen. Er is nu echt sprake van systeemintegratie. Bovendien vindt sinds april tweewekelijks overleg met alle partijen plaats, waaronder de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), de HSA, Infrasppeed en ProRail. Risicoanalyses worden nu gezamenlijk gemaakt. De moeizame verhoudingen zijn verleden tijd, de informatie wordt actief gewisseld, samen wordt gezocht naar optimalisatiemogelijkheden en er wordt door betrokken partijen weer rechtstreeks gecommuniceerd.

In juni/juli is druk uitgeoefend op Bombardier waarna op 24 september de heer Navarri, directeur van dat bedrijf, voor overleg met de minister en de HSA naar Den Haag is gekomen. Op basis hiervan vindt inmiddels regulier overleg plaats op ambtelijk niveau met alle betrokken partijen, inclusief Bombardier. De heer Navarri heeft ruiterlijk toegegeven dat de risico's onderschat zijn en dat daarom te laat de signalen over vertraagde oplevering zijn afgegeven, maar hij heeft tegelijkertijd indringend geschetst hoe complex deze materie is en moeilijk het zelfs voor hem is om te voorspellen wanneer het werk af zal zijn.

Alle partijen hechten groot belang aan het vergaren van kennis over en ervaring met het noordelijke tracé van het HSL-Zuid-vervoerssysteem voordat het hogesnelheidsbedrijf met grensoverschrijdend vervoer van start gaat. De meest recente integrale risicoanalyse meldt dat de streefdatum van december 2007 niet gehaald wordt en geeft, met een verwachtingswaarde van 50%, een mogelijke overschrijding aan van drie maanden. Dit is terug te voeren op een aantal samenhangende factoren: de noodzakelijke schoonmaak van de Groene Harttunnel, het te doorlopen vrijgaveproces door IVW en de niet tijdige beschikbaarheid van een goed werkende ERTMS-versie in de TRAXX-locomotieven. Over de datum van de aanvang van het tijdelijke vervoer met 160 km/u op het noordelijke tracé kan de minister op dit moment dan ook geen harde uitspraken doen. Voordat sprake kan zijn van de start van het commercieel vervoer moet een aantal fasen tijdens de test- en vrijgavecyclus succesvol worden doorlopen. Een dergelijk proces, zeker als daarbij sprake is van het vlekkeloos

moeten samenwerken van nu nog deels in ontwikkeling zijnde systemen die extreem gevoelig zijn voor verstoring van de planning, is niet met zekerheid aan data te koppelen. Wel zegt de minister expliciet toe de Kamer direct te informeren zodra de ERMTS-versie op de TRAXX-locomotieven ofwel het kastje gecertificeerd zal zijn en aan het veiligheidsniveau voldoet. Vervolgens zal hij naar haar terugkoppelen op de dag waarop het kastje bewezen communiceert in de locomotief en op de dag waarop de trein en de baan goed blijken te communiceren. Pas vanaf dat moment wordt het testtraject ingegaan en kan een streefdatum worden genoemd.

Uit de meest recente risicoanalyse blijkt dat de haalbaarheid van de streefdatum voor de Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 nog steeds onder druk staat. Hierbij moet met een gerede kans op een vertraging van enkele maanden gerekend worden wanneer geen mitigerende maatregelen genomen worden. Aangezien de projectorganisatie daartoe nog mogelijkheden ziet, wil de minister de ambitie ten aanzien van de Aanvangsdatum Vervoer niet loslaten en zal hij alles in het werk stellen om deze streefdatum te realiseren.

De HSA heeft de minister recent laten weten dat er geen wijzigingen zijn opgetreden in het verwachte afleverschema van de HSA-treinen ten opzichte van de 21ste voortgangsrapportage. Dit betekent dat volgens planning de omgebouwde Thalys-treinen per oktober 2008 beschikbaar en gecertificeerd zullen zijn, terwijl de Ansaldo-treinen vanaf oktober 2008 één voor één beschikbaar komen, waarbij ze eind 2009 allemaal zullen zijn afgeleverd. Dit betekent tevens dat de TRAXX-locomotieven ook in 2009 een deel van de vervoersvraag moeten opvullen.

In juni bleek er bij enkele testritten met 330 km/u sprake te zijn van excessieve stofvorming in de Groene Harttunnel. Als gevolg van het stof kan er schade ontstaan aan de treinen en de tunneltechnische installaties. De veiligheid is overigens niet in het geding aangezien met EMRTS in feite blind kan worden gereden. Inmiddels is besloten beide tunnelbuizen schoon te maken. De discussie over de verantwoordelijkheid dreigde het op korte termijn verwijderen van het stof te blokkeren. Met Infrasppeed is afgesproken dat eerst het schoonmaakwerk wordt verricht en dat daarna over de kostenverdeling zal worden gesproken. Over dat laatste zal de Kamer in de volgende voortgangsrapportage worden geïnformeerd. In goed overleg met de gemeenten zijn de ontwerpbesluiten voor de gebruiksvergunningen begin juli 2007 afgegeven conform de Tracéwet. Mits aan een aantal voorwaarden is voldaan, zullen de vergunningen tijdig worden afgegeven.

Toen in december 2006 besloten werd om de Aanvangsdatum Vervoer te verschuiven van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008 had dat een flink aantal gevolgen. Volgens het contract moest de overheid opleveren per 1 april 2007 waarin zij dus niet is geslaagd. Op 16 januari 2007 heeft de HSA laten weten dat zij schade lijdt door genoemde verschuiving. Tussen de Staat en de HSA zijn inmiddels in goed overleg gesprekken gevoerd over de schadevergoeding en over de kosten en opbrengsten van het tijdelijk rijden hetgeen heeft geleid tot een akkoord. Uitgaande van de Aanvangsdatum Vervoer op 1 oktober zal in totaal aan HSA een bedrag van 37,5 mln. in plaats van de aanvankelijk geschatte 49 mln. voor de schade worden uitgekeerd. Op basis van redelijkheid en het elkaar aanspreken op de gezamenlijke verantwoordelijkheid zonder te willen vervallen in juridische haarkloverij is dit bedrag overeengekomen.

Met betrekking tot de certificering is absoluut geen sprake van nieuwe risico's. Een groot deel van de bestaande risico's is inmiddels weggestreept. Een belangrijk item in het kader van de goedkeuring is de veiligheid. Fasegewijs wordt hieraan invulling gegeven door middel van de APSC. Voor de versie F wordt inmiddels een goedkeurende verklaring door de Independent Safety Assessor (ISA) afgegeven.

Met betrekking tot de SNCF merkt de minister op dat zoals reeds in juli

door hem gemeld er tien treinen tussen Amsterdam en Parijs zullen gaan rijden. De eventuele groei van dat aantal treinen zal op basis van marktverwachtingen plaatsvinden. De oorspronkelijk geplande zestien treinen zullen derhalve nog niet direct worden gehaald. De HSA heeft nog geen wijzigingsverzoek ingediend, waarop zij volgens haar contract wel recht heeft.

De situatie omtrent de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS is niet gewijzigd ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage. Beide partijen komen er vooralsnog samen niet uit ondanks de in 2004 verleende bijstand van de Staat. Volgens de HSA heeft de NMBS een probleem met de Belgische overheid. De HSA heeft de Staat wederom om bijstand gevraagd. De minister heeft inmiddels hierover contact gezocht met de Belgische overheid die te kennen heeft gegeven op zichzelf mee te willen werken. De minister spreekt in dit verband dan ook de hoop uit dat men er in België snel in slaagt een «fähige» regering te vormen opdat ook op dit gevoelige punt op korte termijn vorderingen kunnen worden gemaakt.

Van het risico dat er onvoldoende geschikt materieel is voor het tijdelijk vervoer is volgens de minister geen sprake. Er komen twaalf TRAXX-locomotieven beschikbaar. Daar dit aantal te veel is voor het relatief beperkte vervoer dat gaat plaatsvinden, zullen vooralsnog acht locomotieven niet noodzakelijkerwijs nodig zijn. De HSA probeert deze locomotieven in te zetten op andere trajecten, bijvoorbeeld middels verhuur aan de NMBS voor inzet op de Beneluxlijn.

De brief van de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat over publiek-private samenwerking (pps) zal de Kamer een dezer dagen bereiken.

Ten aanzien van de Beneluxtrein geeft de minister aan dat waar de Nederlandse overheid zelf concessiehouder is voor het binnenlands vervoer, zij voor dat deel van de Benelux de klant centraal stelt bij de afwegingen ter zake. Wat betreft het internationale deel heeft de Nederlandse overheid die positie weliswaar niet, maar dit laat onverlet dat de minister er bij de HSA op heeft aangedrongen dat men dezelfde benaderingswijze ten opzichte van het centraal stellen van de klant kiest. Hoewel het waarderend verdient dat de HSA inmiddels een klantenanalyse heeft verricht, wil de minister aan de uitkomsten vooralsnog geen conclusies verbinden, mede gelet op een aantal terechte vragen die vanuit de Kamer over die analyse zijn gesteld die nog een antwoord behoeven, onder andere ten aanzien van de tariefstelling. De minister zegt toe het gesprek hierover met de HSA aan te gaan. In 2008 blijft de Beneluxtrein overigens sowieso rijden. Mocht onverhoopt de Aanvangsdatum Vervoer die nu is voorzien op 1 oktober 2008 niet gehaald worden, dan mag ervan worden uitgegaan dat de Beneluxtrein blijft rijden zolang er geen HSL-treinen op en neer naar Brussel rijden.

Nadere gedachtewisseling

Naar het oordeel van de heer **Koopmans** (CDA) heeft de minister op overtuigende wijze aangegeven hoe hij de nog resterende problemen inzake de HSL-Zuid op korte termijn wenst aan te pakken.

Met betrekking tot de Beneluxlijn geeft de heer Koopmans aan in het geheel niet geïnteresseerd te zijn in klantenonderzoeken als daarvan de tariefstellingen geen onderdeel uitmaken.

De heer **Samsom** (PvdA) houdt zijn bedenkingen bij het door de overheid aan de HSA uit te keren schadevergoedingsbedrag van 37,5 mln. Wat hem betreft staat dit bedrag «op de lat» in het geval de HSA in het kader van dit project om een extra tegenprestatie zou moeten worden gevraagd. Ten slotte sluit hij zich aan bij de opmerking van de heer Koopmans over de Beneluxtrein.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) spreekt de oprechte hoop uit dat de minister de kordate taal die deze ten aanzien van dit project spreekt zodanig in concrete daden weet om te zetten dat de geplande Aanvangsdatum Vervoer wordt gehaald.

Teleurgesteld is de heer Duyvendak dat de minister in zijn beantwoording niets heeft gezegd over de dreigende exploitatieproblemen.

Volgens mevrouw **Neppérus** (VVD) leert het betoog van de minister dat de techniek dit project kennelijk boven het hoofd aan het groeien is. Zij zal hem in zijn ambitieuze aanpak dan ook kritisch blijven volgen op basis van zo veel mogelijk concrete meetpunten.

De heer **Roemer** (SP) blijft van oordeel dat wat betreft de HSL-Zuid sprake is van een uitermate triest dossier.

Waar hij sterk de indruk heeft dat de NS structureel bezig zijn om de Beneluxlijn uit te kleden, verzoekt de heer Roemer de minister om zelf met een onafhankelijk onderzoek te komen op basis waarvan ook de Kamer tot een afweging kan komen.

De **minister** acht het zinvol dat niet alleen hijzelf maar ook de Kamer het gesprek aangaat met de NS over de Beneluxtrein. Vervolgens is hij dan graag bereid om gezamenlijk na te gaan op welke manier het beste tot een oplossing in dezen gekomen kan worden. De ambitie om hierin een verantwoorde beslissing te nemen deelt de minister zeer, ook al heeft hij juridisch geen mogelijkheden. Een onafhankelijk onderzoek zoals door de heer Roemer gesuggereerd, is in dat kader zeker niet uit te sluiten.

Toezeggingen

- In november zal de Kamer een brief ontvangen met betrekking tot de TCI.
- De minister zal de Kamer informeren op het moment waarop de ERMTS-versie op de TRAXX-locomotieven gecertificeerd zal zijn en aan het veiligheidsniveau voldoet. Vervolgens zal hij naar haar terugkoppelen op de dag waarop het kastje bewezen communiceert in de locomotief en op de dag waarop de trein en de baan goed blijken te communiceren.

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