

Vergaderjaar 2008–2009

**22 026**

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

**Nr. 286**

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

Vastgesteld 24 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 20 november 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 oktober 2008 over het voortgangsrapport 23 HSL-Zuid (22 026, nr. 283).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Jager**

**Griffier: Sneepe**

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

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP-fractie was verheugd met het bericht in De Telegraaf van gisteren dat de HSL eindelijk op hoge snelheid passagiers heeft vervoerd. Dat bleek echter een foutje te zijn. De treinen hebben wel gereden.

De totale kosten voor de HSL zijn inmiddels de 10 mld. gepasseerd, terwijl nog geen enkele reiziger er echt profijt van heeft gehad. De SP-fractie hoopt dat de minister vandaag de aanvangsdatum van het vervoer zal aankondigen, maar vindt de opening geen feestje waard, tegen de achtergrond van de enorme kostenoverschrijdingen en de vertragingen die ook nu weer op de agenda staan. De minister meldt ons weer vertraging. De infrastructuur is nagenoeg klaar, maar het probleem ligt nu bij de vervoerder. Er wordt nu met de vervoerder overlegd over een aanvangsdatum, maar waarom overleggen wij eigenlijk? HSA wil juist een zo laat mogelijke aanvangsdatum, omdat het dan niet hoeft te betalen voor het gereedliggende spoor dat nog niet kan worden gebruikt.

In de ogen van de SP-fractie zou dit een probleem van de overheid moeten zijn, gezien onze idealen, maar de regering en de Kamer hebben besloten dat de HSL zou worden aanbesteed en dat het rijden dus een marktaandeel is. Daarmee is het vervoer een marktzaak en geen overheidstaak. Waarom gaan wij dan in overleg? Zonder ingrijpen komt de continuïteit van het vervoer in gevaar en daarom moet er worden ingegrepen. In hoeverre kan dit binnen de aanbestedingsregels? Moet HSA

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA). Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

niet eerst gewoon failliet gaan, voordat wij dit echt kunnen aanpakken? Wat vraagt de overheid terug als zij gaat ingrijpen? Zijn er mogelijkheden om bijvoorbeeld de tarieven nader te bezien en kan de overheid dit niet in eigen hand nemen? Als wij moeten ingrijpen, laten wij dan zorgen dat het publieke belang vooropstaat, dus ook de betaalbaarheid van de trein, zodat iedereen er gebruik van kan maken. Wij zijn dat het publiek wel verplicht vanwege de kosten van 10 mld.

Het verhaal is nog schrijnender en misschien ook leuker. Bij Lage Zwaluwe staat een locomotief van Infrasppeed met een 100% veilige, goed-gekeurde, ingebouwde ERTMS 2.3.0 Corridor, voorzien van alle certificaten. HSA had die ook kunnen hebben. Het is niet ons probleem dat het bedrijf een andere leverancier heeft gekozen. De minister of HSA moet met een rugzak vol locomotieven naar het bedrijf gaan dat het systeem heeft geleverd. Dan kunnen wij de aanvangsdatum vaststellen op vandaag. De minister wilde het vervoer zo nodig aanbesteden aan de markt. De minister is klaar, dus rijden maar. HSA heeft nu wel een gigantisch probleem, maar ten gevolge van het beleid is dat niet ons probleem. De minister schrijft dat vanaf 9 oktober jl. de vrijgave van de grensovergang voor commercieel gebruik een feit is. Er kan worden gereden. Nu introduceert de voortgangsrapportage echter een probleem met de EMC, de elektromagnetische compatibiliteit. In gewoon Nederlands betekent dit, dat als een trein op een gewoon spoor rijdt en er een HSL-trein passeert, de remmen van de gewone trein worden ingeschakeld. Dat heeft te maken met het elektromagnetische veld. Waarom is dit probleem pas zo laat bekend? Waarom wordt het niet echt uitgelegd? Ook dit is eigenlijk niet ons probleem, maar een probleem van de vervoerder. De infrastructuur van de overheid is niet de oorzaak van het probleem. Laten wij consequent zijn. De overheid heeft geen probleem, want wij hebben ervoor gekozen om dat te scheiden. HSA heeft een probleem. Dat is dan jammer. Wat de SP-fractie betreft is de invoeringsdatum vandaag.

Er is ook een probleem met de Beneluxtrein. De vervoerders hebben alle wagons nodig. Wanneer doet de minister eindelijk iets aan de vertragingen en de uitval van de treinen? Alle wagons die nu voor de Beneluxtrein rijden, zijn dadelijk nodig voor de HSL. Zodra die echt kan gaan rijden, hebben wij geen wagons meer voor de Beneluxtrein. Wanneer wordt dit probleem opgelost? Mijn mailbox loopt over van de klachten over de Beneluxtrein.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het probleem met de EMC, die ook elektromagnetische puls mag worden genoemd, is niet alleen een probleem van de treinen, maar ook een infrastructureel probleem. De heer Roemer spreekt er wat badinerend over, alsof het alleen de treinen zou betreffen. Heeft hij de problematiek goed begrepen?

De heer **Roemer** (SP): Als de heer Cramer gelijk heeft, hebben wij een veel groter probleem. Ik hoor graag de mening van de minister hierover. Hij wist van het EMC-probleem, want hij heeft erover geschreven in de voortgangsrapportage over de periode van januari tot juli. In oktober schreef hij dat het hele spoor per 1 oktober was vrijgegeven. Als wij daarin nog een verantwoordelijkheid zouden hebben, had hij het spoor niet kunnen vrijgeven.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Wij hebben sinds vandaag een bermudaspoorlijn in Nederland, waarin naast bakken vol geld nu ook hele treinstellen inclusief passagiers verdwijnen. Zij stappen op het station in een testtrein. De trein is vervolgens spoorloos en de passagiers ook. Als er al bermudatreinen rijden, vallen om onverklaarbare redenen de gewonemensentreinen op het naastgelegen spoor stil, want op het moment van passeren trekt een onzichtbare magnetische hand onver-

hoeds aan de noodrem. Er zijn treinen die al lang geleden zijn besteld en maar niet aankomen. The pirates of the Caribbean zijn er niets bij. Tot en met 2008 is al 339 mln. aan de infraprovider betaald, zonder dat over de lijn is gereden, zoals wij kunnen lezen in het BOR-rapport. Misschien wordt er wel over gereden, maar zien wij de treinen gewoon niet. Misschien verdwijnen zij ergens in een grote stofwolk in de Groeneharttunnel: the invisible train. Ik begrijp ook steeds beter waarom de grensovergang met België is vrijgegeven, want voorwaarde daarvoor was immers dat er geen treinen overheen zouden rijden. Dat risico lijkt mij tamelijk beheersbaar, gelet op de huidige stand van zaken.

De minister vermeldt in deze drieëntwintigste verdragingsrapportage voor de zevende keer dat de Aanvangsdatum Vervoer niet wordt gehaald.

Begin volgend jaar viert het ministerie dus de tiende verdragingsverjaardag. Misschien kan de minister verklappen hoe dit feestje op zijn ministerie wordt gevierd. Ik stel mij voor dat dit gebeurt met een flinke toast op de belastingbetaler. Wat wordt nu wel de nieuwe aanvangsdatum? Het lijkt alsof het project achterstevoren wordt uitgevoerd. De baan ligt er, maar de afspraken eromheen zijn nog niet rond, te beginnen met de Belgische partners. België moet nog een aanvullend treinstel bestellen. Hanteert België wel hetzelfde tijdschema als Nederland voor de aanvang van het internationale vervoer?

Klopt het dat het TRAXX-materieel, bedoeld om de tijd te overbruggen tot het materieel van AnsaldoBreda is gearriveerd, later klaar is dan de treinen van AnsaldoBreda?

Het bedrag van 339 mln. is in de begroting te vinden, maar in de voortgangsrapportage staat een bedrag van 288 mln. Dit verschil is niet volledig te verklaren uit de btw. Ik hoor graag een verklaring van de minister hierover.

Het aanlegbudget is in de begroting voor 2009 geraamd op nul. Worden er inderdaad geen uitgaven meer verwacht? De ontvangsten van HSA zijn geraamd op basis van het prijspeil van 2007. Daarbij is geen rekening gehouden met vertragingen en dus ook niet met lagere ontvangsten, noch met eventuele claims van HSA. Kan de minister een laatste inzicht geven in de financiële situatie en de continuïteit van HSA? Hoe groot zijn deze problemen en hoe worden zij opgelost? Klopt het dat er, uitgaande van de voorliggende cijfers in het Infracfonds, pas vanaf 2009 geen begrotingsgeld meer naar de HSL hoeft? Kan de Kamer een compact totaalbeeld krijgen van de financiële aanpassingen en de vertragingen? Dat ontbreekt nog steeds. Kloppen de bedragen, genoemd in de begroting in het Infracfonds, gelet op het bovenstaande? Zijn in 2009 nog meevallers te verwachten uit claims tegen aannemers? Wat zijn de kosten van het aanbrengen van het hotbox-detectiesysteem? Wie betaalt deze kosten? Welke maatregelen zijn noodzakelijk ten aanzien van de elektromagnetische compatibiliteit? Wie betaalt deze kosten?

Ik begrijp dat de Europese Commissie alweer een nieuwere versie van het veiligheidssysteem heeft voorgeschreven, ERTMS 2.3.0 D. Wat zijn daarvan de gevolgen? Betekent dit dat het ingebouwde systeem verouderd is op het moment dat de HSL in gebruik wordt genomen? Wat betekent dit voor de interoperabiliteit van het Europese HSL-netwerk?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. «Wir sind heute vom System ETCS Level 2 überzeugt. Es erfüllt uns mit Freude und Stolz», zei de president van de Zwitserse spoorwegmaatschappij in december 2007, «dass alle entsprechende Systeme, inklusiv ...» Dan komen er nog een heleboel Duitse zinnen, die erop neerkomen dat het werkte. Hij zegt: «Es funktioniert.» De vraag is waarom het systeem in Zwitserland wel functioneert en waarom er in Nederland nog steeds roest op de rails zit. De reizigers in Nederland staan te popelen, zoals wij gisteren weer hebben gezien. De

deuren van een testtrein gingen open en de mensen renden naar binnen, natuurlijk enthousiast, omdat zij de reis naar Brussel en Parijs wilden maken.

De CDA-fractie maakt zich grote zorgen, omdat wij naast de voortgangsrapportage een aantal andere signalen hebben gekregen. Klopt het dat de levering door Bombardier van de ERTMS-apparatuur nog meer vertraging heeft dan al eerder aan ons is gemeld? Klopt het dat ook bij de Thalys de ERTMS-problemen buitengewoon groot zijn? Kan de minister de precieze stand van zaken geven? Klopt het dat Bombardier niet verwacht dat voor de zomer van 2010 een systeem gereed is, dat zowel onder ERTMS Level 2 kan vallen als ook onder het huidige Nederlandse ATB-systeem? Zo ja, hoeveel later kan er dan worden gereden en wat is dan nog de zin van het tijdelijke vervoer?

Wat gebeurt er als volgend jaar in Nederland alle infrastructuur en het materieel gereed zijn, maar er nog steeds geen samenwerkings-overeenkomst is tussen HSA en zijn Belgische partner, de NMBS? Dit is een theoretische vraag. Hoe is de stand van zaken bij de arbitragezaken? Hebben wij al een zaak gewonnen of verloren?

Wij hebben in het vorige debat tegen de minister gezegd dat hij niet te veel op de stoel van NS Hispeed moest gaan zitten. Hoe dichterbij die stoel gaat zitten, hoe groter de kans is dat wij als Nederlandse belastingbetalers mee moeten betalen aan de schade die ontstaat doordat HSA zijn treinen niet kan laten rijden. De minister is geen contractpartner, maar de overheid heeft via de belastingen wel fors geïnvesteerd in de HSL. De concessie voor het tijdelijk vervoer in afwachting van de komst van de eigen hogesnelheidstreinen zou vóór de ondertekening aan de Kamer worden voorgelegd. Wij hebben deze nog steeds niet ontvangen. Hoe verhoudt dit zich tot de aangekondigde aanvang van het reizigersvervoer in januari 2009? Kan en gaat de Thalys in zomer van 2009 daadwerkelijk 300 km/u rijden? Hoe gaat dat gebeuren in België?

De CDA-fractie begrijpt het recente bericht niet, dat normale treinen stilvallen naast de HSL, want in 2003 heeft de regering in de voortgangsrapportage de Kamer laten weten dat de risicoreservering kon worden verlaagd, omdat de problemen op dat punt waren opgelost. Wij zijn vijf jaar verder en blijktbaar is het probleem nog niet opgelost. Bestaat dit probleem, of niet?

Wij willen de exacte stand van zaken weten. Wij willen weten hoe de minister erin zal slagen om de treinen zo snel mogelijk te laten rijden. Wij willen weten of hij alternatieven overweegt in procedures, in aanpak en in veranderingen van technische systemen, om te voorkomen dat wij hier elk halfjaar dergelijke debatten moeten voeren, die alleen maar tot de conclusie leiden dat het weer later wordt dat de reizigers snel naar Brussel en Parijs kunnen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wie is volgens de CDA-fractie verantwoordelijk voor de slechte gang van zaken? De heer Koopmans noemt het voorbeeld van de ERTMS. De minister geeft in zijn brief aan dat er weer een nieuw systeem nodig is. Ik zie dat als een smoesje om de vertraging uit te leggen, maar ik ben ook benieuwd hoe de heer Koopmans dit ziet. Wellicht heeft de verantwoordelijke politicus dit beter onder controle.

De heer **Koopmans** (CDA): Voor de onderbouw is de Staat verantwoordelijk en die ligt er. Voor de bovenbouw is de Staat verantwoordelijk en die ligt er. Er moeten nog treinen geleverd worden. Daarvoor heeft HSA contracten gesloten. De treinen worden niet geleverd. Dat is een probleem tussen die contractpartijen. De minister bouwt geen treinen en geen veiligheidssystemen. Wij hebben deze wel in de wet opgenomen. Daarom vraag ik de minister of hij inmiddels ook aan alternatieven denkt. Men kan niet zeggen dat de minister verantwoordelijk is voor het feit dat Bombardier of AnsaldoBreda hun treinen niet op tijd klaar hebben. Wel

moeten wij bespreken hoe dit contractueel in elkaar zit. Wij hebben een gebruikersvergoeding afgesproken, die niet betaald kan worden doordat de treinen niet rijden. Daarmee wordt de belastingbetaler geschaad. Zowel de commissie-Duijvenstein als de CDA-fractie hebben gezegd dat dit contract, dat is afgesloten door minister Netelenbos en met enorm gejuich is ontvangen in de Kamer, juridisch gezien een ratjetoe is. Volgens dit contract komt schade via een omweg toch terecht bij de belastingbetaler, wat heel jammer is. Het is goed dat de minister aangeeft hoe hij probeert deze schade zoveel mogelijk te beperken. Daarover gaat dit debat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op welke termijn moet de minister volgens de heer Koopmans de genoemde alternatieven onderzoeken? Straks hebben wij hier de honderddrieëntwintigste voortgangsrapportage en rijdt er nog steeds geen trein. Ik wil hierover graag duidelijkheid, anders is het een vage vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): De vraag is heel duidelijk. Wij vragen de minister ook mogelijke alternatieven te bezien, als dit nog niet is gebeurd. Dit moet hij zo spoedig mogelijk doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn collega's schijnen de HSL te zien als aanleiding om leuk te doen. Hun bijdragen kunnen worden samengevat als: «Hoe simpel lijkt het?» Het is niet simpel. De infrastructuur van de HSL-Zuid is nu helemaal klaar, inclusief de beveiliging en de grensovergangen. Het voortgangsrapport begint dan ook optimistisch. Daarna komen de problemen. Deze betreffen vooral de levering van treinstellen, maar dit wordt direct gekoppeld aan de problemen met ERTMS, en dat terwijl de beveiliging van de baan nu helemaal opgeleverd is. Het voortgangsrapport is summier over de AnsaldoBreda-treinen. De minister schrijft dat Ansaldo de vertraging wijdt aan ERTMS-problemen, maar andere leveranciers hebben wel treinen. De Belgische minister Vervotte zei dan ook: «Waarschijnlijk zullen heel wat juristen dit bestuderen.» Hebben de minister en HSA ook al juristen aan het werk gezet? De Belgen gaan een beroep doen op contractuele schadebedingen. Hoe staat onze minister daartegenover? Volgens minister Vervotte is wegens de gevolgen en het ontbreken van alternatieven in samenspraak met Nederland besloten om niet aan te sturen op ontbinding van het contract. Ik hoor graag een toelichting hierop van de minister, want de treinen zijn besteld door HSA. Het gevolg is dat wij klem zitten. Hoe lang wil de minister dit nog volhouden? Heeft HSA al een ultimatum gesteld, net als de Denen? Zo nee, heeft de minister hierover gesproken met HSA? Het alternatief, de TRAXX-treinen, is nu ook verstraagd. Gaat TRAXX het Europese conformiteitsbewijs voor Level 1 binnen twee maanden halen? Zo nee, wat dan? Level 2 komt op z'n vroegst in het voorjaar van 2010. Ik heb daar een hard hoofd in, als er nu nog steeds geen goedkeuring is voor Level 1. Tot de TRAXX-treinen beschikbaar zijn voor Level 2 kunnen de Thalys-treinen geen 300 km/u rijden. Het tijdelijk alternatief zorgt dan ook voor extra vertraging. De Thalys-treinen kunnen niet op snelheid rijden, omdat men maar met één veiligheidssysteem tegelijk kan rijden. Het lijkt er steeds meer op dat voor het gehele materieel de verkeerde leverancier is gekozen. Op andere HSL-trajecten in Europa rijden de treinen zonder problemen, ook met ERTMS. Ik krijg de indruk dat de minister en HSA naar ERTMS blijven wijzen, omdat de gevolgen anders groot kunnen zijn, maar er komt een grens aan het steeds maar weer vertragen. Er zijn drie leveranciers die goede locomotieven hebben. Kunnen daar geen locomotieven worden gehuurd voor tijdelijk vervoer? Kunnen er geen locomotieven van de Betuweroute worden ingezet? Wanneer verwacht de minister overeenstemming met de Belgen over de dienstregeling? Het is goed om hen aan de gemaakte afspraken te

houden, maar ik roep de minister op vanuit het perspectief van de reiziger te bezien of er alternatieven kunnen worden bedacht. De shuttle Den Haag-Breda-Brussel gaat één keer per twee uur rijden. Er is echter een snelle overstap mogelijk in Rotterdam Centraal. Zou het niet effectiever zijn om met hogere frequenties te rijden tussen Breda, Brecht en Antwerpen? Dan is er een alternatief. Dit biedt ook ruimte voor de HSL-verbinding Den Haag-Eindhoven zoals vermeld in het programma Hoogfrequent Spoor.

De kreten EMC, HCB en ATB zal de regelmatige treinreiziger inmiddels wel kennen. De HSL-Zuid kan leiden tot noodstops van reguliere treinen door de invloed van magnetische velden. In de voortgangsrapportage staat dit genoemd als het EMC-probleem. Dit zou de HSL-dienstregeling niet in de weg hoeven staan. Het probleem ligt bij de reguliere treinen op het naastliggende spoor. Waarom komt dit probleem nu pas op tafel? Ik mag aannemen dat dit eerder is onderzocht. Voor zover ik weet is dit probleem niet nieuw. Bij de Betuwelijn is het reeds opgelost. Zijn er gevolgen voor de contracten? Is er een oplossing bekend?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Vanavond staat de drieëntwintigste voortgangsrapportage op de agenda. Wij kunnen alvast concluderen dat ondanks, of misschien wel dankzij de drieëntwintigste voortgangsrapportage de trein nog steeds niet rijdt. De GroenLinks-fractie is daar niet blij mee.

Wanneer gaat de trein rijden? Wat gaat het kosten voor de reiziger en welke invloed heeft de Kamer daarop? Wat is de tijdswinst? Hoe staat het met de Beneluxtrein? Wat zijn de oorzaken van de vertraging? Hoe staat het met de risico's en de verdere complicaties?

De minister zei tijdens het AO op 11 oktober 2007: «Ik noem geen harde data, die nergens op zijn gebaseerd.» En: «Ik verkoop u geen knollen voor citroenen.» Vaag blijven is natuurlijk een tactiek, maar het signaal dat er vertraging zou komen was duidelijk. Een dergelijke manier van communiceren is wel slim, maar in onze ogen ook te gemakkelijk. Zijn wij met de kansenpercentages voor het halen van de nieuwe streefdata nu zoveel beter af? Wij concluderen dat dit niet het geval is. Het BOR heeft voorgerekend dat sinds maart 1991, toen nog werd uitgegaan van indienststelling in 1998–1999, acht keer formeel vertraging is gemeld. Nu, in 2008, ligt de aanvangsdatum in 2009. Tien jaar vertraging is veel. Wij beginnen hier hoofdpijn van te krijgen.

Ook ten opzichte van de laatste voortgangsrapportage in april is er weer vertraging opgetreden. Toen was er nog sprake van dat er vanaf september 2008 zou worden gereden tussen Amsterdam en Rotterdam en vanaf voorjaar 2009 tussen Rotterdam en de Belgische grens. Er stond bij dat er 50% kans was op een overschrijding van een of twee maanden voor beide trajecten. Wij weten nu al dat zulks 100% kans betekent op een vertraging van minstens vier maanden voor het tracé Amsterdam–Rotterdam en van minstens drie maanden voor het tracé van Rotterdam naar de Belgische grens. De aanduiding «zomer 2009» is ook vrij vaag. Betekent dit mei–juni of oktober–november?

Deze voortgangsrapportage bevat ook weer een risicoanalyse. Er is 50% kans op tweeënhalve maand overschrijding en met een beetje pech spreken wij dan van december 2009. Waarom is ons in april nog voorgespiegeld dat er een kleine kans op een kleine vertraging was, terwijl de voorgeschiedenis laat zien dat dergelijke mededelingen van nul en generlei waarde zijn? Dit soort kansberekeningen zien wij vaker van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, bijvoorbeeld bij de kilometerheffing. Welke waarde hebben deze berekeningen? Welke garanties zijn er en wiens schuld is het als het weer eens mis gaat? De reizigers willen weten wanneer zij gaan rijden. Wat kost een maand uitstel? Ik wil een helder antwoord op deze vragen van de minister.



Tussen Amsterdam en Rotterdam gaat men rijden op basis van een tijdelijke concessie met tijdelijk materieel, dat maximaal 160 km/u mag rijden. De voorhang over de concessie is over de zomer heen getild, zodat de Hispeed Alliance, HSA, zich op de tarieven kon beraden. Het is nu eind november en wij weten nog steeds niets. Als de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam in januari 2009 operationeel moet zijn, welke invloed heeft de Kamer dan nog op de tarieven? Op de website van HSA staat dat tickets zeer concurrerend geprijsd zullen zijn ten opzichte van gewone treinen buiten de spits. Hoe concurrerend is dat en hoe zit het dan in de spits?

Voor de verschillende tracés worden startdata door elkaar gebruikt, waarbij nergens gekwantificeerd wordt hoeveel tijdswinst er wordt geboekt en hoe vaak de treinen gaan rijden. Dat zijn relevante feiten om een oordeel over de prijs te kunnen vellen. Uiteraard zijn ook de Belgische inspanningen relevant, al is het maar omdat de Belgen tot Den Haag gaan rijden en het materieel er nog niet is. Kan de minister per tracé van de HSL-Zuid aangeven wanneer de start is en welke reistijdswinst daarbij wordt geboekt?

Hoe lang blijft de huidige Beneluxtrein rijden? Deze komt langs meerdere stations, dus dit is van belang voor de reizigers. Ik neem aan dat de minister hierop uitgebreid zal ingaan.

Er zijn nieuwe problemen met de ERTMS. In de voortgangsrapportage wordt gesuggereerd dat dit niet te voorzien was. Ik vind dat vreemd, want men kan met Brussel bellen. Er zijn telefoonverbindingen. Het schijnt te maken hebben met het feit dat de Europese Commissie een nieuwere versie voorschrijft. Dit lijkt het zoveelste smoesje. Vaak is volkomen onduidelijk wie de schuld heeft aan welke vertraging. Toch is het van tweeën één: of de minister heeft schuld en dan moeten wij daarover spreken, of een van de andere partijen, Infrasppeed, HSA, de Belgen of wie dan ook, hebben schuld en dan dient in de ogen van GroenLinks de Staat claims in te dienen. Kan de minister een overzicht geven van de claims die hij heeft uitstaan of die hem nog boven het hoofd hangen?

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik beperk mij tot één hoofdzaak, namelijk de strategie die de minister hanteert om deze trein te laten rijden en de politieke keuzen die daarbij nodig zijn. De minister heeft bij zijn aantreden gekozen voor een dejuridisering van alle verhoudingen. Dat heeft ons in ieder geval de onderbouw en de bovenbouw gebracht, maar nog geen treinen. De PvdA-fractie is van mening dat voor het laten rijden van treinen een herjuridisering van alle verhoudingen nodig is. Wij moeten HSA in de positie plaatsen dat het bij Bombardier kan claimen wat nodig is. Mijn collega's spraken ook al over de noodzaak om met deadlines of anderszins wat harder tot elkaar te komen. Volgens mijn fractie kan HSA alleen in die positie worden geplaatst door het vaststellen van de Aanvangsdatum Vervoer, niet om naar elkaar te wijzen en een bedrijf failliet te laten gaan, maar wel om ervoor te zorgen dat HSA een sterkere juridische positie krijgt ten opzichte van Bombardier. Dan rijden er morgen of overmorgen nog steeds geen treinen, maar komen wij misschien wel uit de impasse die nu dreigt te ontstaan.

Alle data die nu worden genoemd staan bij het opdrogen van de inkt alweer ter discussie. Halen wij het wel? Dit gaat over data in 2010. Ik wil geen antwoorden over 2010 die weer 50% zekerheid bieden of nog minder. Op die manier kunnen wij niet doorgaan. Mijn fractie heeft niet dé oplossing, de ultieme silver bullet, om deze treinen te laten rijden, maar wij dringen erop aan dat de strategie wordt veranderd, de Aanvangsdatum Vervoer wordt vastgesteld en HSA wordt aangeslagen voor een vergoeding en in de gelegenheid wordt gesteld om deze door te geven aan Bombardier. Het is goed dat HSA nog steeds een overheidsbedrijf is, zodat wij op andere manieren kunnen zorgen voor de continuïteit van het

bedrijf. Uiteindelijk heeft het geen nut als HSA ertussenuit valt. Dan staat de minister tegenover Bombardier zonder contract en wordt het helemaal niets.

Afgelopen maandag heeft de minister met zijn Belgische collega Vervotte gesproken. Er is een probleem met de dienst Breda-België, waarvoor beide landen een trein zouden bestellen. Wij hebben de trein besteld, moeten weliswaar nog afwachten of deze wordt geleverd, maar België heeft dit nog niet gedaan. Brengt dit deze dienst in gevaar, gezien de levertijden? Zo ja, wat doen wij daaraan? Heeft de minister dit besproken met minister Vervotte en is er een oplossing gevonden?

Iets dergelijks geldt voor de Beneluxtrein. Er zijn constructieve voorstellen gedaan om de spoordienst Antwerpen-Essen door te trekken naar Roosendaal, wat een permanente zekerstelling van deze internationale verbinding zou betekenen. Dit is niet optimaal, maar beter dan wat er overblijft als dit niet gebeurt. Is daarover gesproken met de Belgen en zo ja, wat was het resultaat?

### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb een uitgebreid verhaal te vertellen, omdat er in dit dossier de afgelopen weken weer veel is gebeurd. Het is helaas niet alleen goed nieuws. In veel overleggen vooraf hebben wij besproken dat het in gebruik nemen van de HSL-Zuid een ingewikkeld proces is en blijft. Ik heb vanaf het begin gezegd dat HSA, ProRail en de overheid naast elkaar moeten gaan staan om verdere vertraging te beperken en dit proces tot een goed einde te brengen. Alleen intensieve samenwerking kan verdere onnodige vertragingen voorkomen. Ik wil vandaag de actuele stand van zaken bespreken van de infrastructuur, de treinen en de financiële positie van HSA.

De HSL-infrastructuur is gereedgekomen, weliswaar niet per 1 oktober, maar per 9 oktober. Met alle risico's is dat gewoon goed verlopen. De laatste anderhalf jaar is vooral gewerkt aan het testen en in de baan brengen van de ERTMS, waarbij talloze problemen zijn opgetreden en op tijd zijn opgelost. De projectorganisaties HSL-Zuid, ProRail en Infrasppeed hebben hierbij goed samengewerkt. De aanleg van de infrastructuur viel onder directe verantwoordelijkheid van de Staat en ik ben tevreden dat dit tot een goed einde is gebracht. Deze tevredenheid heeft echter een zure bijmaak, want het zal de Kamerleden en de gemiddelde Nederlander net zo vergaan als mij. Ik kwam vanmiddag uit Zeeland. Men kan dan de grote, nieuwe brug voor de HSL zien liggen, prachtig verlicht, maar er rijdt geen trein over. Wat heb je aan rails en bovenleiding als er geen treinen rijden?

Nu komen wij voor de vraag te staan wanneer wij op basis van de contractuele kant van de zaak de nieuwe Aanvangsdatum Vervoer vaststellen. In mijn brief van 15 oktober jl. kondigde ik aan dat ik deze binnen enkele weken zou vaststellen. Het is een belangrijk moment, omdat HSA vanaf de aanvangsdatum de gebruikersvergoeding moet betalen. Contractueel is bepaald dat de aanvangsdatum 26 weken na het gereedkomen van de infrastructuur ligt. Wanneer kan men contractueel gezien spreken van dit gereedkomen?

Het contract met HSA is, ook volgens juristen die dit goed hebben gezien, op dit punt niet eenduidig. Na overleg met ProRail en HSA en op basis van advies van de landsadvocaat heb ik gekozen – dit wil ik u voorleggen – om uit te gaan van de infrastructuur die is vrijgegeven, inclusief de grensovergang naar België, door de inspecties IVW en DVIS. Ik heb de vrijgave van de grensovergang dus ook betrokken bij het moment waarop die weken gingen lopen. De aanvangsdatum zou daarmee conform het contract 20 weken later, rond 1 maart, worden bepaald. Het is echter ook van belang dat HSA de beschikking heeft over de infrastructuur in België, de zogenaamde Lijn 4 van de grens naar Antwerpen.



Het contract en de bieding door HSA zijn altijd gebaseerd geweest op het feit dat de HSL-Zuid een internationale verbinding is. Volgens de planning in België wordt Lijn 4 niet door de Belgische inspectie vrijgegeven voor eind december 2008 en vermoedelijk wordt dit nog later. Zolang Lijn 4 niet is vrijgegeven, heeft men iets zeer onvolledigs in handen. Met het oog op het belang van de vrijgave in België en de daarmee verbonden onzekerheden, en om nu wel duidelijk aan te geven waar wij een streep trekken, stel ik voor, de aanvangsdatum vast te stellen op 1 juli 2009. Als men geen rekening zou houden met het internationale karakter van de verbinding zou dit 1 maart zijn. De drie extra maanden zijn bedoeld om de meeste onzekerheden rond Lijn 4 mee te nemen in de planning. HSA loopt dan het risico dat Lijn 4 nog later wordt vrijgegeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Is 1 juli 2009 een keiharde datum waarop wij de minister kunnen aanspreken? Als deze datum wordt overschreden, kan de minister dan wel claims indienen en hard ingrijpen? Anders hebben wij nog niets in handen.

Minister **Eurlings**: 1 juli is een keiharde datum. Ik heb die met HSA besproken. Dit hangt ook samen met de verschillende belangen, zoals die van de belastingbetaler. Tegelijkertijd hebben wij niets aan deze miljardeninvestering als HSA zou omvallen en wij nog veel langer moeten wachten. Ik heb op verzoek van de Kamer geprobeerd met HSA op één lijn te komen over de aanpak van deze onvoorziene situatie. De Kamer heeft mij opgedragen een definitieve deal uit te stellen tot deze met de Kamer is besproken. Wij zijn er op hoofdlijnen uit met HSA. De laatste punten en komma's moeten nog worden ingevuld, maar ik kan de Kamer hierover snel met een vertrouwelijke brief informeren en dit zo nodig vertrouwelijk bespreken. De harde aanvangsdatum zal onderdeel zijn van de inhoud van de brief.

De heer **Samsom** (PvdA): Hoe staat HSA vanaf 1 juli 2009 juridisch tegenover Bombardier, als dit de aanvangsdatum wordt? Hoe staat de overheid, dan wel HSA, juridisch tegenover België, mocht Lijn 4 meer vertraging oplopen dan nu wordt voorzien? Deze vragen zijn voor ons van groot belang om te kunnen bepalen of de minister de juiste keuze heeft gemaakt.

Minister **Eurlings**: HSA heeft mij meegedeeld dat met Bombardier een inspanningsverplichting is afgesproken en dat er daardoor geen mogelijkheden zijn voor claims. Ik begrijp echter de achtergrond van de vraag en zeg toe dat ik hierop in mijn brief nadrukkelijk zal ingaan. Het risico dat in de toekomstige situatie schuilt, zullen wij overtuigend moeten accommoderen in de set van afspraken die ik de Kamer zal voorleggen. Ik kom daarop graag terug als wij dit totaalpakket bespreken, omdat ik de deal rond wil hebben als concept, alvorens deze aan de Kamer voor te leggen.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister heeft de inspanningsverplichting reeds eerder uitgelegd. Ik realiseer mij dat het contract tussen HSA en Bombardier vrij bizar is. Ik neem aan dat de inspanningsverplichting niet loopt tot sint-juttemis. Is er bijvoorbeeld geen tijdstip in de toekomst waarop het contract vanzelf vervalt?

Minister **Eurlings**: Ik heb deze vraag aan HSA voorgelegd. Men heeft mij verzekerd dat HSA niet in de positie is om te claimen. Detailvragen hierover lijken mij iets voor de communicatie met HSA.

De heer **Roemer** (SP): Is het een geste om tot een praktische oplossing te komen, of is het een contractuele verplichting dat wij rekening houden met het vrijgeven van Lijn 4 in België bij het vaststellen van de aanvangs-

datum? De problemen met Bombardier zijn nu zo groot, dat wij niet kunnen inschatten hoe groot deze op 1 juli a.s. zullen zijn. Andere bedrijven kunnen wel treinen leveren en krijgen daardoor te maken met een stijgende vraag.

**Minister Eurlings:** Ik heb mij, zoals gezegd, bij het tot stand komen van de conceptafspraken met HSA laten adviseren door de landsadvocaat. Deze heeft geoordeeld dat deze benadering zeer te rechtvaardigen is binnen de randvoorwaarden van het contract. Wij hadden de streep ook eerder kunnen trekken, maar het contract is er niet eenduidig over of de grensovergangen en Lijn 4 hierin moeten worden meegenomen. Dit is onderdeel van de totale deal. Ik ben zelf ook van mening dat het in ons belang is dat HSA door kan gaan. HSA heeft niet geboden op een binnenlands lijntje, maar op een internationale corridor. Daarom vind ik het inhoudelijk goed te verdedigen dat wij het internationale deel hierin meenemen. Het oordeel van de landsadvocaat is voor mij de kern. Wij kunnen niet gaan schipperen met de contractuele afspraken.

**De heer Roemer (SP):** Ik begrijp dat de minister deze deal rond wil krijgen, maar wij hebben bij aanvang gezegd dat de infrastructuur voor het Rijk was en dat wat er overheen rijdt voor de markt. Deze keuze was niet die van de SP-fractie, maar is welbewust gemaakt. Iedere maand dat de aanvangsdatum wordt uitgesteld, ontvangen wij het geld niet waar wij al zo lang op wachten. Steeds als ik vraag naar oplossingen voor regionale bussen of regiotaxi's wordt gezegd dat de Kamer heeft besloten dat dit niet aan de overheid is, maar aan de markt. Dit vergelijkbare probleem is nu opeens wel een overheidsprobleem en de minister probeert om hem moverende redenen mee te denken. Ik begrijp dat, maar het is wel inconsequent.

**Minister Eurlings:** Ik begrijp deze opmerking en de heer Roemer heeft gelijk. Hij heeft een andere positie ten aanzien van de marktordening. De gemaakte keuzes zijn echter een feit. Een belangrijk verschil, dat niet alleen geldt voor HSA, maar ook voor de NS, is dat wij in het verleden hebben geconstateerd dat vrije concurrentie op het spoor heel moeilijk is. Bij busbanen, anders dan bij één spoor, zijn er partijen die gemakkelijk kunnen inspringen. Daarom hebben wij de NS een concessie gegeven voor een langere termijn en wordt hier ook een concessie gegeven. De concessieperiode zal ingaan op 1 juli 2009, als dat inderdaad de aanvangsdatum wordt, en geldt voor een periode van vijftien jaar. De financiële gevolgen hiervan komen neer op kaseffecten in de huidige begrotingsperiode, maar niet op inkomstenverlies. De inkomstenperiode verschuift gewoon. Zoals te doen gebruikelijk, wordt wel een schadevergoeding betaald tot het moment van aanvang. De hoogte van dat bedrag wordt vastgesteld door de onderbouwing van HSA extern te toetsen. Ik zal dadelijk ingaan op de gevolgen voor het vervoer en voor de positie van de Staat als HSA mocht omvallen. Nogmaals, alles wat ik zal voorstellen, past volgens de landsadvocaat binnen het contract.

**De heer Roemer (SP):** Ik begrijp dat de aanvangsdatum van 1 juli 2009 verdedigbaar is, maar zou de aanvangsdatum 1 maart contractueel mogelijk zijn geweest?

**Minister Eurlings:** Ja. Het contract is niet eenduidig, dus er zijn verschillende keuzes mogelijk. Enerzijds past dit juridisch gezien binnen het contract. Anderzijds is de inhoudelijke analyse dat HSA heeft geboden op een internationale verbinding en niet op een kippenlijntje binnen ons land. Ik vind dit dus zowel juridisch als inhoudelijk verdedigbaar, maar de datum moet nu wel worden vastgelegd. Er moet nu duidelijkheid komen.

Ik zal op zeer korte termijn het gehele concept van de afspraken aan de Kamer voorleggen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer de situatie samen te vatten. De overheid moet de onderbouw en de bovenbouw leveren en een aanvangsdatum vaststellen en ontvangt volgens het contract vanaf dat moment geld. Daarmee zijn wij te laat geweest en daarom hebben wij reeds gesproken over 37,5 mln. voor HSA. Niet alleen de overheid, maar ook HSA heeft fouten gemaakt met de contracten. Bij de bestelling van de treinen was geen uiterste leverdatum opgenomen. Dat doet men nog niet bij het bestellen van een keuken. Wij moeten erover nadenken om toch op andere wijze hierover te spreken met HSA, want ik vind dit niet normaal. Wij kunnen wel spreken over een schadevergoeding, maar HSA had moeten zorgen dat de treinen er op tijd waren. Ik vind dat de minister hierover scherp moet spreken met de aandeelhouders van HSA.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Is het ook mogelijk om een gesplitst besluit te nemen over de aanvangsdatum, zodat wel in het binnenland kan worden gereden?

Minister **Eurlings**: Het laatste is waarschijnlijk niet mogelijk, omdat in het contract sprake is van één Aanvangsdatum Vervoer, oftewel AV. Toevallig heb ik gisteren nog met een aandeelhouder van HSA gesproken in de persoon van de heer Veenman. Ik heb hem gevraagd of dit toch mogelijk was en het antwoord was negatief. Er is een soort boetebeding, want het is gemaximeerd. Dat is vrij gebruikelijk is in deze sector. Wellicht is het een goed idee als de Kamer over de details van wat mogelijk is binnen het contract in gesprek gaat met HSA, eventueel vertrouwelijk. Het gaat er nu om dat wij niet alleen aan de hand van het contract vaststellen wanneer de betalingen moeten beginnen, maar dit ook zodanig doen dat wij er met elkaar goed uitkomen. Als ik mijn voorstel aan de Kamer voorleg, zullen wij ook ingaan op de analyses waarop het is gebaseerd. Bij het opstellen van het voorstel heb ik veel aandacht gehad voor de belangen van de belastingbetaler. Deze zijn tweeledig. Wij moeten niet onnodig geld weggeven, maar ook voorkomen dat de desinvestering nog veel groter wordt doordat HSA omvalt. Wij moeten tussen die twee polen opereren.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben tegen overleg tussen de Kamer en HSA. Dat is de taak van de minister. Deze situatie kost ons 10 mln. per maand aan gemiste gebruikersvergoeding. De minister moet HSA en zijn aandeelhouders de knijper op de neus zetten om te zorgen dat zij het contract en de afspraken met de leveranciers anders zullen bezien. Dit zullen niet de laatste treinen zijn die de NS bestelt. Dit moet allemaal samen in een mandje komen. Er moet iets gebeuren zodat hierin beweging komt, anders hangen wij allemaal, op zijn Limburgs gezegd, aan de laatste mem. In andere landen worden wel treinen geleverd.

De heer **Samsom** (PvdA): Het is een wat impertinente suggestie van de minister dat de Kamer met HSA zou moeten praten. Ik wil de vraag omdraaien. Ik verwacht dat de minister ons in een vertrouwelijke brief, of in de daaropvolgende vertrouwelijke briefing, zal kunnen informeren over het bizarre contract tussen HSA en Bombardier. Wij kunnen dan bepalen wat nodig is om HSA in de juiste positie te brengen, mogelijk met grof geschut, om de leverancier onder druk te zetten.

Minister **Eurlings**: Mijn uitgangspunt is mij gegeven door mijn voorgangers. Ik heb geen contract gesloten. Ik heb niet eens een manier om allerlei inzichten op te eisen. Ik ga dus in goed vertrouwen uit van het antwoord van HSA op deze vraag. HSA zelf heeft nog het meeste belang

bij eventuele claims, omdat de positie van het gehele bedrijf in het geding is. De heer Veenman, die de grootste aandeelhouder vertegenwoordigt, heeft mij verzekerd dat dit niet kan. Ik heb geen enkele reden, daaraan te twijfelen. Ik zeg toe dat ik het signaal dat de Kamer mij geeft zal doorgeleiden naar HSA. Wij zullen bezien of wij hierop in de vertrouwelijke briefing nader kunnen ingaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is inderdaad een essentieel punt. De keiharde aanvangsdatum die de minister noemde, lijkt nu ook boterzacht te worden. Het lijkt erop dat uiteindelijk niemand meer verantwoordelijk is. Ik wil weten hoe het zit met de belangen van de belastingbetaler. Dit gaat om zeer veel geld en om continue vertragingen. De minister kan zijn voorganger tien keer noemen, maar hij is verantwoordelijk.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Met zoveel interrupties komen wij niet aan de beantwoording toe.

De **voorzitter**: Dit is een van de belangrijkste punten bij dit onderwerp. Daarom heb ik deze ruimte geboden. Ik constateer dat de minister zich nabij de grens van de vertrouwelijkheid bevindt, dus het is zinvol om verder over de contractuele punten te spreken naar aanleiding van de toegezegde brief. Dan kunnen wij ook vaststellen wat geschikt is voor de openbaarheid en wat niet. Ik verzoek u, de minister niet meer te interrumperen.

Minister **Eurlings**: Ik kan nu alleen duidelijkheid geven over het antwoord van HSA, namelijk dat deze contractueel niet in de positie is om te claimen. Ik zal met HSA bezien of hierop nader kan worden ingegaan in de vertrouwelijke brief.

Zwitserland heeft nu weliswaar een aantal systemen in werking, maar de vertraging bedroeg daar twee jaar. Dit verklaart mogelijk de ronkende volzinnen van de verantwoordelijke in Zwitserland, toen het eindelijk werkte. Ik kan u verzekeren dat die van mij ook niet gering zullen zijn, als dit eindelijk werkt. Op de LGVS in Frankrijk is ERTMS ook nog niet in werking. Men maakt daar gebruik van het bestaande fallback-systeem, TVM-430. In Spanje zijn de ambities twee jaar geleden teruggedraaid, omdat de ERTMS Level 2-systemen te veel problemen opleverden. Duitsland is zeer terughoudend met de implementatie en wacht op een nieuwe versie van ERTMS. Er zijn hiermee veel problemen in heel Europa. Wel hebben sommige leveranciers het proces beter onder controle dan andere. Ik heb de heer Navarri, de eerste man van Bombardier, meermalen gesproken. Hij zei dat het moeilijk was de verschillende systemen bij elkaar te brengen. Ik heb ook de president van Alstom gesproken op de bijeenkomst van de Algemene Transportraad in september. Dit bedrijf is goed op stoom, maar draait wel op de top van zijn capaciteit, omdat de vraag gigantisch is. Het is dus niet mogelijk om zomaar voor een andere leverancier te kiezen. Hij bevestigde ook dat het voor leveranciers moeilijk is om dit goed te doen.

Wat de beschikbaarheid van de treinen betreft, is continu sprake van tegenvallers en vertraging. Contractueel is HSA als vervoerder hiervoor verantwoordelijk. Een van de oorzaken van de vertragingen bij alle drie de treintypes, de TRAXX, de Thalys en de V-250, is de ERTMS-problematiek. Bij de aanleg van de infrastructuur was het ook lastig om dit stabiel te krijgen. Bij de treinfabrikanten zijn ook problemen ontstaan die breder zijn dan ERTMS. Ik mag mij contractueel niet met treinfabrikanten bemoeien. Wel laat ik mij door HSA goed op de hoogte houden van de voortgang, ik verleen op verzoek van HSA waar nodig steun bij de contacten met leveranciers en ik heb waar ik dat kon geprobeerd de druk maximaal op te voeren.

De actuele stand van zaken is als volgt. Op 8 september is het proefbedrijf van start gegaan met de TRAXX-locomotieven van Bombardier. Deze locomotieven worden ingezet voor tijdelijk vervoer met 160 km/u tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Tijdens de testen in het proefbedrijf zijn veel problemen naar voren gekomen, zowel in de techniek van de locomotieven als in de ERTMS en de procedures, zoals gemeld in de brief van 15 oktober jl. Gevolg is dat de locomotieven te vaak stilvallen, namelijk tijdens ongeveer een kwart van de ritten, en dat de punctualiteit onder de 50% ligt. Een dergelijk product kan niet aan de reizigers worden geboden. De eerste trein was een uitzondering. Bombardier en HSA werken samen met ProRail druk aan oplossingen voor de problemen, maar daarmee is tijd gemoeid. Testen worden niet voor niets gedaan. Het valt helaas tegen. Het is nu niet mogelijk een datum te noemen waarop het vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam van start gaat, omdat de testen nog te negatief zijn. Ik kan met zekerheid melden dat de start tijdelijk vervoer niet vóór 1 maart a.s. zal plaatsvinden.

Tot voor kort kwamen er positieve geluiden uit Frankrijk over de start van het grensoverschrijdende vervoer met de Thalys-treinen, maar de afgelopen weken werd duidelijk dat de SNCF tegen nieuwe technische problemen met de ERTMS is opgelopen die tot uitstel van de levering zullen leiden. Ook daar moet een proefbedrijf starten om de betrouwbaarheid te borgen. De ervaring met de TRAXX dwingt ons terughoudend te zijn en geen nieuwe startdatum voor het vervoer te noemen. Het gaat hier om het nog veel ingewikkelder Level 2 van ERTMS, met veel meer functies, en om het rijden met 300 km/u. Ook maakt het grensoverschrijdend karakter nauwgezet overleg en afstemming noodzakelijk tussen vervoerders, infrabeheerders, inspecties en materieelfabrikanten in Nederland, België, Frankrijk en Duitsland. Dit is dus een nog veel complexer proces. Gezien de recente ervaringen met de Thalys en de TRAXX concludeer ik dat de start van het vervoer over de grens niet vóór eind 2009 zal plaatsvinden.

De V-250 is het derde treintype dat op de HSL-Zuid gaat rijden. Dit zijn de treinen van AnsaldoBreda. Over de levering daarvan is geen nieuwe informatie beschikbaar. Een eerste proef met de treinen in Nederland is verschoven van september naar december a.s. De planning is nog steeds dat in 2010 voldoende treinen beschikbaar moeten zijn om te kunnen inzetten. Al met al is dit een zeer teleurstellend verhaal, zeker gezien het feit dat de infrastructuur inmiddels klaar is voor gebruik. Ik doe er samen met HSA en ProRail alles aan om de treinen zo snel mogelijk inzetbaar te krijgen. Een alternatief lijkt op dit moment niet voorhanden.

Het staat als een paal boven water dat de vervoerder HSA veel last heeft van de late oplevering van de infrastructuur en nu ook van de vertragingen bij de levering van de treinen. Doordat HSA zijn organisatie langer in stand moet houden dan verwacht en extra moet investeren in tijdelijke TRAXX-treinen zonder dat er de komende tijd inkomsten uit reizigersverkeer tegenover staan, komt de financiële positie van HSA in het geding. HSA heeft aangegeven dat het risico reëel is dat het binnen twee jaar na de Aanvangsdatum Vervoer, 1 juli 2009, zal omvallen, omdat het garantievermogen dat de aandeelhouders NS en KLM ter beschikking stellen dan op zal zijn. Ik benadruk dat een faillissement van HSA natuurlijk slecht is voor HSA en de aandeelhouders, maar ook voor de reizigers en de Staat. Als HSA omvalt, hebben wij niet alleen nog niet snel een nieuwe vervoerder, met alle problemen van dien, maar vervallen ook onmiddellijk alle afspraken die met HSA zijn gemaakt over de dienstregeling en het serviceniveau. Er is een reëel risico dat er tijdelijk helemaal geen treinen meer in beeld komen. Als de Staat op zoek moet naar een nieuwe vervoerder, zou dit veel tijd en geld kosten.

Daar komt bij dat er inmiddels nieuwe Europese regelgeving is, waardoor het niet is toegestaan om opnieuw een exclusief recht op hogesnelheidsvervoer in Nederland aan te besteden. Een aanbesteding zal dus een

substantieel lager bod opleveren dan het bod waartoe de NS en KLM destijds bereid waren. Dat betekent minder inkomsten voor de Staat en daardoor minder mogelijke investeringen in het openbaar vervoer in den brede. Gezien deze grote maatschappelijke en financiële belangen heb ik gemeend te moeten ingrijpen. Ik heb sinds maart gesprekken gevoerd met HSA en de NS om een pakket van maatregelen samen te stellen dat de continuïteit van het bedrijf zeker kan stellen. Ik kan wegens de zeer bedrijfsgevoelige aard van de gegevens nu niet nader op dat pakket ingaan. Het gaat om maatregelen met substantiële effecten.

Om HSA overeind te houden, heb ik gepoogd tot de grens te gaan van wat binnen het contract en het aanbestedingsrecht mogelijk is. Dit betreft de vaststelling van de Aanvangsdatum Vervoer op 1 juli, uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding voor een periode van maximaal vier jaar en afspraken over een snelle interventie door de Staat, mocht in de toekomst opnieuw een faillissement dreigen. Volgens de overeenkomst zou HSA afzien van een claim tegen de Staat, die het meent te hebben vanwege de ERTMS-specificaties. Over het bedrag aan gebruiksvergoeding waarvoor het uitstel geldt, zal HSA de Staat rente betalen, want er mag geen sprake zijn van staatssteun.

Ik heb overeenstemming bereikt met HSA en de NS over de hoofdlijnen van de maatregelen. Zodra de conceptafspraken finaal zijn en de raad van commissarissen van HSA en het ministerie van Financiën instemmen met de conceptafspraken, zal ik deze voorleggen aan de Kamer. Ik heb toegezegd dat ik geen verplichtingen aanga alvorens deze met de Kamer te hebben besproken. Dit is een onfortuinlijke situatie. Iedere Nederlander zal het irritant vinden dat er rails liggen waarover niet kan worden gereden. Dit geldt nog meer voor de vervoerder, die gisteren zou willen beginnen. Er zijn geen gemakkelijke oplossingen. Ik hecht er zelf zeer aan om ook de achtergronden van de afspraken met de Kamer te bespreken. Ook ik maak mij zorgen over de verslechterde punctualiteit van de Beneluxlijn. Deze is onder de 50% gekomen, wat niet alleen ik onaanvaardbaar acht, maar de NS ook. Ik volg dit nauwlettend. De kwaliteit van deze treindienst moet zo snel mogelijk weer op peil worden gebracht. De NS heeft aangegeven hier op korte termijn iets aan te zullen doen. Ik kom hierop terug.

HSA kan niet gebruik maken van dezelfde locomotieven als Infrasppeed, omdat deze niet zijn toegelaten voor reizigersvervoer op de HSL-Zuid en niet op het bestaande spoor kunnen rijden. Als er ergens in Europa treinen te vinden waren die hier konden rijden, zouden wij deze na onze maandenlange gesprekken wel hebben gevonden. Zij zijn er niet.

De **voorzitter**: De minister zegt toe dat de technische informatie de Kamer wordt toegezonden.

**Minister Eurlings**: Ik heb over de EMC, de elektromagnetische beïnvloeding, altijd het nodige gemeld in de voortgangsrapportages. Bij het gebruik van 25 kV is hiervan sprake op het naastgelegen spoor. Dit kan ertoe leiden dat de treindetectie niet werkt, waardoor de aanwezigheid van de trein niet wordt opgemerkt en een achteropkomende trein een groen sein zou kunnen krijgen. Ook kan een te hoge spanning van de spoorstaaf en de bovenleiding tot gevaar voor de spoorwegwerkers leiden. De intensiteit van het treinverkeer op de HSL-Zuid bepaalt de omvang van deze problematiek.

Op dit moment geldt er een gebruiksbeperking met betrekking tot de minimale opeenvolging van treinen op de HSL-Zuid, waardoor het EMC-effect binnen aanvaardbare grenzen blijft. Deze beperking levert geen hinder op voor de uitvoering van de dienstregeling. Om de beperking te kunnen opheffen, worden onderzoeken gedaan naar maatregelen voor de infrastructuur en het materieel dat over het conventionele net rijdt. De resultaten worden begin 2009 verwacht en de invoering van de



maatregelen medio 2009, uiterlijk 2010. Dit is nog werk in uitvoering en het probleem is volgens alle inzichten niet onoverkomelijk. De kosten van de maatregelen zijn nog niet goed in te schatten, omdat uit onderzoek nog moet blijken welke maatregelen nodig zijn. In het slechtste geval kunnen deze 40 mln. à 80 mln. bedragen. Ik zal de Kamer hierover op de hoogte houden.

Een vraag die ons allemaal bezighoudt, is waar de reizigers van de eerste HSL, de spooktrein, zijn gebleven. HSA kan niet bevestigen dat deze heeft gereden. Mochten er hierover nieuwe inzichten komen, dan zal ik de Kamer schriftelijk informeren.

De TRAXX-treinen, die in België kunnen rijden, zouden later worden geleverd dan de treinen van AnsaldoBreda. Op basis van de huidige plannen zouden de definitieve treinen er eerder kunnen zijn dan deze treinen voor tijdelijk vervoer. Met de treinen van AnsaldoBreda zou eind 2009 kunnen worden gereden. De verwachting ten aanzien van de TRAXX-treinen ligt enkele maanden later. Bij al deze plannings gelden echter grote marges, dus ik heb geen enkele reden om af te wijken van het ingezette spoor. De treinen die er het eerst zijn, zullen het eerst rijden.

De infrastructuur in België zal later klaar zijn dan die in Nederland, namelijk op zijn vroegst in december a.s. Het internationale vervoer zal in Nederland en België op hetzelfde moment starten. De bestelling van het tweede treinstel voor het tracé Den Haag-Breda is in België inmiddels ambtelijk voorbereid, maar het besluit moet nog worden genomen. Als de tijd het had toegelaten, had ik dit in het laatste overleg nog aan de orde gesteld, maar daarvoor duurde de vierpartijendiscussie over de IJzeren Rijn te lang. Ik zal hierover op de kortst mogelijke termijn contact hebben met mijn Belgische collega.

De begroting is een weerslag van de stand van zaken op het moment dat zij werd vastgesteld naar aanleiding van de gesprekken met HSA. Er kunnen dus verschuivingen nodig zijn, onder de premisse dat de Kamer met mijn voorstel zal instemmen. Zodra de nieuwe cijfers bekend zijn, zullen deze in de begroting worden opgenomen.

Wat eventuele te verwachten meevallers in 2009 betreft, kan ik melden dat er nog twee arbitragezaken lopen waarvan wij de uitslag moeten afwachten.

De treinen in Zwitserland rijden op dit moment met ERTMS Level 2, maar pas na een vertraging van twee jaar. Belangrijke verschillen zijn wel dat de baan en de infrastructuur in Zwitserland van dezelfde leverancier komen en dat er geen sprake is van grensoverschrijdend verkeer.

In het verleden is meermalen onderzocht of er alternatieven zijn voor de infrastructuur van ERTMS en voor de treinen. Er is nog steeds geen adequaat alternatief. Een nieuwe leverancier en nieuwe bestellingen zouden jaren vertraging opleveren. Dit is een krappe markt waar geen treinen in de showroom klaarstaan. In 2005 was er een alternatief voor de treinen, de TRAXX. Die lijn heeft mijn voorganger dan ook samen met de Kamer ingezet. Er is een zeer kleine kans dat de zogenaamde BR-189-E-trein, een Siemens-goederenlocomotief, een alternatief kan zijn. Deze is echter nog niet toegelaten op de HSL-Zuid en in België op de HSL en het conventionele spoor. Als deze locomotieven beschikbaar zijn, zullen zij niet vóór 2009 inzetbaar zijn. Ik zal ieder mogelijk alternatief aangrijpen. Als wij hiermee enigszins verlichting kunnen bieden, zal dat gebeuren, maar wij moeten niet te veel verwachten. De beschikbaarheid van treinen die met ERTMS kunnen rijden, is zeer beperkt. De Thalys en TRAXX zijn nog niet operationeel met Level 2. De Ansaldo-treinen komen eind 2009 en de BR-189-E, die 140 km/u rijdt, moet nog worden aangepast.

Er zijn twee bindende adviesprocedures geweest, een tussen de Staat en de NMBS, die door de staat is gewonnen, en een tussen HSA en de Staat over de reistijden in België, waarin beide partijen deels gelijk en deels ongelijk hebben gekregen.

HSA is ook contractpartij van AnsaldoBreda. Ik mag contractueel niet met Ansaldo spreken, heb geen inzicht in de contracten van de Deense spoorwegen met Ansaldo en kan daarover dus moeilijk iets zeggen. HSA en de NS hebben mij meermalen bevestigd dat dit niet kan worden afgedwongen.

Recent is het advies van het LOVOC over de concessie en de tarieven voor het tijdelijk vervoer ontvangen. Ik zal deze concessie inclusief de tarieven op korte termijn aan de Kamer voorleggen, mogelijk binnen een week. De tarieven moeten concurrerend zijn, omdat de reizigers anders de reguliere NS-treinen zullen nemen. De tarieven voor het definitieve vervoer zijn bepaald in het contract met HSA. HSA heeft hierin een ruime vrijheid. De aanvangsdatum staat los van de afspraken die nog met België moeten worden gemaakt.

Voor de dienstregeling Breda-Brussel is inderdaad het negentiende Nederlandse treinstel nodig en het twintigste Belgische. Voor de treinen naar Parijs is in het contract bepaald dat met hetzelfde aantal als de huidige Thalys moet worden gestart.

Het doortrekken van de intercity Antwerpen-Essen hebben wij eerder besproken in het kader van het belang van de Beneluxtrein. Ik heb toen toegezegd dat ik mij zou inzetten om een parallelstructuur overeind te houden. Dit zal voor het binnenlands gedeelte in ieder geval gebeuren, maar de grensovergang is een probleem. Ik heb in de gesprekken met mijn Belgische ambtgenoot aangegeven dat het ons zeer zou helpen als de trein die van Antwerpen naar Essen rijdt ook naar Roosendaal zou rijden, zodat mensen daar kunnen overstappen van de Nederlandse intercity op de Belgische, maar ook dat moet nog definitief worden gemaakt. De Beneluxtrein zal blijven rijden zolang de HSL niet rijdt. Voor fans van de Beneluxtrein is dit eigenlijk een mooie dag.

Dit is een onfortuinlijke situatie, maar met alle inzicht die ik in de problematiek heb gekregen, is mij zeer duidelijk geworden hoe complex het stabiliseren van de ERTMS is, hoe moeilijk het is om treinen aan alle eisen te laten voldoen en hoe veel Europese collega's zien dat hun bedrijven de treinen niet op tijd krijgen. Ik ben blij dat het spoor op tijd is afgeleverd en ik zal mij samen met HSA blijven inzetten om dit alles zoveel mogelijk te bespoedigen. Ik hoop dat wij het voor elkaar krijgen dat de treinen eindelijk gaan rijden en dat wij dan in Nederland ook nog steeds een krachtige vervoerder hebben. Pas dan zullen de miljardeninvesteringen de burger iets opleveren.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister vanwege de gevoeligheid van de informatie vertrouwelijk mededeelt wanneer de toegezegde brief kan worden verwacht.

De heer **Roemer** (SP): De minister zei dat wij ons niet mogen bemoeien met de contracten van de vervoerder. Daarna zei hij dat er geen alternatieven zijn, behalve wellicht de locomotieven van Siemens, dat Alstom ERTMS 2.3.0 C heeft en datgene wat nodig is voor grensoverschrijdend verkeer. Hij zal hiernaar kijken. Dan zal hij zich toch hiermee bemoeien. Kunnen wij naast het bestaande contract andere contracten afsluiten, of moeten wij HSA daarvoor eerst failliet laten gaan?

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat ik vanwege de verdeling van de rollen in het verleden niet eens zou mogen praten met de leveranciers van treinen. Ik heb met hen geen contractuele relatie. In goede samenspraak met en op verzoek van HSA ben ik die gesprekken wel aangegaan. Ik heb de heer Navarri van Bombardier gesproken, evenals de president-directeur van Alstom. HSA en ik zullen onze internationale contacten blijven gebruiken om te zorgen dat, als er ergens een trein beschikbaar zou zijn die wij kunnen gebruiken, wij deze ook krijgen. Ik treed op dat vlak graag enigszins buiten mijn boekje en doe met duwen en trekken alles wat

ik kan. Het probleem met de Siemens-locomotieven is niet dat zij tegen de contracten zouden indruisen, maar dat deze zouden moeten worden aangepast voor het rijden op de HSL, waarna nog een toelatings-procedure nodig is. Dit alternatief zou dus vóór eind 2009 ook geen treinen opleveren.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil mijn vraag concreter maken. Mag HSA een trein bestellen bij Siemens, zolang het contract met Bombardier loopt?

Minister **Eurlings**: Ja. Dit heeft een tijdlang niet gemogen, maar na het verstrijken van bepaalde termijnen mag het volgens het contract nu wel. Ik zal met HSA bespreken of hierover in een vertrouwelijke context meer informatie kan worden gegeven.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn vierentwintigste voortgangsrapportage. De drieëntwintigste kunnen wij inmiddels alweer weggooien. De tabel die ik met behulp van BOR heb gemaakt, is volstrekt achterhaald. Bij alle onderdelen is een vertraging van maanden of meer opgetreden. Wij bewaren onze conclusies tot na de vertrouwelijke brief en de briefing, maar voor ons ligt nu alles open. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat liquidatie van HSA een onbegaanbare weg is. Op dit moment is mij ook niet meer duidelijk hoe begaanbaar de weg is van gewoon op deze manier doorgaan en hopen dat het goed komt. Dit scenario hoort een rol te gaan spelen in de discussie en in de informatie die de minister ons zal geven. Een voorheen onvoorstelbaar derde scenario is om ATB alsnog weer uit te rollen over de hele rails. Wij verzoeken de minister zich niet te beperken tot de informatie die hij ons moet gaan geven voordat hij onze goedkeuring kan verwachten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De drieëntwintigste voortgangsrapportage kan worden gekwalificeerd als een slechtnieuwsgesprek. Er is vanavond een bak ellende over ons uitgestort. Iedereen is door-drongen van de ernst van de situatie. De passagiers, verdwenen of niet, staan met lege handen en dat kan nog lang duren. De GroenLinks-fractie vindt dit een zeer ernstige zaak. De minister refereert steeds weer aan zijn voorgangers, wat begrijpelijk is. Ik neem aan dat het niet zijn bedoeling is om verantwoordelijkheid af te schuiven. Komen al deze problemen voort uit een klunzige deal uit het verleden?

Vervolgens zegt de minister dat hij zijn boekje te buiten gaat en gesprekken aangaat met hoge dames en heren die bij de deal betrokken zijn. Wat is het resultaat daarvan? Zijn dat niet de problemen waar wij steeds weer van horen? Wij vinden dat de trein zo snel mogelijk moet rijden. Straks zijn de rails roestig voordat er een trein over rijdt. Ik verzoek de minister nader in te gaan op zijn opmerking dat de begroting na de vertrouwelijke brief kan worden aangepast.

Deze kwestie ligt niet alleen uiterst gevoelig qua uitvoering, maar nu ook in politieke zin. De minister heeft dit dossier overgenomen en is er dus verantwoordelijk voor.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het was dodelijk stil toen de minister zijn verhaal deed. «Slechtnieuwsgesprek» is bijna een eufemisme.

Wij moeten ons niet meer lang bezig houden met allerlei technische details, maar kunnen nu beter alles tegen het licht houden, ook de onmogelijkheden. In de BOR-rapportage wordt gesproken over een waarschijnlijkheidsniveau. Het waarschijnlijkheidsniveau van de haalbaarheid is gedaald tot onwaarschijnlijk. Alles wat de minister zegt, ligt ver in de toekomst en is ook omgeven met onzekerheidsmarges. Zelfs nu

hebben wij nog geen glimp van een nieuwe datum. Ik neem dat de minister niet kwalijk, want dit ligt ook aan de contracten, maar waar staan wij nu? Wij hebben als overheid iets niet goed gedaan. Misschien moeten wij wel, onparlementair uitgedrukt, zeggen dat ERMTS Level 2 de pot op kan, en teruggaan naar de oude veiligheidssystemen waarmee nu de Thalys rijdt. Dit kan worden omgeschakeld bij de grens en zou goed werken.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister heeft de problemen, voortkomend uit het slechte contract voor de infrastructuur uiteindelijk opgelost. Deze zijn afgelopen met het vaststellen van de Aanvangsdatum Vervoer. Voor de overige ellende kan HSA verantwoordelijk worden genoemd. Hoe kan een bedrijf een contract afsluiten waarbij het verplicht is om 148 mln. per jaar te betalen aan de Staat en vervolgens niet zorgen dat de treinen worden geleverd? Volgens de te maken afspraken zou HSA vier jaar lang niet hoeven te betalen. Dit komt neer op een garantiestelling van vier maal 148 mln., dus 600 mln. Dat is een ongelofelijke stap. Ik verzoek de minister om in de onderhandelingen alle belemmeringen in het huidige contract die hem niet zinnen op te lossen. HSA heeft wel iets goed te maken en moet nu ook nog financieel overeind worden gehouden. De minister moet kritisch zijn naar degenen die de contracten hebben beoordeeld. Hij moet het gesprek aangaan met de raad van commissarissen, die zijn verantwoordelijkheid voor dit contract moet erkennen. Ik geef hem in overweging in contact te treden met zijn Deense collega. De Denen, die ook al vijf jaar op de treinen van AnsaldoBreda wachten, zullen het contract verscheuren als de treinen in mei 2009 niet zijn geleverd. Naast de ideeën van de fracties van de PvdA en de Christen-Unie moeten wij over de volle breedte alle opties openhouden om alle betrokken partijen aan te spreken.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dit was het eerste debat met deze minister zonder interrupties van mijn kant. Wij zijn inmiddels gewend aan slecht nieuws over de HSL, maar ik ben verbijsterd over deze mededelingen. De voortgangsrapportage is inmiddels achterhaald. Natuurlijk heeft de problematiek alles te maken met de contracten uit het verleden, maar de verschillende elementen van dit project passen wel heel slecht in elkaar. De aanleg, de openstelling, de bestelling van de treinen en de beveiligingssystemen zijn niet op elkaar afgestemd en het overleg met België is nog niet afgerond. Het is werkelijk een puinhoop. Het is verbijsterend te moeten constateren dat er vóór december 2009 niets gebeurt, met alle financiële consequenties van dien. Wij wachten de vertrouwelijke brief en de briefing af. Wij zouden het op prijs stellen als de minister in de brief aangeeft welke scenario's mogelijk zouden zijn binnen het contractuele kader en welke risico's daaraan verbonden zijn. Dat bepaalt de beschikbare speelruimte. Mijn eindconclusie is dat dit een van de slechtste projecten is die ik ooit heb gezien. De situatie is zeer ernstig.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De HSL was een drama en is nog steeds een drama, dat inmiddels meer dan 10 mld. heeft gekost. Er is acht maal vertraging opgetreden en het eind is nog steeds niet in zicht. HSA, het product van de NS en de KLM, heeft er een potje van gemaakt en de leveranciers misschien nog meer. De Kamer moet wellicht overwegen, te onderzoeken hoe dit heeft kunnen gebeuren en wie daarvoor verantwoordelijk is. Hoe gaan wij nu verder? Ik begrijp wat de minister zegt, maar vraag mij af of HSA wel overeind moet worden gehouden. Welke prijs staat daar uiteindelijk tegenover?

Als wij zoveel ondersteuning zullen bieden, ga ik ervan uit dat de minister een einde maakt aan de tariefvrijheid van de HSA en zelf de tarieven zal bepalen.

Ik ben de minister zeer erkentelijk voor zijn uitspraak dat hij de kwaliteit van de Beneluxtrein onaanvaardbaar vindt. Dat zijn de hardste woorden die men in de politiek kan spreken. Ik verwacht dat hij uitlegt wat dat betekent. Wanneer rijdt deze trein met welke, door de minister afgesproken, kwaliteit?

De **voorzitter**: Over het tijdstip van de nadere bespreking volgende week wordt men morgen vóór 10.00 uur geïnformeerd.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dit is inderdaad een debat met weinig goed nieuws en veel slecht nieuws. Ik verschuil mij allerm minst, maar neem misschien wel meer verantwoordelijkheid dan ik zou hoeven nemen. Ik zou kunnen zeggen dat de Staat verantwoordelijk is voor de aanleg van het spoor en de bovenleiding en men kan boos op mij zijn, want die zijn acht dagen te laat gereedgekomen. De oplevering vond niet plaats op 1 oktober jl., maar op 8 oktober. Een jaar geleden heb ik gezegd dat er veel risico's waren en dat de kans dat de oplevering niet per 1 oktober zou lukken groter was dan de kans dat deze wel zou lukken. Dit onderdeel is goed gegaan. Wij hebben er echter niets aan als er geen treinen rijden. Ik wil mij niet achter mijn positie verschuilen en zeggen dat ik daar niet over ga, ook al is dat contractueel het geval. Ik doe mijn uiterste best om HSA te steunen in de opdracht om zo snel mogelijk treinen te laten rijden. Dat is een belang van ons als Nederlanders en van de belastingbetaler. Wij hebben zelf weinig invloed op de levering van de treinen, maar dit probleem speelt in heel Europa met de leveranciers. Als er over de contracten iets nieuws te melden is, zal ik dit vertrouwelijk mededelen. Ik benadruk dat ik in deze situatie natuurlijk alle opties heb gezien. Daarmee wil ik niet te veel verwachtingen wekken. Wij kunnen HSA laten omvallen, maar hebben dan nog geen nieuw bedrijf. Met een nieuw bedrijf zouden wij sowieso veel minder verdienen, omdat het geen exclusief contract met ons zou hoeven sluiten. Het zou ook niet ineens treinen beschikbaar hebben, maar deze nog moeten bestellen. De enige vraag is, of er een beter alternatief voorhanden is. Daarom hecht ik eraan een aantal zaken vertrouwelijk met de Kamer te bespreken. Wij bezien werkelijk alle opties. HSA, gesteund door mij, beziet of de treinen van Siemens kunnen worden gebruikt, maar dit zal ook pas eind 2009 mogelijk zijn. Ik heb zelfs opdracht gegeven, te onderzoeken of wij niet alsnog het oude Franse veiligheidssysteem – niet ATB, maar TVM – kunnen inbouwen in de Nederlandse baan. Dat wordt op dit moment onderzocht. Achteraf bezien was het natuurlijk beter geweest als wij hadden besloten beide systemen aan te leggen, maar destijds leek het erop dat ERTMS gemakkelijk aan te leggen was en dat wij een de eerste landen zouden zijn die dit deden. Wij zullen alles doen wat wij kunnen, maar dan nog is het kiezen tussen kwaden. Er is geen gouden oplossing. De kern van de vertraging heeft minder te maken met de contractvormen, maar ligt in de techniek van het bouwen van treinen. Wij kunnen dat geen van allen, behalve misschien de heer Cramer. Misschien krijgt hij binnenkort een contract van de mensen van HSA die in de zaal zitten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wil de minister mij kwijt?

Minister **Eurlings**: Integendeel.

Ik heb in dit debat de laatste signalen die ik heb ontvangen niet mooier willen presenteren dan zij zijn. Ik ga er niet van uit dat de tijdelijke trein tussen Amsterdam en Rotterdam vóór maart 2009 zal rijden, of dat de HSL vóór december 2009 over de grens zal rijden. Ik ben hierover volledig open, opdat onze discussie zal uitgaan van de feiten. Ik hoop de Kamer volgende week vertrouwelijk te informeren en vrij snel daarna een vertrouwelijk gesprek te hebben over alle achtergronden. Ik verzoek de Kamer erover na te denken wat het, in het kader van de Europese regelge-

ving, de Staat zal kosten als HSA omvalt en wat dit ons zou opleveren. Er is dan geen nieuw bedrijf dat elders in Europa rijdt en zijn activiteiten en treinen meteen naar Nederland zou kunnen verplaatsen. In het voorstel dat ik voorbereid, heb ik gepoogd om stevig te zijn, maar ook om binnen het contract continuïteit te bieden aan HSA. Ik zal HSA aanspreken op het Deense voorbeeld en bezien of wij daarover meer informatie kunnen krijgen.

Niet alleen ik, ook de NS vindt de kwaliteit van de Beneluxtrein onaanvaardbaar. De NS werkt daaraan en ik zal de Kamer zo snel mogelijk berichten over de te nemen maatregelen. Men weet hoe de concessieverhoudingen in dit opzicht zijn. De NS is nu aan zet. Ik heb er vertrouwen in dat de NS hier iets aan zal doen.

De Kamer wordt waarschijnlijk volgende week geïnformeerd over de tarieven voor het tijdelijke vervoer. Bij de tarieven voor de HSL is contractueel voorzien in een ruime vrijheid. In eerdere discussies hebben wij geconstateerd dat het vooral in het belang van HSA zelf is om veel reizigers aan te trekken. De Kamer weet wat het zal kosten als wij nu een tariefrestringie zouden doorvoeren.

De heer **Roemer** (SP): Nu de minister zo veel steun aan HSA geeft, kan hij ook iets terugvragen. Hij heeft nu de ruimte en het recht om zich met de tarieven te bemoeien en kan zeggen dat die zijn fiat behoeven. Dit kan tegenover het overeind houden van HSA staan. Is de minister bereid om dit in het overleg af te dwingen?

Minister **Eurlings**: In gesprekken met HSA is altijd het belang dat zoveel mogelijk reizigers van de trein gebruik kunnen maken aan de orde. Economisch bezien heeft deze opmerking iets dubbels. De HSA moet overeind worden gehouden, maar tegelijkertijd vragen wij veel meer van het bedrijf en verlagen wij de tarieven, waardoor het nog lagere inkomsten heeft. HSA heeft niet veel extra vet op de botten om nu, zonder een tariefrestringie en met veel extra financiering door de Staat, te komen tot lagere tarieven. Laten wij afwachten tot de treinen er zijn en dan het tariefvoorstel afwachten. De tarieven voor het tijdelijk vervoer, die de Kamer volgende week zullen bereiken, kunnen wij in een vervolgoverleg bespreken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik verzoek de minister toe te zeggen dat in de brief alle mogelijke scenario's met de bijbehorende risico's en financiële consequenties worden meegenomen, zodat de Kamer inzicht krijgt in de alternatieven.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat ik alle alternatieve trajecten die wij zien, zal opnemen. Ik herhaal dat er geen gouden oplossing is.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is goed dat dit gebeurt. De Kamer moet erover nadenken welke gevolgen een eventueel onderzoek naar de gang van zaken zal hebben. Ik heb daar geen principiële bezwaren tegen, maar dit gaat wel erg snel. Ik verzoek de minister in de briefing in te gaan op de positie van de raad van commissarissen. Hij kan in de onderhandelingen wel een en ander vragen.

De heer **Samsom** (PvdA): In tweede termijn verwijst de minister te veel naar de noodzaak om HSA overeind te houden. De PvdA-fractie heeft aangegeven dat ook dit weer openligt. De minister ziet geen andere mogelijkheid, maar een deel van de Kamer ziet die mogelijkheid wel. Wij willen de gelegenheid krijgen om ook die mee te wegen.

Minister **Eurlings**: Dan heb ik mij wat het laatste betreft niet duidelijk genoeg uitgedrukt. Natuurlijk neem ik dat op. Ik zie uit naar het vertrouw-



lijke gesprek, omdat ik de achtergronden wil bespreken. Ik zal dan ingaan op alle alternatieven, ook zonder scenario's. Ik verzoek de Kamer wel na te denken over de vraag of er een bedrijf te vinden is dat direct treinen beschikbaar heeft en hier kan gaan rijden, en over de nieuwe Europese regelgeving, die ons niet meer de mogelijkheid biedt een exclusief contract met een nieuw bedrijf af te sluiten. Het is van belang dat de Kamer alles meeneemt in zijn afweging.

Ik zal pogen de Kamer een reconstructie te geven van de totstandkoming van de contracten, voor zover ik daarin vanuit mijn positie inzicht kan hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien moet de minister wel inzicht willen krijgen in de contracten nu er een garantstelling komt voor vier jaar.

Minister **Eurlings**: Ik zal dit voorleggen aan HSA. Wij moeten afwachten welke aanvullende informatie wij vertrouwelijk zullen kunnen bespreken.

### **Toezeggingen**

- De minister zal de Kamer snel een vertrouwelijke brief doen toekomen inzake de afspraken met HSA in het kader van de Aanvangsdatum Vervoer van 1 juli 2009. Daarbij zal de minister ook ingaan op alle mogelijke scenario's voor versnelling.
- De Kamer zal nader schriftelijk worden geïnformeerd over de aanpak van de verslechterde punctualiteit van de Beneluxtrein.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de reden waarom de ERTMS versie, zoals die beschikbaar is voor locomotieven van Infra-speed, niet kan worden ingezet.
- De tijdelijke concessie zal op korte termijn bij de Kamer worden voor-gehangen.

De voorzitter van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat,  
Sneep