

Vergaderjaar 2006–2007

**22 589**

**Betuweroute**

**22 026**

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

**Nr. 282**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 19 januari 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 20 december 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief inzake de datum van ingebruikname van de Betuweroute d.d. 7 december 2006 (22 589, nr. 277);**
- **de brief inzake de overgangsregeling gebruiksvergoeding 2007–2011 d.d. 14 december 2006 (29 984, nr. 81);**
- **de brief over publieke veiligheid Betuweroute en HSL d.d. 19 december 2006 (22 026, nr. 258);**
- **de brief over vertraging HSL-Zuid d.d. 19 december 2006 (22 026, nr. 259);**
- **de spoorbeveiliging op het traject Maastricht–Visé (Aanhangsel der Handelingen II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 526).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Gerkena** (SP) maakt zich zorgen over de gang van zaken op het traject Maastricht–Visé. Door de nieuwe dienstregeling kruisen de Nederlandse stoptrein en de Belgische HSL elkaar met één minuut verschil. De minister heeft in antwoord op eerdere vragen van haar al laten weten dat er geen risico is, maar dat ProRail op termijn het traject toch zal beveiligen. De afspraak is echter dat de veiligheid op het spoor de komende jaren verbetert. Zij verzoekt de minister dan ook op korte termijn in te grijpen en te zorgen voor extra beveiliging op deze kruising.

De Betuweroute was al veel duurder geworden dan gepland en nu is de begindatum ook nog gesneuveld. Dat is voor mevrouw Gerkena geen verrassing. De minister heeft de Kamer echter steeds verzekerd dat alles in orde zou komen. Zegt zij nog steeds dat zij de regie in handen heeft? Problemen met de tunneltechnische installaties en de brandveiligheid waren al langer bekend en toch zijn ze niet voorkomen. Waarom is er dan 65 mln. extra nodig? Hoe is het mogelijk dat de waterschappen opeens andere eisen stellen? Hoe staat het met de maatregelen in verband met de spanning op de bovenleiding en wat is de nieuwe datum voor de ingebruikname?

Op het gebied van de veiligheid op de Betuweroute vragen twee andere problemen om uitleg. Ten eerste kan er niet geblust worden vanwege de

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkstra (PvdA), Atsma (CDA), voorzitter, Van der Staaij (SGP), Dijsselbloem (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkena (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD) en Polderman (SP).  
Plv. leden: Depla (PvdA), Hessels (CDA), Van der Vlies (SGP), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van Gent (GroenLinks), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Neppérus (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Van Heugten (CDA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Slob (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Van Haersma Buma (CDA), Van Dam (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD) en Lempens (SP).

schermen en ten tweede is het moeilijk wagons met gevaarlijke stoffen te lokaliseren en te identificeren. In het convenant wordt gesuggereerd dat er een oplossing is voor het gevaar van de schermen. Wat houdt dat precies in? Voordat men tot blussen kan overgaan, moet bekend zijn welke gevaarlijke stoffen in welke wagons worden vervoerd. Aan de wagons zijn borden met een inhoudsopgave op een hoogte van 1.50 meter bevestigd. Het NIBRA (Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid) heeft daarom het aanbrengen van transparante stroken op die hoogte in de schermen voorgeschreven, zodat die borden gelezen kunnen worden. De treinlijsten kloppen immers niet altijd. Zijn er tracédelen met geluidsschermen hoger dan 150 centimeter waarin geen transparante stroken zijn aangebracht en, zo ja, waarom is afgezien van het aanbrengen daarvan? Het beveiligingssysteem dreigt ook tot meer kosten en vertraging te leiden. Op de Betuweroute wordt gereden met ERTMS (European Rail Traffic Management System) versie 2.2.2. Uit de brief van de minister blijkt echter dat de HSL-Zuid verhoogd wordt vanwege de ombouw naar 2.3.0. Ook voor de Betuweroute zal ongetwijfeld moeten worden overgestapt op versie 2.3.0. Welke vertraging levert dit op en wat zijn de kosten daarvan? Moet de Betuweroute daarvoor stilgelegd worden? De HSL-Zuid wordt fors verhoogd vanwege de ombouw naar versie 2.3.0. In Zwitserland, Italië en Spanje gebruikt men echter gewoon 2.2.2. Versie 2.3.0 is niet meer dan een kleine upgrade van 2.2.2 om mineure foutjes uit de software te halen. Mevrouw Gerkens heeft inmiddels van drie specialisten bevestigd gekregen dat men in Nederland gewoon met 2.2.2 kan gaan rijden en dat de softwareaanpassing gedurende de rit kan geschieden. Zij pleit er dan ook voor om deze kwestie door de parlementaire werkgroep HSL-Zuid onder de loep te laten nemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt dat de Betuweroute meer en meer een hoofdpijndossier wordt. De minister heeft de Kamer laten weten dat de geplande oplevering met zes tot acht weken wordt uitgesteld. Is dat het of worden het er meer? De minister schrijft dat er problemen zijn met de tunneltechnische installaties, waaronder de sprinklerinstallaties, en met de aannemer. In eerdere debatten over dit onderwerp is daar ook steeds discussie over geweest. De minister verliest als het ware driemaal. De oplevering vindt niet plaats op het beoogde moment. Daarmee verliest de overheid het geld dat zij eerder via ProRail aan de aannemer had gegeven om vertraging te voorkomen. Als klap op de vuurpijl verliest de minister haar geloofwaardigheid. Hoe is dit in vredesnaam mogelijk? Het akkoord over de spoortaks staat ter discussie. Ook de NMa heeft daar een opvatting over. Hoe houdbaar zijn de gemaakte afspraken? Wordt er inmiddels gereden? Hoeveel vervoerders hebben zich gemeld? Hoe gaat het met het consortium dat de Betuweroute exploiteert? Uit de brief van de minister van 19 december 2006 blijkt dat er vijf maanden vertraging is bij de ingebruikname van de HSL-Zuid. Het probleem zit niet alleen bij de vervoerder; er schort ook het een en ander aan de infrastructuur. Hoe is het mogelijk dat de minister zo kort van tevoren meldt dat de oplevering niet volgens planning zal geschieden? Wat staat haar en de Kamer nu te doen? Wat is er mis? Drie van de tweeëntwintig burgemeesters hebben het bestuursakkoord over de veiligheid van de Betuweroute niet getekend. Zijn dat de burgemeesters van de gemeenten waar het probleem het grootst is? Waarom tekenen zij niet? Hoe denkt de minister dat probleem op te lossen? Mevrouw Dijksma vindt dat er een ontluisterend beeld ontstaat van de manier waarop de minister en het departement met deze projecten omgaan. De Kamer wordt elke keer geconfronteerd met nieuwe, kennelijk niet voorzienbare problemen. Had de minister een aantal problemen toch al niet wat langer kunnen zien aankomen? Mevrouw Dijksma stelt voor om de Algemene Rekenkamer of een andere instantie binnen twee maanden onderzoek te laten doen naar alle risico's op beide dossiers: HSL

en Betuweroute. Er moet een volledig beeld ontstaan van de problemen die nog kunnen ontstaan, van de manier waarop die kunnen worden opgelost en van de financiële consequenties daarvan. Zij vindt dat de Kamer elke keer voor voldongen feiten wordt gesteld; het wordt hoog tijd dat de Kamer op de problemen gaat anticiperen.

Ook de heer **Cramer** (ChristenUnie) vraagt zich af hoe het zit met de regie van het departement. In de brief van 19 december over de HSL schrijft de minister over de vertraging als gevolg van de ERTMS-upgrade. De nieuwe versie is nodig om 300 kilometer per uur te rijden. Onderaan pagina 2 staat dat dit met de huidige versie niet mogelijk is. Waarop is de concessie dan gebaseerd?

Ook de heer **Van Hijum** (CDA) wijst erop dat Betuweroute en HSL kampen met kostenoverschrijdingen en vertragingen. Zijn nu alle risico's goed in beeld gebracht? Hoe verhouden de risicoreserveringen zich tot de vermeende risico's? Op 19 december kwam het bericht dat de HSL voorlopig heeft te kampen met een vertraging van vijf maanden door het inbouwen van het nieuwe beveiligingssysteem in de infrastructuur. Betekent dit dat de vertraging langer kan duren? Hoe valt dit te verklaren? Waarom kost die migratie zoveel extra tijd? In de rapportages wordt wel steeds gewezen op kosten voor meerwerk, maar van een mogelijke vertraging wordt niet gerept. Heeft de minister dat probleem niet over zichzelf afgeroepen door te snel met het migratieproces te starten? Waarom heeft zij niet gekozen voor ERTMS 2.2.2? Is het niet mogelijk later over te stappen op versie 2.3.0? Wat is de planning voor de dienstregeling van de HSL? Heeft de vertraging meerkosten tot gevolg? Zijn er boetes te verwachten door de latere oplevering? Met hoeveel verminderen de opbrengsten door het verschuiven van de aanvangsdatum? Bij de Betuweroute zijn er onder andere problemen met de tunnel-technische installaties. In hoeverre zijn de problemen nu ondervangen in het convenant? Verschillende Brabantse steden hebben daarover hun zorgen geuit. Klopt de suggestie dat de Betuweroute bij extreme weersomstandigheden niet gebruikt zal worden? Worden de gevaarlijke stoffen dan over het bestaande spoor getransporteerd? De heer Van Hijum is blij dat er eindelijk overeenstemming is bereikt met de goederenvervoerders over de tarieven voor 2007. Hij gaat ervan uit dat het scenario van gestage groei en het bijbehorende budget het uitgangspunt zijn voor de discussie in de komende jaren. Verder gaat hij ervan uit dat de nu gemaakte afspraken standhouden, ook in Europees perspectief. Volgens de berichten in de pers zijn er wellicht problemen vanwege het doorberekenen van de kosten en de differentiatie in zware en lichte treinen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) constateert met pijn in het hart dat het vier keer fout is gegaan. Bij de Betuwelijn is het spoor niet op tijd af en er zijn nauwelijks vervoerders. Ook bij de HSL is het spoor te laat klaar en er zijn geen vervoerders. Zowel de infrastructuur als het vervoer is niet op orde. De vertragingen leveren een schade van vele miljoenen euro's op. Hij concludeert dat de minister geen greep heeft op deze grote projecten. In oktober 2006 dacht de heer Duyvendak nog dat de aanleg van de Betuweroute op schema lag. De Staat had daarvoor 30 mln. extra uitgetrokken, waarvan 2,5 mln. voor de versnelling. Nu blijkt de datum van 2 januari 2007 niet haalbaar te zijn. Er wordt zelfs een vertraging van enkele maanden voorzien als gevolg van de beveiliging. De Kamer praat nu al twee jaar over de veiligheid en er zitten nog steeds open einden in het akkoord. Het is pas op z'n vroegst op 1 juli mogelijk om met 25kV te rijden. Bij aanhoudende droogte of bij strenge kou zijn er beperkingen aan het gebruik van de Betuwelijn. Deze problemen zijn niet op tijd opgelost. Heeft de minister nog wel de regie?

De tarieven voor de Betuweroute vindt de heer Duyvendak erg laag en hij vraagt zich vooral af in hoeverre ze standhouden bij de NMA en de EU. Het ziet ernaar uit dat de belastingbetaler drie keer moet betalen. Hij heeft al betaald voor de lijn, hij heeft meebetaald aan de subsidie van 33 mln. en hij moet straks een boete betalen wegens staatssteun. Deelt de minister die vrees?

De vertraging van de HSL-Zuid had de heer Duyvendak niet meer verwacht. In de voortgangsrapportage van september 2006 staat dat de Staat vasthoudt aan de contractuele datum van 1 april 2007 voor de start van commercieel vervoer. Het enige probleem dat daarin wordt voorzien, is de beschikbaarheid van de treinen. Er staat niets in over de veiligheid. Hoe is het mogelijk dat de minister toen niet wist wat er aan de hand was? Naar verwachting zal de eerste trein in het najaar van 2007 eenmaal per uur gaan rijden met een snelheid van 160 kilometer per uur. Nu rijdt er ook al een snelle trein naar Brussel, maar volgens de plannen van de NS wordt die volgend najaar uit de dienstregeling gehaald. Tot december 2008 schiet de reiziger dus niets op met het dure spoor.

De kosten als gevolg van de vertraging zijn hoog. De minister heeft eerder al gezegd dat iedere maand dat de HSL later klaar is 23 mln. kost. Is dat werkelijk het geval? De meerkosten voor ERTMS komen voor rekening van de Staat. Hoe hoog zijn de meerkosten? Zitten in dat bedrag van 23 mln. alle niet-geïnde kosten voor de concessie? Met de NS heeft de minister nog een geschil over de betaling van de geleasede treinen. Zal de NS bij de minister een claim indienen? Al met al heeft de heer Duyvendak weinig vertrouwen in het functioneren van deze minister.

Het heeft de heer **De Krom** (VVD) verbaasd dat de Betuwelijn niet op tijd zal worden opgeleverd. Hoe kan dat? Die vertraging heeft ongetwijfeld een gepeperde rekening tot gevolg. Wanneer kan de Betuwelijn wel in gebruik genomen worden? Wanneer wist de minister van de vertraging? Wat betekent die vertraging voor de Betuwelijn voor de opbrengsten volgend jaar? Wordt de geschatte opbrengst van 39 mln. nog wel gehaald?

De veiligheidsproblemen zijn een mooi voorbeeld van polderen in de kolder. Eerst willen burgemeesters geen gebruiksvergunning geven als er geen geluidsschermen komen en nu weigeren ze een gebruiksvergunning af te geven omdat aan dit verzoek is voldaan. Er schijnt nu toch een akkoord te zijn. Wat houdt dat precies in? Hoe groot zijn de veiligheidsproblemen werkelijk? Welke veiligheidseisen gelden in het buitenland? Sluit Nederland aan bij de Europese veiligheidseisen of loopt het daarop ver vooruit? Bestaat het risico dat Nederland als gevolg van al die veiligheidseisen internationale treinen gaat missen?

De Betuwelijn doorkruist geen stedelijk gebied en is daarom beter geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dan het bestaande spoor. Levert een verdere vertraging van de Betuwelijn niet meer risico op dan langer doorrijden over het bestaand spoor? Hoe staat het met de locomotieven? Wil de minister persoonlijk ingrijpen om de vertraging op beide lijnen spoorslags in te lopen? Kan zij in ieder geval garanderen dat er niet meer vertraging optreedt? Wanneer worden beide lijnen definitief in gebruik genomen?

Mevrouw **Agema** (PVV) vraagt zich af of de onderhoudskosten voor de Betuwelijn zijn gedekt door de opbrengsten. Leidt de bijdrage van 33 mln. voor de exploitatie tot lagere tarieven? Willen de exploitanten dat? De minister overweegt een mediator in te schakelen. Is er soms niet voldoende marktwerking? Hoeveel vervoerders zijn er? Kan er niet beter worden gewerkt met kortere contracten gedurende de eerste jaren? Vindt daarover vooroverleg plaats met de vervoerders? Krijgen alle vervoerders een eerlijke kans? Zijn de contracten niet te omvangrijk voor veel vervoer-

ders? Zijn beperktere contracten mogelijk? Zijn de nieuwe locomotieven van de BREM (Betuweroute Exploitatie Maatschappij) meteen inzetbaar?

### **Antwoord van de minister**

De **minister** wijst erop dat op het baanvak Maastricht-Visé, zuidelijk van het emplacement Randwijck, geen ATB-systeem maar een Belgisch systeem ligt. Het probleem is dat oudere treinen daaraan schade veroorzaken. De kans op een treinbotsing op dit tracé is echter zeer gering. De baanvaksnelheid voor de NMBS-trein (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) is zestig kilometer per uur. In vijf jaar tijd is nog niemand door het rode licht gereden. De minister zegt echter toe dat zij op korte termijn het overleg met de NS aangaat en dat er zo snel mogelijk een oplossing komt. Daar zal zij de Kamer van op de hoogte stellen. In het algemeen overleg van 24 en 25 oktober 2006 heeft de minister de Tweede Kamer geïnformeerd over de situatie bij de tunneltechnische installaties van de Betuweroute. Bij een groot project zoals de Betuweroute is een overschrijding van drie maanden op een periode van tien jaar niet slecht. De Betuweroute wordt niet duurder als gevolg van deze vertraging, want de kosten vallen binnen het budget. De voorziene kosten voor de organisatie van de Betuweroute zijn 1 mln. per maand. Andere meerkosten zijn er vooralsnog niet, want de treinen zullen voorlopig gewoon via het gemengde net blijven rijden. De minister is evenals de Kamer teleurgesteld dat de datum van 2 januari niet wordt gehaald. Het probleem is dat vertragingen die zich op het laatst voordoen niet meer zijn goed te maken. In de loop van januari zal de minister de Kamer informeren over de definitieve datum, alsook over de tijdelijke gebruiksbeperkende maatregelen. Zij gaat vooralsnog uit van een uitstel van drie maanden. Een vertraging op één punt leidt vaak tot vertraging op een ander punt. Om te voorkomen dat de volgende minister van Verkeer en Waterstaat weer de gang naar de Kamer moet maken met de mededeling dat er vertraging is opgetreden, lijkt een termijn van drie maanden haar alleszins redelijk.

Tijdens het vragenuur op 5 december heeft de minister de Kamer meegedeeld dat de datum van 2 januari niet gehaald zou worden. Eind november bleek dat de mijlpalen bij de tunneltechnische installaties niet op tijd gerealiseerd waren, waardoor de planning niet meer haalbaar was. ProRail heeft de minister daar bij brief van 30 november over geïnformeerd. Volgens de laatste schattingen zal de vertraging zes tot acht weken zijn. Als gevolg daarvan zal er ook vertraging optreden bij testen, keuren en vrijgaveprocedures. Daardoor kan de toekomstige beheerder zich niet op tijd voorbereiden. De prioriteit ligt nu bij het afmaken van de TTI's (tunneltechnische installaties). Daarnaast zijn het testen en de keuringen de vrijgaveprocedures van groot belang. De minister wil het liefst zo snel mogelijk starten, maar dat moet wel op een verantwoorde manier gebeuren. Het is dan ook verstandig om ProRail vier tot zes weken extra tijd te geven voor de resterende werkzaamheden.

In hetzelfde vragenuur heeft de minister aangekondigd dat zij op vrijdag 15 december een bestuurlijk akkoord zou tekenen waarin de afspraken worden bekrachtigd over het bluswater, de geluidsschermen en het afschakelen van de spanning op de bovenleiding bij calamiteiten. Het akkoord bevat ook afspraken over het gebruik van de Betuweroute bij extreme weersomstandigheden. Zo wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen bij vorst en langdurige droogte beperkt als er onvoldoende bluswater beschikbaar is. Zolang dat het geval is, worden die stoffen via het bestaande net naar hun bestemming vervoerd. De proef met het bluswater vond plaats in de zomer van 2005. In januari 2006 hebben brandweer en projectorganisatie besloten tot een nader onderzoek. Tot 1 juli 2007 zijn er geen problemen met 25kV te voorzien omdat er geen elektrische locomotieven rijden maar diesellocomotieven. In de eerste helft van

2007 worden de aan 25 kV verbonden veiligheidsproblemen in overleg met de brandweer, de hulpdiensten en de burgemeesters opgelost. Aanvankelijk was er een negatief advies van een brandweercommandant, maar die heeft inmiddels geen bezwaren meer. Nu vragen drie burgemeesters meer bedenktijd, maar de minister verwacht dat de betrokkenen er wel zullen uitkomen.

Op 8 december 2006 hebben de goederenvervoerders en ProRail overeenstemming bereikt over de gebruiksvergoeding voor de periode 2007–2011. De onderhandelingen zijn in juni gestart, na de uitspraak van de NMa van 11 mei 2006. De partijen zijn voor het jaar 2007 een tarief overeengekomen van € 1,15 per treinkilometer. Dat geldt zowel voor het gemengde net als voor de Betuweroute. Voor de jaren 2008 en verder is er een maximale jaarlijkse tariefstijging afgesproken van 10 tot 20%. De minister heeft de Kamer daarover geïnformeerd in haar brief van 14 december. Het zijn basistarieven. De exploitant van de Betuweroute heeft de mogelijkheid om differentiaties door te voeren, bijvoorbeeld door exprestreinen. In 2007 praten de partijen verder over de nadere invulling van de jaarlijkse tariefstijging van 10 tot 20%. Met deze tariefontwikkeling bevindt Nederland zich ongeveer in de middenmoot in Europa. Met de vervoerders is een bandbreedte afgesproken. Het plafond van 33 mln. is een maximum. Daar blijft het bij. De uitspraken van de ProRail-woordvoerder dat het tarief stukloopt, dan wel bij de NMa dan wel bij de EU, kan de minister niet helemaal plaatsen. ProRail zelf kan daarop het best reageren. Als de NMa daar aanleiding toe ziet, kan zij altijd nog een oordeel vellen over het onderhandelingsresultaat.

Per 11 december 2006 is de exploitatiemaatschappij SeaRail, voorheen BREM, van start gegaan. Zoals afgesproken, zal de minister de Kamer in januari informeren over de afspraken met de aandeelhouders van SeaRail, te weten ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en Haven Amsterdam.

De waterschappen stellen geen nieuwe eisen. Er is sprake van een ontwerpfout waarvoor de projectorganisatie verantwoordelijk is. Inmiddels is die fout hersteld en zijn er op dit punt geen belemmeringen meer die openstelling van de Betuweroute in de weg staan.

De beveiliging van de Betuweroute is op tijd gered, omdat de locomotieven met beide beveiligingsniveaus kunnen rijden, zowel met versie 2.2.2 als met versie 2.3.0. De overgang 2.2.2 naar 2.3.0 moet nog contractueel uitonderhandeld worden. De kosten daarvan bedragen ongeveer 1 mln. De Betuweroute hoeft niet langdurig stilgelegd te worden voor die migratie, omdat men bij het passeren van de grens overgaat op het Duitse systeem. De dienstregeling kan gewoon in stand gehouden worden. Er zal hooguit sprake zijn van extra buitendienststellingen.

De geluidsschermen zijn conform de bouwvergunningen en de aanbevelingen van het NIBRA aangelegd. Dit veiligheidsprobleem speelt echter op meer plaatsen in Nederland, ook op het gemengde net. Daarom is TNO een onderzoek begonnen. Het probleem van de zichtbaarheid van de lading in de wagons hebben de burgemeesters niet als een belemmering ervaren, maar de minister zegt toe daar schriftelijk op terug te komen.

Op dit ogenblik zijn de vervoerders bezig met het ombouwen van de locomotieven. De minister verwacht dat er in april in totaal ongeveer zeven vervoerders zullen zijn voor zover hun locomotieven op tijd met ETCS zijn uitgerust. Er zijn geen beperkingen, alle vervoerders kunnen meedoen. De toegangsovereenkomsten gelden steeds voor één jaar. SeaRail voert met alle vervoerders overleg over het goederenvervoer.

Het lijkt de minister sterk dat de onderhoudskosten van een gloednieuwe lijn zoals de Betuwelijn hoger zijn dan van andere lijnen. De minister zal ProRail vragen om een reactie vragen en de Kamer daarover informeren. De brief van Railion van 12 december is de minister niet bekend, maar zij zegt toe dat zij daar schriftelijk op zal reageren.

De minister heeft de Kamer bij brief laten weten dat de start van de HSL-Zuid met vijf maanden is vertraagd. In plaats van juli 2007 zullen de

treinen met reizigers pas in december 2007 rijden. De reden voor die vertraging ligt in de wens van HSA (High Speed Alliance) om grondig te testen voor de start van de commerciële ritten. Hoewel dat een vertraging van vijf maanden oplevert, acht de minister dat verstandig. De locomotieven zouden oorspronkelijk niet ingezet worden op het hogesnelheidsspoor. Bovendien hebben de ervaringen met Randstadrail het belang van een grondige testperiode duidelijk gemaakt.

Vervoerder HSA, daarin gesteund door aandeelhouder NS, heeft de minister half december laten weten dat er per december 2007 wordt gestart met een uurdienst tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda. Daarnaast zal HSA na overeenstemming met de Belgische vervoerder NMBS starten met een uurdienst Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Brussel. HSA heeft contractueel recht op infrastructuur waarover zij met 300 kilometer per uur veilig van Amsterdam naar Parijs kan rijden. De veiligheid wordt gegarandeerd door het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. De minister had de Kamer al eerder gemeld dat men met versie 2.2.2 van dat systeem niet de grens over kan met 300 kilometer per uur. Mede op haar initiatief is in 2005 de nieuwe Europese standaard, versie 2.3.0, tot stand gekomen waarmee dat wel mogelijk is. Die versie moet in de infrastructuur en in de treinen worden ingebouwd. Recentelijk heeft de minister gehoord dat het langer duurt dan verwacht om het beveiligingssysteem in de infrastructuur aan te passen aan de nieuwe Europese standaard. De beveiliging op de HSL moet beter zijn dan die op de Betuwe-route omdat er passagiers over vervoerd worden. De volledige aanpassing op de grond zal pas in februari 2008 worden afgerond.

Wat de kosten van de vertraging zijn, is nog niet bekend. Op het ministerie is men nog bezig om alles op een rij te zetten. De oorzaak van de vertraging lijkt te liggen in de onderhandelingen met Infrasppeed, in de beperkte technische ontwikkelcapaciteit en in de testmogelijkheden. De vertraging heeft de minister onaangenaam verrast. Zij wil dan ook exact weten waardoor deze is ontstaan en wat er nog aan te doen is. Zoals het er nu uitziet, is de aanpassing van het beveiligingssysteem op 1 maart 2008 afgerond. Daarna zal HSA starten met de contractueel vastgelegde testperiode van twintig weken. Met nog wat extra tijd voor een eventuele uitloop van certificerings- en vrijgaveprocessen kan het vervoer met 300 kilometer per uur in het najaar van 2008 starten.

Om te voorkomen dat HSA schade oploopt die zij op de Staat zou kunnen verhalen, moet de minister de vertraging drie maanden van tevoren aankondigen. Daar is zij contractueel toe verplicht. Nu 1 april 2007 definitief niet meer haalbaar is, moet de minister voor 1 januari 2007 HSA laten weten dat de aanvangsdatum is verschoven. Besloten is om de aanvangsdatum voorlopig op 1 oktober 2008 te stellen, maar die datum kan wellicht iets naar voren gehaald worden. Zodra de minister alles precies op een rij heeft gezet, zal zij daar graag over van gedachten wisselen met de Kamer. De planning voor de HSL is als volgt.

#### **1 april 2007**

- De Infrastructuur: civieltechnisch is de baan volledig klaar, inclusief de tunnel Noordrand Rotterdam en de werkzaamheden bij Rijkswatering.
- De beveiliging: de versie 2.2.2. is volledig werkend; de versie 2.3.0 is meerwerk, want die was niet contractueel overeengekomen.

#### **1 juli 2007**

- De infrastructuur: er zijn geen bijzonderheden te melden.
- De beveiliging: versie 2.3.0 is volledig aangebracht en getest met uitzondering van de grensovergang. Het papierwerk ten behoeve van IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) volgt, maar de vervoerder mag al wel gaan testen. Alles ligt dan in de baan. De treinen, TRAXX-locomotieven van HSA, zijn beschikbaar voor het testen met de ERTMS-versie 2.3.0. De treinen rijden 160 kilometer per uur.

### **8 december 2007**

- De infrastructuur is klaar.
- De beveiliging: op deze datum starten de tests van Infrasppeed voor de grensovergang met treinen die 300 kilometer per uur kunnen rijden en met ERTMS 2.3.0. De tests duren tweeënhalve maand.
- De treinen. Start van de dienstregeling door HSA met TRAXX-treinen. Uurdienst Amsterdam–Breda en uurdienst Amsterdam–Brussel.

### **1 maart 2008**

- De beveiliging: de versie 2.3.0 is volledig getest, inclusief de grens, en vrijgegeven voor het testen door de vervoerder. HSA kan op 300 kilometer per uur gaan testen van Amsterdam en verder de grens over.

### **1 oktober 2008**

- De contractuele aanvangsdatum. HSA is dan uitgetest. De treinen mogen personen vervoeren met een snelheid van 300 kilometer per uur. Op die datum moet HSA ook de gebruiksvergoeding betalen. HSA heeft het recht om zes maanden voor deze aanvangsdatum te testen. Als het mogelijk is om de aanvangsdatum naar voren te halen, dan moet HSA zes maanden voor die datum kunnen beginnen met testen.

In 2004 wordt geconstateerd dat een upgrade voor ERTMS noodzakelijk is om grensoverschrijdend verkeer met systemen van verschillende leveranciers mogelijk te maken. In het najaar van 2005 zijn over deze aanpassingen gesprekken gestart met Infrasppeed. De planning was dat alles gereed zou zijn in april 2007. Begin 2006 liepen echter ook de onderhandelingen met Infrasppeed over het afronden van het zuidelijke deel van de HSL-Zuid, over het CoA (Certificate of Availability) voor het zuidelijke deel. Om die toch al moeizame gesprekken niet nog verder te belasten, is ervoor gekozen om het gesprek over de ERTMS-wijzigingen op te schorten. In april 2006 zijn de gesprekken over ERTMS-wijzigingen hervat, maar ze bleven moeizaam. Realisatie voor de zomer van 2007 was volgens Infrasppeed nog steeds mogelijk, alleen kon Infrasppeed geen duidelijke planning of onderbouwing verschaffen. In september en oktober is intensief overleg geweest over de omvang van de werkzaamheden, de planning en de kosten, maar er bleven vraagtekens. Om meer duidelijkheid te forceren, is eind oktober een deadline gesteld aan Infrasppeed. Op 10 november bleek uiteindelijk dat de volledige versiemigratie kan worden uitgevoerd voor juli 2007 met uitzondering van de tests op de grens. De voor deze tests van infrastructuur benodigde treinapparatuur van Siemens komt pas ter beschikking in december 2007. Nederland neemt de eerste 2.3.0 overigens pas af als Siemens kan aantonen dat de apparatuur deugt. De tests op de grens zullen pas op 1 maart 2008 zijn afgerond. België en Nederland hebben verschillende leveranciers, Alcatel en Siemens, dus het is van belang om goed te testen. Daarna volgen nog andere tests. Op 8 december 2008 gaat de internationale dienstregeling om en het ligt voor de hand om daarop te wachten.

Als de vertraging eerder bekend was geweest, dan had de minister de Kamer daar eerder van op de hoogte gesteld. De afspraak is immers dat zij melding maakt van risico's zodra ze bekend zijn. Zij heeft dan ook besloten om de vertraging aan de Kamer te melden, terwijl zij nog niet eens alles op een rijtje heeft kunnen zetten. De kosten zijn bijvoorbeeld nog niet bekend. Over de problemen bij de Tunnel Noordrand Rotterdam en Rijkswatering heeft de minister al eerder gesproken met de Kamer. Als die twee infrastructuurproblemen zich niet hadden voorgedaan, was de baan eerder vrijgegeven voor tests. De minister zal de Kamer met liefde de informatie over de termijnen en de data overhandigen.

De allereerste trein met het juiste veiligheidssysteem, een Thalys, komt in december 2007 binnen. In de loop van 2008 komen de AnsaldoBreda-treinen binnen. In Zwitserland, Spanje en Italië wordt alleen binnenlands



gereden met ERTMS 2.2.2, voor grensoverschrijdend vervoer hebben deze landen ook een upgrade tot 2.3.0 nodig. Op de HSL is al sprake van een fall-backsysteem ERTMS, level 1. Een extra beveiligingssysteem acht de minister niet nodig. Uit een onderzoek van eind 2005 bleek dat een infra-fallback geen optie was. Een infrafallback is pas na 1 april 2007 mogelijk, omdat de baan dan pas klaar is. Dat zou nog veel meer vertraging opleveren. Nu is alles behalve de grensovergang in juli 2007 klaar.

De consequenties van het later migreren van 2.2 naar 2.3.0 zijn groot. De tests duren maanden en ze zullen de exploitatie fors hinderen. Er zijn grote verschillen tussen HSL en Betuweroute. Op de Betuweroute rijden geen treinen met 300 kilometer per uur; het zijn geen passagierstreinen. De grensovergang is ook geen probleem omdat alle locomotieven beschikken over het Duitse systeem.

### **Nadere gedachtewisseling**

Mevrouw **Gerkena** (SP) maakt zich zorgen over de technische kennis van de minister. Een technische briefing lijkt haar dan ook geen gek idee. De minister heeft gezegd dat zij met de NS het gesprek aangaat over het traject Maastricht-Visé. Ten zuiden van Maastricht-Randwijck rijden echter geen NS-treinen. De vraag is alleen of de minister die bewuste kruising veiliger wil maken.

De zichtbaarheid van de borden met de inhoud van wagons met gevaarlijke stoffen is een van de grote problemen bij de Betuweroute. Wanneer kan de Kamer het schriftelijke antwoord ter zake verwachten?

Het is niet duidelijk waarom ERTMS 2.3.0 moet zijn geïnstalleerd voor de grens met België. Waarom is het niet mogelijk om te starten met 2.2.2? Het wordt tijd voor een onafhankelijk onderzoek naar de noodzaak van deze ombouw en naar de tijdsplanning. Is de minister bereid tot die tijd niets doen aan de concessie?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) stelt vast dat de vertraging voor de Betuweroute tijdens dit algemeen overleg is verdubbeld. In de brief meldt de minister een vertraging van zes tot acht weken, maar die is nu al weer drie tot vier maanden. De minister neemt wel een erg stevige marge. De verklaring voor de weigering van de drie burgemeesters om het bestuursakkoord te tekenen, lijkt niet adequaat. Die burgemeesters hebben ongetwijfeld inhoudelijke bezwaren en die moet de minister dan ook in de Kamer kunnen vertolken. Dat zij die bezwaren niet kent, sterkt mevrouw Dijksma in de overtuiging dat er een probleem is met de beheersing van het proces.

Ook bij de HSL-Zuid is de vertraging groter dan verwacht. Het is hoog tijd voor een risicoanalyse en een inventarisatie van mogelijke tegenvallers op beide projecten. Mevrouw Dijksma vindt dat De Algemene Rekenkamer of een extern onafhankelijk onderzoeksbureau binnen twee maanden een risicoanalyse moet maken, waaraan het departement alle mogelijke medewerking zal moeten verlenen.

De heer **Van Hijum** (CDA) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Dijksma. Hij had de minister in eerste termijn gevraagd aan te geven of alle risico's bekend zijn en of die zijn afgedekt door de reserveringen. De aanleiding daarvoor was dat deze vertraging niet was terug te vinden in de rapportages.

Met het voorstel van de minister om de aanvangsdatum voor de HSL voorlopig vast te stellen op 1 oktober 2008 gaat de heer van Hijum vooralsnog niet akkoord. Er komt nog meer informatie en de minister zal in gesprek zal treden met HSA en Infraspied over een mogelijke versnelling. Naar verwachting zal de Kamer daar uiterlijk half januari over worden geïnformeerd. Hij gaat ervan uit dat zij de Kamer dan ook inzicht kan

geven in alle kosten. Kort na het reces kan de Kamer dan beoordelen of zij daarmee akkoord kan gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) bekruipt het gevoel dat de minister geen greep heeft op de twee grote projecten, Betuweroute en HSL. Zij kan niets zeggen over de veiligheidsproblematiek, de oorzaak voor de vertraging en de kosten als gevolg daarvan, terwijl zij al vier jaar verantwoordelijk is voor deze projecten. In de brief is nog sprake van een vertraging van vijf maanden bij de HSL, maar die is tijdens dit overleg bijna anderhalf jaar geworden. De vertraging voor de Betuweroute is drie à vier maanden. Informatie over de kosten als gevolg van die vertraging kan de minister niet geven. Kortom, hij maakt zich zorgen over het handelen van de minister in de afgelopen vier jaar.

De heer **De Krom** (VVD) maakt zich zorgen over de regie van de minister. Zijn alle verträgen en risico's goed op een rijtje gezet? Het voorstel om de Algemene Rekenkamer of een andere onderzoeksinstantie een risicoanalyse te laten maken, valt bij hem dan ook in goede aarde. Hij sluit zich aan bij het voorstel van de heer Van Hijum om na het kerstreces te spreken over een mogelijke versnelling voor de HSL.

Mevrouw **Agema** (PVV) herhaalt haar vraag over de onderhoudskosten voor de Betuweroute. Worden die op de gemeenschap afgewenteld. Hoe hoog zijn die kosten? Wie betaalt de rekening als de onderhoudskosten hoger uitvallen?

De **minister** wijst erop dat het uitgangspunt is dat er in een periode van vijf jaar sprake is van een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. Er is inmiddels een akkoord gesloten over de basistarieven, maar de exploitatiemaatschappij Searail kan hogere tarieven vragen als dat nodig is. De lage tarieven voor 2007 worden gecompenseerd door een snellere stijging van de tarieven in latere jaren. De afspraak met de Kamer is dat er maximaal een bedrag van 33 mln. wordt bijgelegd. Kostendekkende exploitatie, zoals verwoord in de motie-Hofstra, blijft dus het uitgangspunt.

De minister zal de Kamer in januari schriftelijk informeren over de zichtbaarheid van de lading in de wagons.

De minister heeft geen enkel bezwaar tegen een onderzoek van de Algemene Rekenkamer of een andere instantie. Zij wijst er alleen nog op dat de risico's die bekend waren altijd in de voortgangsrapportages zijn genoemd. Aan die afspraak met de Kamer heeft zij steeds gevolg gegeven.

De burgemeesters die het bestuursakkoord hebben ondertekend, hebben één coördinerend burgemeester aangesteld: burgemeester Van Belzen van Barendrecht. Met hem voert de minister de gesprekken. De drie burgemeesters wilden in eerste instantie niet tekenen vanwege een negatief advies van de brandweercommandant. Deze draaide later weliswaar bij, maar toen vonden de burgemeesters dat zij te snel moesten besluiten. De minister is graag bereid de Kamer half januari een brief te sturen met informatie over de HSL-kosten. Zij is alleen bang dat het dan nog niet mogelijk is om een uitspraak te doen over een mogelijke versnelling. Op dit moment weet de minister niet beter dan dat de vertraging voor de Betuweroute zes tot acht weken is. Zij neemt echter een kleine marge, omdat zij wil voorkomen dat de nieuwe minister de Kamer moet vertellen dat er meer vertraging is opgetreden.

Onmiddellijk na het overleg met de NMBS over het traject Maastricht-Visé zal de minister de Kamer op de hoogte stellen van de ontwikkelingen.

## **Toezeggingen**

- Op 15 januari stuurt de minister de Kamer een brief met aanvullende informatie over de HSL. Daarin zal zij ook ingaan op de veiligheidsproblematiek, het tijdpad en de brief van Railion.
- In de tweede helft van januari stuurt de minister de Kamer op basis van een geactualiseerde planning van ProRail een nadere brief over de Betuweroute met daarin onder meer de nieuwe openingsdatum, geactualiseerd tijdpad, extra kosten, tijdelijke gebruiksbeperkende maatregelen (incl. de bevestigingspunten) en de brief van Railion.
- De minister zal de Kamer schriftelijk op de hoogte stellen van de uitslag van het overleg met de NMBS over het traject Maastricht–Visé.

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

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