

Vergaderjaar 2004–2005

22 026

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

Nr. 233

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 mei 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 20 april 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over de **HSL-Zuid**. Dit overleg is een voortzetting van het overleg dat op 13 april 2005 is gevoerd.

Hierbij komen de volgende documenten aan de orde:

- de brief van 24 februari 2005 over onttrekking risico-reservering HSL-Zuid (22 026, nr. 213);
- de brief van 28 februari 2005 over stand van zaken overleg met België (22 026, nr. 214);
- de brief van 11 maart 2005 houdende de resultaten van het HSL-overleg met België (22 026, nr. 215);
- de brief van 21 maart 2005 houdende de 16e voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 216);
- de brief van 11 april 2005 houdende antwoorden op vragen van het lid Van Velzen over de dynamische belasting van de geluidsschermen van de HSL (22 026, nr. 222);
- de brief van 11 april 2005 over het accountantsrapport bij de 16e voortgangsrapportage van de HSL-Zuid (22 026, nr. 218);
- de brief van 11 april 2005 houdende antwoorden op Kamer-vragen over de gevolgen van de ingebruikname van de HSL-Zuid voor de dienstregeling van de NS (22 026, nr. 220);
- de brief van 11 april 2005 houdende antwoorden op feitelijke vragen over de brief inzake de onttrekking aan de risico-reservering voor het jaar 2005;
- de brief van 12 april 2005 over de verankering van de geluidsschermen HSL-Zuid (22 026, nr. 219).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

De **voorzitter** dankt de minister namens de commissie voor de uitvoerige brief die zij in aansluiting op de eerste termijn van de Kamer in het overleg op 13 april aan de Kamer heeft gezonden. Hij geeft de minister het woord opdat zij in haar eerste termijn wellicht nog op enkele punten een nadere toelichting kan geven.

De **minister** wijst erop dat zij op verzoek van HSA heeft deelgenomen aan het overleg over de reistijden in België. Zij heeft zich dus alleen in die

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijssebloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

discussie gemengd omdat de vervoerder waarmee de Nederlandse Staat een contract heeft gesloten, daarom heeft gevraagd. NMBS wilde niet meewerken aan de bediening van Den Haag en Breda en ging uit van langere reistijden dan eerder door NMBS aan de Nederlandse Staat waren opgegeven. Het overleg was niet eenvoudig, maar het resultaat is goed. De nadelen die het gevolg kunnen zijn van de verkeerde opgave van de NMBS zullen worden gedeeld, ook al is België daar contractueel niet toe verplicht. De bediening van Den Haag en Breda is nu het dubbele van wat aanvankelijk was gecontracteerd.

Gisteren is overeenstemming bereikt tussen de NS, de gemeente Den Haag en het Rijk over een mooie aangepaste shuttle die van de business-class lounge van Den Haag vertrekt naar Rotterdam. De passagiers kunnen daar op hetzelfde perron overstappen op de rechtstreekse trein naar Brussel. Hiermee wordt recht gedaan aan het internationale karakter van Den Haag. De gemeente Den Haag stelt voor een periode van vier jaar € 2,8 mln. beschikbaar; de rijksoverheid stelt voor diezelfde periode een bedrag van € 1,6 mln. beschikbaar. De NS zorgen voor de ombouw van de trein; daarmee is een bedrag van € 1 mln. gemoeid. Als na vier jaar blijkt dat de Nederlander bereid is te betalen voor meer kwaliteit, zal deze voorziening op eigen benen verder kunnen. Het is op dat moment echter aan beide partijen om te beslissen over het voortbestaan van deze voorziening, want de bijdrage van de Staat wordt dan beëindigd, succes of geen succes.

HSA heeft eerder een claim neergelegd die was gebaseerd op een verlenging van de reistijden in België met 17 minuten gedurende de gehele concessieperiode. De minister gaat ervan uit dat HSA die claim intrekt; zij verwacht ook geen nieuwe claim. HSA heeft aan het overleg deelgenomen en heeft zelf de varianten voorgesteld die zijn besproken.

Een aantal stops dat België per se op het traject wilde invoeren, is toch niet in de overeenkomst opgenomen. Het station bij Brecht is echter speciaal aangelegd voor deze trein en is daarom wel opgenomen. Verder is gesproken over de mogelijkheid om te stoppen op Brussel Centraal. Dit is een aanzienlijke verbetering voor de reiziger die van Den Haag via Breda naar Brussel reist, want hij kan zo veel tijd winnen als hij in het centrum van Brussel wil zijn of bij de Europese instituties. Dit is een majeure toezegging van de Belgen, want eigenlijk worden op Brussel Centraal alleen binnenlandse treinen toegestaan.

Er verandert niets in de verdragen met België; die blijven geldig tot 2012. In die verdragen zijn de voorrang en de infrastructuur geregeld. Met de compensatieregeling wordt geprobeerd de Belgen te prikkelen om te voldoen aan de belofte voor de snelle realisatie van de infrastructuurmaatregelen en het verlenen van voorrang. Zolang de infra nog niet klaar is, zal er een compensatie worden verstrekt voor iedere minuut die de trein te laat is. Gelet op de nauwe verbintenis tussen de NMBS en de Belgische overheid mag worden verwacht dat België hierdoor geprikkeld wordt om zich aan de afspraken te houden.

De afspraken die nu met België zijn gemaakt, zijn zo vast dat zij voor de rechter kunnen worden gebruikt. Hiervoor wordt ook wel de term «agreed minutes» gebruikt. De afspraken zijn door beide ministers ondertekend en de Landsadvocaat heeft desgevraagd verklaard dat zij voldoende zijn om voor de rechter stand te houden.

De afspraken die in de contracten van 2001 waren neergelegd, waren soms vaag. HSA heeft aan de Nederlandse regering gevraagd om met de Belgische Staat in onderhandeling te treden over de uitwerking en naleving van die afspraken. In die onderhandelingen is geprobeerd om de onzekerheden die de oorspronkelijke contracten bevatten, verder in te vullen. Aan de Landsadvocaat is gevraagd in welke vorm die afspraken zouden kunnen worden vastgelegd zonder dat er een nieuw verdrag moest worden opgesteld. Bovendien was de fase bereikt dat er afspraken moesten worden gemaakt tussen twee vervoerders en niet meer tussen

de betrokken staten. De Landsadvocaat heeft ingestemd met een overeenkomst met duidelijke afspraken die is ondertekend door de twee betrokken bewindslieden en het fiat heeft van de twee vervoerders.

Binnen die onderhandelingsituatie is aan NMBS en HSA naar hun voorkeursvariant gevraagd. Daarover is toen onderhandeld en dit heeft ertoe geleid dat er een gecombineerde treindienst komt met een compensatie van beide kanten. Het voorstel dat nu op tafel ligt, wordt door HSA en NMBS uitgewerkt en daarna getoetst door de Staat.

De partijen gaan nu samen aan het werk om dit voorstel verder uit te werken. HSA neemt de resultaten van de onderhandelingen onverkort over en ook de NMBS heeft voortdurend bij de onderhandelingen gezeten. Voorts zijn de Belgische regering en de NMBS eigenlijk één. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de vervoerders zijn de afspraken van de «agreed minutes» overgenomen.

Als de Belgische regering zich onverhoopt niet aan de afspraken zou houden, kan een beroep worden gedaan op de rechter. De minister acht die kans niet groot, omdat de afspraken met veel ophef zijn ondertekend en naar buiten gebracht. Bovendien staat Nederland dan sterk, want de contractuele afspraken zijn nu veel harder.

Verder gaat zij er van uit dat de Kamer zal instemmen met deze afspraken. Ook al voldoen die misschien niet op alle punten aan de verwachtingen van de leden, er is toch een heel goed resultaat bereikt. Aan het einde van dit jaar zullen de eerste testtreinen gaan rijden.

Desgevraagd merkt de minister op dat het niet gebruikelijk is dat adviezen van de Landsadvocaat ter inzage worden gegeven aan de Tweede Kamer. Zij zegt toe dat zij zal onderzoeken of het in dit geval mogelijk is dat het advies ter vertrouwelijke inzage op de griffie wordt gelegd.

HSA voert met de NMBS en de SNCF overleg over de treinen en de paden. In Parijs is er ruimte voor de 16 treinen die in het contract tussen HSA en de Nederlandse Staat zijn opgenomen, maar de Fransen zijn van mening dat de markt niet meer dan 10 treinen vraagt. Er rijden nu dagelijks 5 rechtstreekse treinen naar Parijs en de Fransen willen met een verdubbeling van dat aantal beginnen als ingroei. HSA wil echter dat er 16 treinen gaan rijden en heeft het ministerie daarover geïnformeerd. De minister zegt toe dat zij samen met haar Belgische collega het gesprek zal aangaan met de Franse minister als de vervoerders er in onderling overleg niet in slagen om overeenstemming te bereiken en HSA de minister om bijstand vraagt. Over de mogelijk financiële gevolgen kan niets worden gezegd voordat vaststaat hoeveel treinen er werkelijk zullen rijden, maar lege treinen kosten ook geld. Overigens zal de vervoerder vanzelf aankloppen bij het ministerie als hij niet aan de minimumafpraak van 12 treinen kan voldoen, want dan moet de concessie worden gewijzigd.

Zij dringt erop aan dat eerst het resultaat van de onderhandelingen tussen de vervoerders wordt afgewacht. Als de Fransen kiezen voor een ingroei waarna in 2012 zowel de Belgische als de Franse kant helemaal op orde zal zijn en er 16 treinen gaan rijden, is het uitgangspunt van de gesprekken natuurlijk anders dan wanneer zij zeggen dat 10 treinen het maximum is. De Nederlandse Staat heeft geen mogelijkheden om Frankrijk aan de afspraken te houden, want hij heeft geen overeenkomst met Frankrijk: de Staat heeft een contract met HSA over 16 treinen.

De minister zegt dat zij geen garanties kan geven. Van alle reizigers die HSA in de richting van Parijs zal vervoeren, blijft 75% in Brussel en reist 25% door naar Parijs. Volgens de huidige prognoses zullen er twee miljoen reizigers worden vervoerd. Met 10 tot 12 treinen per dag kan dit reizigersaanbod worden verwerkt, maar de vraag is of dit tot een goede «business case» kan worden gemaakt. Zij voegt hieraan toe dat zij HSA aan het contract zal houden.

Zij voegt hier nog aan toe dat onderscheid moet worden gemaakt tussen overleg over het aantal treinen en overleg over de veiligheid. Het eerdere

gesprek met haar Franse collega had betrekking op de afspraken over de leveringstijd voor de veiligheidsvoorzieningen die in de treinen worden ingebouwd. Voorkomen moet worden dat de Thalys-treinen niet kunnen rijden doordat zij nog niet zijn omgebouwd.

Een ontsporingseleiding op 50% van het traject is in vergelijking met het buitenland erg hoog. In Nederland wordt nu eenmaal krap gebouwd. Voor de zekerheid wordt hier door een «independent safety assessor» nog eens naar gekeken, maar verdere uitbreiding van de ontsporingseleiding zou overmatig zijn en de kosten zullen dan wellicht voor rekening van de overheid komen.

Nadere gedachtewisseling

Het treft de heer **Hofstra** (VVD) dat hij nog nooit in een stuk van de regering heeft gelezen dat er in het verleden toen de contracten werden opgesteld, broddelwerk is geleverd. Hij hecht eraan dat alsnog wordt voldaan aan het eerste deel van het dictum van zijn motie dat luidde dat de Kamer voor 1 juni 2004 duidelijk en volledig zou worden geïnformeerd over de oorzaken van en verantwoordelijkheden voor de gemaakte fouten. Het zou de minister sieren als zij dit voor 1 juni 2005 doet.

Hij maakt zich zorgen over de planning van de bouw nu er vertragingen optreden. Houdt de minister vast aan de geplande einddatum?

Hij handhaaft zijn bod van € 84 mln. voor de risicoreservering dat ontstaat als de reserve van € 120 mln. wordt verminderd met de kosten voor indexering en voor de geluidsschermen. De minister schrijft dat er geen geld meer is voor de indexering omdat de post project onvoorzien is uitgeput. Daarom spreekt zij de risicoreservering aan, maar indexering is toch geen risico! De heer Hofstra ziet bovendien niet in waarom de overheid als opdrachtgever ook maar één cent zou betalen aan de meerkosten van de geluidsschermen. Daar is de aannemer voor verantwoordelijk. Hij is blij met de overeenkomst die nu met de gemeente Den Haag is gesloten, maar inmiddels is er zoveel veranderd dat er eigenlijk een nieuw vervoerplan is ontstaan. Hij dringt erop aan dat alle consequenties van dit nieuwe vervoerplan in kaart worden gebracht, inclusief de mogelijkheid van het opnieuw aanbesteden, reistijden, frequenties, nieuwe vervoersprognoses en kostenplaatjes, omdat hij beducht is voor een grote strop op termijn. HSA zal aan het contract worden gehouden, maar het kan zijn dat eerdere aanbieders opnieuw aan de bel trekken.

Welke financiële consequenties vloeien voort uit de compensatieregeling die met de Belgen is overeengekomen? Hij wijst erop dat het tijdsverschil 9 minuten is en daarvan liggen 5,5 minuten aan de kant van Nederland.

Waarom is in dit contract alleen een voorbehoud gemaakt voor goedkeuring door het Nederlandse parlement en niet voor het Belgische parlement?

Volgens haar brief brengt de minister het beheer onder bij ProRail. De heer Hofstra dringt erop aan dat dit bij Rijkswaterstaat blijft tot het moment dat de activiteiten van ProRail op grond van de Spoorwegwet in 2008 worden geëvalueerd.

Mevrouw **Gerkena** (SP) citeert uit de brief van de minister dat een ongewijzigde reguliere dienstregeling ten koste kan gaan van de winstgevendheid van HSA. Over marktwerking op het spoor gesproken! De reiziger zou beter af zijn doordat er meer keuzemogelijkheden komen. Dit is echter een keuze tussen twee kwaden, namelijk tussen snel en duur en langzaam en goedkoop. De keuze voor snel én goedkoop kan niet worden gemaakt. Mevrouw Gerkena vindt dit echt te weinig. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de reiziger snel en goedkoop tussen Amsterdam en Rotterdam kan reizen?

In die brief wordt voorts een onderzoek door TNO aangekondigd naar de verankering van de geluidsschermen. In het verleden zijn er al vijf

rapporten over dit onderwerp uitgebracht. Het duurt allemaal veel te lang en het kost te veel. Wanneer zal er nu eindelijk duidelijkheid ontstaan? De minister schrijft dat er formeel geen koppeling tussen de verschillende dossiers is gelegd. Is dit informeel wel gebeurd? De vraag of er sprake is van een ingroeiperiode voor de dienst Den Haag via Breda naar Brussel wordt bevestigend beantwoord. Worden er in die periode andere diensten geschrapt of blijft de huidige dienstregeling in stand?

De heer **Van Hijum** (CDA) is tevreden over het resultaat van de onderhandelingen met België en hij stemt daar op hoofdlijnen mee in. Hij maakt zich echter wel zorgen over de juridische status en de hardheid van die afspraken. Hij stelt het op prijs dat de minister naar een mogelijkheid zal zoeken om het advies van de Landsadvocaat aan de leden ter inzage te geven. De Kamer moet nu snel duidelijkheid bieden en zou niet moeten wachten op de precieze uitwerking van het privaatrechtelijke contract tussen HSA en NMBS. Dit wordt uiteindelijk toch nog ter toetsing aan de Staat voorgelegd.

Hij maakt zich ook ongerust over de ontwikkelingen in Frankrijk. Wil de minister die alert volgen en de Kamer rapporteren over de voortgang die er wordt geboekt in het overleg over de frequentie en bij het ombouwen van de treinstellen? Dit laatste is toch ook bepalend voor de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening.

Hij is tevreden over de afspraken die zijn gemaakt over de verbinding met Den Haag. Hij herhaalt zijn verzoek om de bereikbaarheid van Den Haag tot onderdeel te maken van de notitie die de regering voorbereidt over de positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad.

Het is mooi dat er extra capaciteit en alternatieven ontstaan voor de reiziger, maar die mogen er niet toe leiden dat andere mogelijkheden verdwijnen om snel en vlot tussen Nederlandse steden te reizen. De minister hinkt in haar antwoord een beetje op twee gedachten, want het lijkt heel goed mogelijk om via reistijd, frequentie of overstapmogelijkheden toch te sturen in de richting van de HSL-treinen. Juist omdat de NS een dubbelrol speelt, moeten de onderscheiden delen zuiver worden gescheiden. De reiziger mag niet worden gedwongen om gebruik te maken van het duurdere HSL-alternatief.

Tot slot merkt de heer Van Hijum op dat hij er vanuit gaat dat in de volgende voortgangsrapportage duidelijkheid wordt verschaft over de geluidsschermen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) is het ermee eens dat het voor de minister niet eenvoudig zal zijn om haar weg te vinden in deze materie op basis van de boterzachte contracten die in het verleden zijn gesloten. Zij is daarom bezorgd over alle hobbels die nog moeten worden genomen.

De antwoorden van de minister over de dienstverlening roepen nieuwe vragen op. Enerzijds schrijft zij dat het alleen maar beter wordt, maar anderzijds ook dat HSA een grotere concurrentiestrijd moet strijden als de dienstregeling niet zou wijzigen. Als die strijd ten koste van HSA gaat, zal er geknepen worden op de dienstregeling van de NS. Mevrouw Dijksma maakt hier bezwaar tegen. Zij wijst er op dat de concurrentiepositie van HSA ten opzichte van andere exploitanten die in het verleden ook een bod hebben gedaan, in de gaten moet worden gehouden. Als bijvoorbeeld de Fransen de exploitatie hadden gekregen, hadden zij natuurlijk nooit hun financiële problemen op de NS kunnen afwentelen. Zij dringt erop aan dat er niet wordt gemorreld aan de huidige dienstregeling.

Om te kunnen instemmen met de overeenkomst met België zou de Kamer ten minste inzage moeten hebben in het advies van de Landsadvocaat ter zake. Zij wijst iedere claim van HSA van de hand, want de hulp van de minister kost toch ook geld. HSA mag blij zijn dat de minister zich hiervoor heeft willen inspannen. Wat kost deze overeenkomst?

De uitwerking van de afspraken door HSA en NMBS zal tot wijziging van de concessie leiden. Mevrouw Dijkma dringt erop aan dat de Kamer binnen nu en enkele dagen over het resultaat daarvan kan beschikken. De inzet van de Fransen om geen 16 maar 10 treinen op Parijs te laten rijden, is een groot probleem voor HSA. De overheid is weliswaar alleen verantwoordelijk voor de infrastructuur, maar er moet natuurlijk wel worden gereden op die nieuwe lijn. De tijdige beschikbaarheid van het materiaal is ook nog een probleem. Wat heeft HSA met de Franse spoorwegen geregeld? Wat staat daarvan op papier? Hoe hard is de onderhandelingspositie van HSA?

Mevrouw Dijkma uit haar tevredenheid over de afspraken met Den Haag. Zij steunt het voorstel van de heer Hofstra voor de risicoreservering. De minister moet de aannemers opzadelen met hun eigen financiële problemen als zij niet aan hun afspraken kunnen voldoen. Met een beroep op de tijds-klem blijven zij proberen hun problemen op de overheid af te wentelen. Dat moet maar eens afgelopen zijn! Verder steunt zij zijn voorstel met betrekking tot het beheer door ProRail.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) sluit zich aan bij de opmerkingen over de politieke erfenis die de minister bij haar aantreden aantrof. Een iets ruiterlijkere erkenning van de ellende van die erfenis zou op zijn plaats zijn. Die ellende betreft niet alleen de contracten en de juridische basis van de afspraken, maar ook de prognoses van het vervoer. De oorspronkelijke gedachte was immers dat een snelle trein naar Parijs een alternatief zou bieden voor het auto- en vliegverkeer. Als het aanbod beperkt blijft tot 10 treinen per dag, is dat eigenlijk het failliet van het concept van die lijn. Dan wordt de enorme groei in het vervoer die werd beoogd, niet behaald. Daarachter dreigt dan het failliet van HSA als zij geen andere afspraken kunnen maken met de Fransen.

Hij herinnert zich dat de minister niet erg gecharmeerd was van zijn opmerking over de greep in de pot voor de risicoreservering. Toch blijft hij daarbij. De minister vroeg € 120 mln. voor de risico's die zijn opgetreden, maar inmiddels blijken die risico's op te lopen tot € 215 mln. Doordat zich daarnaast meevallers hebben voorgedaan, is het saldo € 120 mln. Bij de start van de risicoreservering is expliciet uitgesproken dat de Kamer zou worden geïnformeerd over de hoogte en de onderbouwing van alle verplichtingen. De heer Duyvendak stelt vast dat dit niet eerder is gebeurd dan nadat de Kamer daar nadrukkelijk om heeft gevraagd. De Kamer was onvolledig geïnformeerd. Nu blijkt bijvoorbeeld dat een fors risico niet wordt gedekt uit de risicoreservering maar wordt ondergebracht in het onderhoudsbudget. Hij betwijfelt of een risico dat optreedt tijdens de bouw daar kan worden ondergebracht. Op die manier lijkt de minister de risico's te minimaliseren. Een ontluisterend voorbeeld van de manier waarop er wordt gewerkt, is het feit dat de Staat moet betalen voor de problemen met de spuitrobots in de boortunnel doordat er in het contract met de aannemer geen einddatum was opgenomen.

Voor de reiziger die in 2007 per trein naar bijvoorbeeld Schiphol wil, wordt de dienstregeling slechter behalve als hij meer weer wil betalen. Voor de verbinding met Vlissingen en Bergen op Zoom staat nog niets vast. Hij neemt er geen genoegen mee dat de situatie voor een forse groep treinreizigers zal verslechteren als zij niet bereid zijn om meer te betalen. Over de rug van de reizigers wordt zo geprobeerd de winstgevendheid van HSA zeker te stellen. Hij dringt erop aan dat de huidige dienstregeling gehandhaafd blijft. Desgevraagd voegt hij hieraan toe dat zijn fractie onder meer niet heeft ingestemd met de concessie omdat al was te voorzien dat de bedieningsniveaus zouden verslechteren.

Voordat hij kan instemmen met de afspraken die met België zijn gemaakt, wil hij eerst inzage in het advies van de Landsadvocaat en de overeenkomst tussen HSA en NMBS.

Hij maakt zich zorgen over de bediening Amsterdam-Parijs en die zorgen worden versterkt door het antwoord van de minister.

De heer **Slob** (ChristenUnie) hoopt dat de minister het de Kamer niet kwalijk neemt dat zij zo kritisch is. De fouten die in het verleden zijn gemaakt, ook door de Kamer, zijn de oorzaak van die kritische opstelling. Daarom hecht hij er aan om inzage te krijgen in het advies van de Landsadvocaat. In deze cruciale fase van het project moeten de afspraken echt zo waterdicht zijn als mag worden verondersteld.

Hij is verheugd dat er in de onderhandelingen met België geen formele koppeling is gelegd met andere dossiers, want Nederland heeft zo zijn handen vrij in de onderhandelingen over de Westerschelde en dat zal nodig zijn.

De dienstregeling 2007 brengt veranderingen met zich mee voor de «gewone» treinreiziger doordat de reistijden langer worden en hij vaker zal moeten overstappen. De heer Slob maakt hier bezwaar tegen, ook al bieden de concessies wat meer ruimte voor alle reizigers.

De minister verwacht geen nieuwe claim van de HSA, maar de claim die eerder is ingediend, ligt er nog wel. Zij schrijft in haar antwoord dat HSA een herberekening zal maken. Is zij daar niet te optimistisch over?

De passage in het antwoord van de minister dat Frankrijk wil nagaan of de markt vraag een hogere frequentie op Parijs rechtvaardigt, baart de heer Slob zorgen. Hij heeft begrip voor de terughoudendheid van de minister nu de onderhandelingen tussen de vervoerders nog gaande zijn, maar de uitkomst van die onderhandelingen kan ook consequenties hebben voor de bezetting van de lijn in andere landen. Misschien is het goed dat de minister zich nu al voorbereidt op «agreed minutes» met Frankrijk, want hij vreest dat die onvermijdelijk zijn.

Het is een «understatement» van de minister dat het zeker lijkt dat met het beschikbare budget van € 594 mln. kan worden volstaan. Het zou er nog eens bij moeten komen dat het nog duurder wordt. Het geld dat eventueel niet wordt gebruikt, wordt bestemd voor de spoorsector. De heer Slob vindt dat dit ook zo moet worden afgesproken en biedt aan daar desnoods een Kameruitspraak over te vragen.

Het is lastig om een beoordeling te geven over de risicoreservering, omdat niet duidelijk is of er alternatieven zijn. De minister schrijft dat zal worden gekozen voor de meest rendabele oplossing, maar daarmee is nog steeds niet duidelijk welke alternatieven er zijn; die kunnen dus ook niet op waarde worden geschat. Wil de minister daar nog op ingaan?

De heer **Hermans** (LPF) verwijst naar een briefing door McKinsey over een rapport dat in opdracht van het minister van Verkeer en Waterstaat was opgesteld. Daarin wordt bevreemding uitgesproken over het feit dat Nederland meebetaalt aan de aanleg van de HSL in België. Op macro-niveau blijken de meeste economische baten bij Frankrijk terecht komen, vervolgens bij België en tot slot bij Nederland. Misschien is het een goede gedachte dat de minister dit aanstipt in een gesprek met haar Franse collega, want het overleg tussen HSA en SNCF is niet meer dan een kosten-/batenanalyse van de markt. Die macroafweging verdient toch extra aandacht.

Hij sluit zich aan bij de constatering dat er in het verleden prutswerk is afgeleverd. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal reizigers op de lijn minder zal zijn dan verwacht, de bediening slechter en de reistijden langer. Inmiddels is duidelijk dat er bijna € 6 mld. zal worden uitgegeven. Dat is wel erg veel voor een markt die slechts ruimte schijnt te bieden voor 10 treinen per dag.

In die optiek krijgt Den Haag nu een sigaar uit eigen doos gepresenteerd. De gemeente betaalt mee aan rijksinfrastructuur om de bediening op niveau te krijgen. De heer Hermans zegt dat hij dit niet tegen zal houden,

maar het bezwaart hem dat nu opnieuw de portemonnee moet worden getrokken.

Het is absoluut noodzakelijk dat de Kamer meer inzicht krijgt in de juridische status van de afspraken. Misschien kan er dan ook meer inzicht worden geboden in de afspraken van HSA. Verder is het vraag of er nog een extra claim zal komen en hoe het zal aflopen met de huidige claim. Hij wil zijn vingers niet branden door nu zo maar zijn instemming te geven. De heer Hermans is het ermee eens dat een correctie voor inflatie begrotingstechnisch niet als een risico kan worden aangemerkt. Vanaf het begin was duidelijk dat er in de bouw met andere inflatiecijfers wordt gewerkt.

Hij is op voorhand niet negatief over het voorstel om het beheer in handen van ProRail te stellen, maar hij wacht eerst de reactie van de minister af.

De **minister** zegt dat het met de wijsheid achteraf gemakkelijk is om te zeggen dat de contracten broddelwerk zijn en dat rijksoverheid wat vaster in haar schoenen had moeten staan. Of dit ook mogelijk was, is maar de vraag, want een contract wordt tussen twee partijen gesloten en de andere partij moet natuurlijk wel bereid zijn om zijn handtekening er onder te zetten.

Op dit ogenblik verloopt de ontwikkeling van de HSL nog steeds volgens de planning, maar naarmate de einddatum nadert, is er minder ruimte om te schuiven. Het project gaat nu echt een cruciale fase in. Er zijn maatregelen genomen om aan het schema te kunnen vasthouden. Af en toe kost dit ook geld. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanvoer voor de Groene-Harttunnel waarvoor twee bouwliften zijn aangelegd zodat er meerdere transporten tegelijkertijd konden plaatsvinden. Zij vraagt begrip voor het feit dat dit een bijzonder complex project is waardoor risico's niet kunnen worden uitgesloten. Er is geen aannemer die zo'n project zo maar aanneemt. Toen er discussie ontstond over de brandbeveiliging is tussentijds een aannemer ingehuurd die over een spuitrobot beschikte. Het contract zou veel duurder zijn geweest als er met hem afspraken waren gemaakt over oplevertijden. De Staat heeft dit risico aan zich gehouden. Zijn werkzaamheden, niet het project als zodanig, hebben nu twee weken vertraging opgelopen doordat de spuitrobot moest worden gereviseerd. De kosten van de revisie heeft hij vanzelfsprekend zelf betaald.

Er zijn verschillende soorten contracten afgesloten. Zo zijn er voor de schermen contracten gesloten met een aannemer die zijn deel heeft aangenomen. Ook daar is de dynamica een spelbreker, maar hij betaalt in de kosten. In een andere situatie heeft de aannemer het risico niet willen nemen en zal de Staat waarschijnlijk moeten betalen. Dit neemt niet weg dat wordt geprobeerd om alle risico's bij de aannemers te leggen. In sommige contracten is ook een tijdslimiet afgesproken en dan is overschrijding van de afgesproken periode voor risico van de aannemer. De minister ontkent dat er nieuwe berichten zijn gekomen over de voortgang van het werk. Bij een tunnelbuis is enige vertraging opgetreden, maar er wordt hard aan gewerkt om die in te lopen.

Normaal gesproken zal de risicoreservering niet geheel worden verbruikt, maar het blijft natuurlijk een risicoreservering. De genoemde risico's zijn reëel, maar het is niet duidelijk in welke mate zij zullen optreden. Zij herinnert eraan dat die risico's oorspronkelijk opgeteld een bedrag van € 1,4 mld. beliepen. Het ministerie heeft op zich genomen om dit terug te brengen tot € 985 mln. en om waar mogelijk nog meer risico's uit te sluiten. Dit lukt bij de aanleg van de Betuweroute beter dan bij de HSL, doordat de HSL een erg complex project is.

Het is haar vaste voornemen om het bespaarde bedrag binnen de spoorsector te besteden als er een verlaging van de risicoreservering op basis van de 90%-waarde van het risicoprofiel mogelijk is. Met het ministerie van Financiën is afgesproken dat eventuele meevallers binnen de begro-

ting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat kunnen blijven. Zij gaat graag in op het aanbod van de heer Slob om haar een steuntje in de rug te geven door een Kameruitspraak. Zij hoopt dat de berekening van de heer Van Hijum uitkomt dat hierdoor € 65 mln. beschikbaar komt, maar zij vraagt de Kamer haar daar nu niet op vast te pinnen. Zij steunt de oproep van de heer Hofstra om nu niet op de zaken vooruit te lopen.

Het grote verschil tussen de Betuweroute en de HSL is dat de Betuweroute nog een post onvoorzien kent. Daarom zijn de berekeningen bij de HSL anders. Bij de HSL worden mee- en tegenvallers gesaldeerd en dit leidt uiteindelijk tot een bedrag van € 120 mln. Destijds is met de Kamer afgesproken dat details van die berekening eventueel vertrouwelijk ter inzage zouden worden gelegd. Dit is inmiddels gebeurd.

Het Rijk hanteert met de IBOI (Index Bruto Overheids Investerings) een andere indexering dan de markt. Het ministerie van Financiën vergoedt niet de volledige gecontracteerde indexering. Die moet dus uit het project komen. In de contracten met de aannemers is de inflatie opgenomen. Het verschil wordt nu geboekt als een tegenvaller, want het moet uit het budget van het totale project worden betaald. Zij voegt hieraan toe dat zij het op dit punt niet eens is met de bevindingen van de Algemene Rekenkamer. Deze kosten horen bij het project, daar is geen ontkomen aan.

Het is niet mogelijk om een compleet nieuw vervoerplan op te stellen en er is nog geen nieuwe dienstregeling beschikbaar, want die is ook afhankelijk van de dienstregeling die de NS voorbereidt. Het is natuurlijk wel mogelijk om een aantal dingen nog eens op een rij te zetten.

In de concessie zijn afspraken gemaakt over een minimumbediening van de NS en over het feit dat de NS overleg moeten voeren met de decentrale overheden. Die belangrijke afspraak dreigt nu overboord te worden gegooid. Van de 10 varianten die aan de regionale overheden zijn voorgesteld, is er één variant uitgelekt en op grond daarvan wordt nu gezegd dat alles in beton moet worden gegoten. De minister dringt erop aan dat dit niet gebeurt. De NS moeten de dienstregeling veranderen, doordat er ruimte ontstaat door de Betuweroute, de HSL en de nieuwe boog van Utrecht naar Amsterdam. Het kan toch niet zo zijn dat er voor miljarden euro's nieuwe infrastructuur is aangelegd en dat daar vervolgens de vruchten niet van mogen worden geplukt.

Zij pleit ervoor dat het proces een kans krijgt; de regio's zijn nu aan bod. Als de NS afwijken van de wensen van de regio's moeten zij dit schriftelijk motiveren aan de minister en het parlement. De Kamer en het kabinet kunnen dan beoordelen hoe het proces is verlopen en of het redelijk is wat de NS willen.

Het beheer kan niet bij Rijkswaterstaat blijven, want Rijkswaterstaat is geen capaciteitsmanager en doet niets aan verkeersleiding. Die functies blijven bij ProRail. Het onderhoud is voor 25 jaar uitbesteed aan Infrasp. ProRail wordt de gesprekspartner van Infrasp.

De minister herinnert eraan dat de Kamer zich bij de besprekingen over de overeenkomst tussen HSA en de NS al realiseerde dat een snelle verbinding op het spoor waar de NS tot nu toe de exclusieve rechten op hadden, tot veranderingen zou leiden. Het kan geen verrassing zijn dat er iets verandert aan de dienstregeling.

De overeenkomst tussen HSA en NMBS zal over twee of drie maanden gereed zijn. Het is een privaatrechtelijke overeenkomst en het is afhankelijk van de bereidwilligheid van beide contractpartners of de Kamer hier vertrouwelijk inzage in kan krijgen.

TNO probeert op verzoek van het ministerie alle toekomstige discussies over de fundering van de geluidsschermen in de kiem te smoren door de sterkte van de nu gekozen oplossing te blijven monitoren. Zo kan worden voorkomen dat er een oplossing wordt gekozen die uiteindelijk niet werkt. De huidige dienstregeling blijft voor een deel in tact tijdens de groei van Den Haag–Breda–Brussel. HSA zegt dat de dienst Breda–Brussel zal groeien. De bestaande dienst is Den Haag–Roosendaal–Antwerpen–

Brussel met een Beneluxtrein met vervoerder NS. De NS wil de Beneluxtrein uitfaseren als HSA gaat rijden. De minister gaat ervan uit dat dit in hetzelfde tempo zal gebeuren. De groei van de ene verbinding leidt tot vermindering van de andere. Het zou onzinnig zijn om een lange omreis te maken als er zoveel geld is uitgegeven voor een kortere verbinding. Overigens houdt Roosendaal wel intercity's.

De systematiek voor het opstellen van een voorstel tot onttrekking aan de risicoreservering is niet veranderd. Ook voorgaande tranches uit de risicoreservering zijn op deze wijze opgebouwd en in deze systematiek worden de risico's zo goed mogelijk geschat. Sommige vallen hoger uit en andere lager. Aan de aanvrager wordt alleen gevraagd welke benodigde ruimte binnen de risicoreservering wordt verwacht. In voorgaande jaren is gebleken dat er wel eens enig verschil kan optreden door het ritme van betalingen. Nu is het saldo van mee- en tegenvallers en risico's € 120 mln. Gezien de verdere onderhandelingen is onderbouwing van de hoofdgroep contractuele risico's, de hoofdgroep raakvlakrisico's en de tijdsrisico's op aanvraag van de Kamer ter inzage gelegd op de griffie. Als de Kamer het voorstel van de heer Hofstra volgt, zal er dit jaar opnieuw een aanvraag voor indexering moeten worden ingediend.

Als er op enig onderdeel alternatieven mogelijk zijn, zal altijd voor de meest kosteneffectieve alternatieven worden gekozen.

De minister zegt toe dat zij de bevinding dat tweederde van de baten bij Frankrijk zullen liggen, zal meenemen als zij door HSA wordt gevraagd om in overleg te treden met haar Franse collega.

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

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