

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

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

Nr. 295

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 6 april 2009 inzake het 24ste voortgangsrapport HSL-Zuid (periode 1 juli 2008 t/m 31 december 2008) (Kamerstuk 22 026, nr. 293) en over de brief van 28 april 2009 inzake het Assurance-rapport bij Voortgangsrapportage 24 HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 294).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 juni 2009. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

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

Inleiding

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over Voortgangsrapportage 24 van de HSL-Zuid.

Als bijlage heb ik bijgevoegd het rapport van de externe accountant naar de structurele verlaging van de gebruiksvergoeding van HSA als gevolg van reistijdverlies in België en vermindering van het aantal treinpaden naar België (zie vraag 25). Aangezien dit rapport bedrijfsgevoelige informatie bevat stuur ik u dit rapport vertrouwelijk toe.¹

1

Op welke manier en met welke frequentie gaat u de Beneluxtrein handhaven?

Het grensoverschrijdend personenvervoer, dus ook de Beneluxtrein is geliberaliseerd op basis van EU-richtlijnen 91/440/EEG en 2007/58/EG. Hierdoor heb ik formeel geen zeggenschap over het grensoverschrijdende deel van de huidige Beneluxverbinding tussen Amsterdam en Brussel. Ik heb met NS Hispeed afgesproken dat de Beneluxtrein gehandhaafd wordt totdat het vervoer over de HSL-Zuid op stoom is. NS Hispeed handelt ook conform deze afspraak. Maar zoals hierboven aangegeven kan ik NS en NMBS niet verplichten om de huidige Beneluxverbinding permanent in stand te houden.

Ik span mij momenteel in om ten tijde van de start van het internationale vervoer over de HSL-Zuid een extra verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen mogelijk te maken, naast de stoptrein die nu al tussen Roosendaal en Antwerpen rijdt. Een volwaardige internationale Intercity-aansluiting op Roosendaal zie ik als de best mogelijke optie voor de reiziger. Het doortrekken van de Intercity Charleroi-Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal komt hiervoor in aanmerking. In mijn recente gesprek met mijn Belgische collega Vanackere heb ik nogmaals duidelijk mijn voorkeur voor deze optie uitgesproken. Momenteel wordt door ProRail, NMBS en IVW hard gewerkt aan het oplossen van een aantal technische problemen, zodat ik binnen een afzienbare termijn een besluit kan nemen over het wel of niet doorrijden van de Intercity Charleroi-Essen naar station Roosendaal.

2

Heeft AnsaldoBreda inmiddels voldaan aan de verplichting tot levering van treinen aan Denemarken, welke al een aantal jaar geleden geleverd zouden worden?

Naar ik heb vernomen heeft eind mei DSB met AnsaldoBreda overeenstemming bereikt over de herstructurering van het contract. De levering van de treinen is nu uitgesteld tot 2012. Ter overbrugging huurt DSB in totaal 48 treinen van de DB. AnsaldoBreda zal DSB compenseren voor de ontstane extra kosten. Volgens DSB heeft AnsaldoBreda problemen met het zogenaamde trein-management. De nieuwe contractuele afspraken voorzien ook in een splitsing van activiteiten. AnsaldoBreda richt zich primair op de serieproductie, de DSB neemt fouterstel en upgradings van de systemen voor zijn rekening.

3

Waarom is het assurancerapport dat op 17 april 2009 is gedateerd, pas op 28 april 2009 aan de Kamer gestuurd? Waarom is de 24e voortgangsrapportage niet, conform de eis uit de Regeling Grote Projecten, voor 1 april aan de Kamer aangeboden?

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, **alleen voor de leden**, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Ik moet vaststellen dat de voortgangsrapportage tijdig gereed was, maar helaas een aantal dagen te laat aan uw Kamer verstuurd is. De Regeling Grote Projecten vereist dat het assurancerapport binnen twee weken na verzending van het voortgangsrapport aan de Kamer moet worden gestuurd. Daarvan is in dit geval enkele dagen afgeweken.

4

Kunt u uiteenzetten wat de aard en ernst zijn van de in de aanbiedingsbrief genoemde storingen die zijn opgetreden tijdens het testen? Betreft het hier storingen in de infrastructuur of in het materieel of beide? Waarom is het nodig om tijdens de testfase de complete infrastructuur buiten dienst te stellen?

In het treinbeveiligingssysteem van Infrasppeed heeft de leverancier een zodanige storing vastgesteld dat de veiligheid, weliswaar in een uitzonderlijke situatie, in het geding was. Daartoe is de baan, totdat deze storing was verholpen, tijdelijk (gedurende 2 weken) buiten dienst gesteld. Nadat de storing was verholpen is de baan (vanaf eind maart) voor proefrijden weer in dienst gesteld.

Op dit moment loopt er, in nauwe samenwerking met de leverancier, nog een onderzoek om te kunnen borgen dat een dergelijke storing zich in de toekomst niet meer kan voordoen. Naar verwachting wordt dit onderzoek voor de zomer afgerond.

5

Kunt u preciezer aangeven wanneer deze zomer wordt gestart met het 160 km/uur vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam over de HSL?

Het planmatig testen door HSA, in samenwerking met ProRail, van de beoogde startdienstregeling op het traject Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal is in volle gang. Op basis van de resultaten van deze testen zal HSA eind juni besluiten of en wanneer er deze zomer gestart kan worden met het commerciële vervoer. Wanneer de diensten exact starten is nu nog niet te zeggen.

6

Is er nog steeds zicht op dat in mei 2009 de softwareversie voor Level 2 wordt afgerond, zoals u in de VGR schrijft?

Volgens de vigerende planning van HSA komt er in juni een voorlopige software freeze die eind oktober 2009 moet leiden tot een ISA verklaring.

7

Wat is de exacte reden voor het feit dat er een nadere analyse naar het integrale veiligheidssysteem wordt uitgevoerd? De integrale veiligheid van de infrastructuur, inclusief de grensovergang is toch al aangetoond? Wat wordt er precies nader geanalyseerd? Welke vragen zijn er over de bedrijfszekerheid, beschikbaarheid en punctualiteit?

Hier wordt gerefereerd aan de storing in het beveiligingssysteem zoals onder vraag 4 aan de orde is. Deze storing geeft geen aanleiding om het huidige beeld van de bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de infrastructuur te wijzigen. Het proefrijden dat in de afgelopen maanden is uitgevoerd, laat een hoge, aan de verwachting voldoende, bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de infrastructuur zien.

8

Wat is de reden voor het feit dat de Staat € 14 miljoen minder inkomsten van HSA zal ontvangen door een vertraging in België? Waarom moet de

Nederlandse Staat opdraaien voor deze kosten? Wat zijn de vervoersprognoses van HSA nu de tarieven bekend zijn?

Zoals ik bij eerdere gelegenheden aan uw Kamer meldde, gaf ten tijde van de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid België een verwachte reistijd over Belgisch grondgebied aan die aan de biedende partijen is doorgegeven. De biedingen van partijen waren gebaseerd op deze verwachte reistijden. Na de ondertekening van de concessieovereenkomst bleek dat de reistijd in België langer zou zijn dan was opgegeven, vanwege een rekenfout aan Belgische kant en het uitstellen van enkele infrastructurele werken in België. HSA heeft aangegeven dat de onjuiste informatie uit de aanbesteding schade veroorzaakt omdat er bij langere reistijden minder reizigers komen. HSA heeft hiervoor een claim gelegd bij de Staat.

In een bindende adviesprocedure die over deze claim is gevoerd hebben de adviseurs bepaald dat HSA terecht bij de Staat een claim heeft ingediend voor de langere reistijden. De hoogte van deze claim is vervolgens door een extern bureau in opdracht van de Staat beoordeeld en redelijk bevonden. Wegens de langere reistijden in België dient de jaarlijkse gebruiksvergoeding verlaagd te worden met € 11,3 miljoen prijspeil 2000.

De mogelijkheid bestond om de schade die wordt veroorzaakt door de langere reistijden in België te verhalen op de Belgische Staat. Tijdens een serie van gesprekken in 2005 tussen de toenmalige minister Peijs en haar Belgische ambtsgenoot Vande Lanotte is overeenstemming bereikt deze kosten niet te verhalen. In ruil hiervoor was België bereid mee te werken aan een treindienst vanuit Den Haag en Breda naar Antwerpen en Brussel. Deze treindienst wordt door België als onrendabel beschouwd. Deze overeenstemming is in maart 2005 aan uw Kamer aangeboden.

In de concessieovereenkomst is tevens bepaald dat wanneer de Franse vervoerder SNCF niet bereid zou zijn om aan meer dan 12 treinen per richting per dag naar Parijs medewerking te verlenen HSA het recht zou hebben om daarvoor compensatie in de vorm van verlaging van de gebruiksvergoeding te krijgen. Met HSA waren 16 treinen per richting per dag naar Parijs overeengekomen. De SNCF bleek aan niet meer dan 10 treinen per richting per dag naar Parijs te willen meewerken, hetgeen overigens een verdubbeling van het huidige aantal Thalysdiensten inhoudt. Ter compensatie van het mindere aantal treinen naar Parijs heeft het genoemde externe bureau een claim van HSA voor verlaging van de gebruiksvergoeding met € 2,7 miljoen prijspeil 2000 als redelijk beoordeeld.

Het totaal van de jaarlijkse structurele verlaging van de gebruiksvergoeding vanwege beide onderwerpen bedraagt € 14,0 miljoen prijspeil 2000.

Er is geen sprake van dat de definitieve tarieven van HSA nu bekend zijn. Alleen de starttarieven voor de dienst Amsterdam Centraal–Schiphol–Rotterdam Centraal zijn bekend. Alleen HSA beschikt over vervoerprognoses voor de HSL diensten.

9

Het testprogramma voor de Thalys verloopt deels bevredigend, maar er moet nog een aantal stappen worden genomen. Welke stappen zijn dat? Wordt de verwachting dat medio mei 2009 het aangepaste inzetcertificaat wordt verkregen waarmee de Thalys zowel in Nederland als in België kan worden vrijgegeven, bewaarheid?

De komende weken worden naar verwachting de laatste trein-baan-integratietesten uitgevoerd. Indien deze testen met de Thalys bevredigend verlopen dan kan de bewijsvoering ten behoeve van het (aangepaste) inzetcertificaat voor de Thalys gecompliceerd worden. Ik verwacht, onder enig voorbehoud, dat dit eind van de zomer het geval kan zijn. Daarna moeten de betrokken vervoerders SNCF, NMBS, HSA en DB nog activiteiten uitvoeren als duurtesten, proefbedrijf en de opleiding van machisten. Tenslotte moeten alle Thalysstellen nog omgebouwd worden.

10

Kunt u al iets meer duidelijkheid geven over de resultaten van uw onderzoek naar de terugvalopties? Wordt in het onderzoek van de terugvalopties ook de variant onderzocht waarbij gereden wordt met ATB waarbij het HSL-spoor tussen het laatste ATB sein bij Hoofddorp en het eerstvolgende ATB sein bij Rotterdam als 1 blok wordt beschouwd? Welk materieel zou voor deze terugvaloptie kunnen worden gebruikt, per wanneer is dit beschikbaar? Klopt het dat deze terugvaloptie op zeer korte termijn inzetbaar is?

Ik ben van plan het onderzoek naar de terugvalopties in de tweede helft van juni aan uw Kamer toe te zenden. De door u gesuggereerde variant is in het onderzoek meegenomen.

11

Wat is de actuele stand van zaken in de contacten met België en in het bijzonder de samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS? Wanneer is de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS te verwachten? Wat is daarbij de inzet en zijn er mogelijkheden om deze samenwerkingsovereenkomst «af te dwingen»? Gaat u ook aandringen op spoedig bestellen van materieel aan Belgische zijde voor de bediening van Breda en Den Haag? Hoe staat het met het overleg met de NMBS over het vervoer tussen Antwerpen-Essen en Roosendaal?

Het afronden van de samenwerkingsovereenkomst tussen de beide vervoerders hangt nog van de kant van de NMBS voornamelijk op het verkrijgen van zekerheid over de financiële compensatie aan de NMBS door de Belgische Staat voor de bediening Den Haag–Breda–Brussel. Op grond van het ministerieel akkoord gesloten in 2005 moet de NMBS hieraan meewerken, hoewel zij vindt dat dit verliesgevend zal zijn (zie vraag 8).

Zoals ik eerder heb aangegeven ben ik hierover in gesprek met mijn Belgische collega. Het laatste gesprek heeft plaats gevonden op 1 april. Mijn Belgische collega heeft in dit gesprek aangegeven het ministerieel akkoord uit 2005 te zullen naleven, maar dat hij nog wat tijd nodig heeft om de financiële middelen hiervoor te vinden. Dit betreft ook het bestellen van het 20e treinstel. Op dit moment wordt een vervolggesprek tussen mij en mijn Belgische collega gepland.

12

Hoe zijn de testritten in de Groene Harttunnel in januari en februari 2009 verlopen, wat zijn de resultaten? Is het inmiddels wel gelukt om de oorzaken van de stofproblematiek vast te stellen? Zo nee, wanneer is er dan definitieve duidelijkheid over deze problematiek? Hoeveel extra kosten zijn er, respectievelijk worden er, nog gemaakt vanwege het stofprobleem en wie betaalt deze (de aannemer, de Infraprovider of de Staat)?

Vanaf het begin van de stofmetingen in 2008 tot heden is het stofgehalte door 3 schoonmaakacties en vele treinbewegingen inmiddels sterk gereduceerd. Sinds begin 2008 hebben ongeveer 1500 ritten met snelheden tot

160 km/u plaatsgevonden en ongeveer 50 ritten met hoge snelheden (meer dan 250 km/u).

In januari en februari 2009 zijn in totaal 24 ritten met hoge snelheid door de Tunnel Groene Hart uitgevoerd. Na enige lichte stofontwikkeling bij de eerste van deze ritten was er later sprake van helder zicht in de tunnel. Dit correspondeert met de zeer beperkte hoeveelheid stof die nu nog aangehouden wordt in de tunnel.

Het rijden met hoge snelheden in de zomer van 2008 en recent in 2009 veroorzaakte steeds een klein piekje in het stofgehalte bij de eerste treinen, waarna het na meerdere passages weer snel afnam. Er is nu sprake van een stabiel en laag stofniveau, waarbij op de tunnelvloer (tussen de sporen) minder dan 10 gram/m stof wordt aangetroffen. De zich nog voordoende beperkte fluctuaties in het stofgehalte in de tunnel worden nu voornamelijk veroorzaakt door metaaldeeltjes, afkomstig van wielen of rails. Dit is een bekend, voorspelbaar en eindig fenomeen. En met hoge snelheden wordt ook dit vrij zware materiaal de tunnel uit gereden.

Achteraf kan geconcludeerd worden dat bij de oorspronkelijke stofproblemen een gebrek aan treinbewegingen, te beperkte schoonmaak van de tunnel, maar ook het zeer lage gewicht van het fendolite-stof (de brandwerende bekleding) een rol hebben gespeeld.

Over de kosten van de schoonmaak is indertijd al een schikking getroffen tussen de Staat en Infrasppeed. De totale kosten voor de Staat bedroegen ongeveer € 4 miljoen.

13

Zijn in 2009 of 2010 nog meevallers of tegenvallers te verwachten op het HSL-budget als gevolg van de nasleep van de onderbouw, bijvoorbeeld uit hoofde van juridische procedures of opbrengsten van de verkoop van grond?

Bij de arbitrages die lopen in de onderbouw zijn alle betalingen verricht en is in het risicoregister een kans opgenomen op een mogelijke opbrengst. Onderkende risico's betreffende de onderbouw zijn in het risico register opgenomen als z.g.n. RWS-restrisioco. Voor niet onderkende risico's in de exploitatie fase is geen risico reservering opgenomen. De verwachte opbrengsten van gronden zijn opgenomen in de raming.

Overigens worden elk kwartaal de HSL-projectrisico's die infrastructuur gerelateerd zijn geactualiseerd en in geld gekwantificeerd. De in Voortgangsrapportage 24 gepresenteerde prognose geeft daardoor het actuele beeld van de financiële mee- en tegenvallers van de HSL-Zuid. Hierin zijn ook de per 31 december 2008 verwachte opbrengsten van grondverkoop en financiële resultaten van juridische procedures meegenomen.

14

Hoe groot is het bedrag dat u nog wilt verhalen op de aannemers? Betekent een positieve uitspraak een meevaller voor het projectbudget of is het tegenovergestelde het geval, namelijk dat er nog een risico op een tegenvaller is indien de aannemer in het gelijk gesteld zal worden?

Bij de arbitrages die lopen in de onderbouw zijn alle betalingen verricht en is in het risico register een kans opgenomen op een mogelijke opbrengst. Uit oogpunt van onderhandelingspositie worden de kans en de mogelijke opbrengst niet gecommuniceerd.

15

Waarom is in de begroting 2009 (op artikel 17.03 Infracfonds) geen rekening meer gehouden met uitgaven of ontvangsten uit hoofde van de

aanleg van de HSL-Zuid terwijl er nog restpunten worden afgehandeld zijn (w.o. verkoop grond) en er nog claims lopen?

Op moment van het opstellen van de begroting 2009 werd nog voorzien dat de HSL in 2008 zou worden opgeleverd en dat dus ook de uitgaven in dat jaar zouden worden gerealiseerd. Die zijn doorgeschoven naar 2009 en zijn in de VJN 2009 inzichtelijk gemaakt.

16

Wat zijn de onderzoeksresultaten die in het eerste kwartaal 2009 werden verwacht met betrekking tot de elektromagnetische compatibiliteit tussen HSL en nevenliggend conventionele spoor?

- a. Wat wordt precies bedoeld met beperkingen die aan de energie-onttrekking van de HSL-Zuid zijn gesteld ter voorkoming van EMC? Hoe groot zijn deze beperkingen, waar gelden ze en tot welke (snelheids)beperkingen zouden ze kunnen leiden?*
 - b. Welke maatregelen zijn onderzocht ter mitigatie van EMC problemen in het conventionele spoor? Gaat het hier om inframaatregelen in de HSL-infrastructuur, op het conventionele spoor of beide? Zijn deze maatregelen te vergelijken met de maatregelen die ten aanzien van elektromagnetische compatibiliteit op de Betuweroute zijn genomen?*
 - c. Is er ook sprake van maatregelen aan materieel van Hispeed of NS?*
 - d. Welke kosten zijn met de onderzochte maatregelen gemoeid en ten laste van welke partij komen deze kosten? Is de inschatting die u in dit verband gaf in het AO van 20 november 2008, namelijk dat de kosten in het slechtste geval 40 à 80 mln. kunnen bedragen, nog actueel?*
 - e. Hoe kan het dat beperking van de energievoorziening geen gevolgen heeft voor de start van het vervoer?*
 - f. Geven deze beperkingen de HSA het recht op schadevergoeding?*
- a. Zonder aanvullende maatregel geldt een beperking dat de maximale stroom die een trein kan gebruiken 500A is. Dit betekent dat HSA zonder beperking een enkel stel materieel kan inzetten. Het incidenteel gebruik van een dubbelstel Thalys is procedureel te borgen. Voor regulier gebruik van dubbelstel materieel (Thalys of V250) zijn verdergaande EMC maatregelen nodig. Die worden thans op basis van de verrichte onderzoeken nader bepaald.
 - b. De beoogde maatregelen dienen zowel op de HSL-infrastructuur, als op het conventionele spoor, als in een bepaalde materieelsoort van NS genomen te worden. Ze zijn vergelijkbaar met de maatregelen die op Betuweroute zijn genomen, zij het dat de maatregelen voor de HSL (zeker voor de zuidelijke sectie) omvangrijker zijn en meer robuust moeten worden uitgevoerd vanwege het langere gebied van samenloop van de HSL en het conventioneel spoor.
 - c. Uit onderzoek van het materieel dat van het nevenliggende conventioneel spoor gebruik maakt, is gebleken dat er één materieelsoort van NSR is welke beïnvloed wordt, te weten het VIRM-1 materieel. Hiervoor worden maatregelen getroffen.
 - d. De resultaten van het tot dusver uitgevoerde onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn en wat de kosten daarvan zijn, geven aan dat de kosten voor de Staat naar verwachting de € 40 mln. niet te boven zullen gaan (dit zijn de maatregelen op de HSL-Zuid infrastructuur, conventioneel spoor en NSR trein). Vooralsnog ga ik er van uit dat dekking uit de risicoreservering mogelijk is.
 - e. Het vervoer wordt geleidelijk over een aantal jaren opgestart, te beginnen met TRAXX+Prio, daarna Thalys en AnsaldoBreda. Op basis van de verrichte onderzoeken is de verwachting dat de te nemen EMC maatregelen in de pas zullen blijven lopen met deze geleidelijke opstart van het vervoer door HSA.
 - f. Contractueel heeft HSA het recht om te eisen dat op de infrastructuur

uitvoering van het met haar overeengekomen dienstenpatroon mogelijk is. Er is in de concessieovereenkomst niet overeengekomen dat HSA met dubbele treinen moet kunnen rijden. De verwachting is dan ook dat vanwege de EMC problematiek geen recht op schadevergoeding voor HSA ontstaat.

17

Kan uitvoeriger worden toegelicht welke twee substantiële geschillen er nog zijn met Infrasppeed en waarom deze geschillen zijn ontstaan? Zijn in de contracten tussen de Staat en Infrasppeed geen afspraken gemaakt over renteverrekening, indexatie en de kosten van elektriciteit? Wat is de financiële omvang van het geschilpunt en welke partij claimt wat?

Een geschil met Infrasppeed betreft de zogenaamde reimbursable sum. Dit is een in het contract opgenomen stelpost. Deze stelpost is door Infrasppeed als onderdeel van de kosten meegefinancierd. Slechts een deel van de stelpost is daadwerkelijk besteed. Het restant moet naar de mening van de Staat worden terugbetaald. Het nog lopende geschil gaat over het toe te passen prijspeil met bijbehorende indexering en bespaarde financieringskosten (rente).

Het andere geschil gaat over de kosten van de elektra-aansluitingen. De kosten van de aansluitingen komen volgens het contract voor rekening van de Staat. De Staat claimt bij Infrasppeed de kosten van kabels die Infrasppeed de elektrabedrijven heeft laten aanleggen tussen de aansluiting en de technische ruimten van Infrasppeed. Infrasppeed op zijn beurt claimt bij de Staat kosten van het later dan gewenst beschikbaar zijn van elektra aansluitingen.

Claims zijn met een mogelijke opbrengst of kosten en kans opgenomen in het risico register. Uit oogpunt van onderhandelingspositie wil ik hier geen uitspraken doen over een kans en een mogelijke opbrengst van de claims.

18

Waarom was de noodzaak van een hotbox detectiesysteem niet voorzien? Hoe is voor het Belgische en Franse deel van het HSL-traject hier mee omgegaan? Was daar al wel geanticipeerd op dit systeem? Zo nee, is/wordt daar ook gekozen voor het alsnog aanbrengen van dit systeem in de rails in plaats van in de trein? Is bekend wat de kosten in België en Frankrijk zijn inzake hotbox-detectie en wie deze betaalt? Wat zijn de kosten in Nederland geweest voor de inbouw van hotbox-detectie-systemen? Wie heeft het alsnog aanbrengen van dit systeem in de baan betaald?

Volgens de Europese regelgeving (TSI) hoort hete-as detectie (hotbox) in de trein aangebracht te zijn. Infrasppeed is op basis van deze TSI gecontracteerd en heeft dus geen hotbox aangebracht in de infra.

De Thalys is echter een bestaande trein en kan technisch niet meer aangepast worden met een hotbox-detectie en hoeft dit ook niet volgens dezelfde Europese regels. In zowel Frankrijk als België is hotbox-detectie (overigens zonder discussie) in de baan aangebracht door de betreffende infrabeheerders. Het is onbekend wat daarvan de kosten zijn. De kosten in Nederland bedroegen € 1.6 mln. voor de realisatie en € 4.5 mln. voor onderhoud gedurende 25 jaar en zijn betaald door de Staat.

19

Wat zijn de gevolgen van het feit dat de aan de Infraprovider te betalen vergoeding ten onrechte niet is geïndexeerd? En waarom is niet geïndexeerd? Wat zijn daaromtrent de gemaakte afspraken? (Assurance-rapport)

De te betalen beschikbaarheidsvergoeding is geïndexeerd op basis van vooraf aangenomen percentages. Jaarlijks wordt dit achteraf gecorrigeerd op basis van de werkelijke percentages. Het betreft hier dus uitsluitend het verschil tussen de contractueel overeengekomen forfaitaire indexering en de werkelijke indexering over 2008.

Het contractmanagement van het infraprovider-contract is overgedragen van RWS naar ProRail. Pas na het verschijnen van Voortgangsrapportage 24 werd geconstateerd dat verzuimd is de bijbehorende procedure voor de jaarlijkse actualisatie van de indexering per eind 2008 uit te voeren. Dit wordt in 2009 alsnog gecorrigeerd. De financiële gevolgen zijn naar verwachting gering.

20

Kunt u reageren op, en uw eigen oordeel geven over, de volgende uitspraken die de accountantsdienst doet in haar rapportage ten aanzien van de organisatie van het groot project HSL-Zuid (Assurancerapport):

- a. *«Wij zijn van mening dat zolang er nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is een «system integrator» noodzakelijk blijft om te borgen dat escalatie mogelijk is naar een gremium waar snel genoeg beslissingen kunnen worden genomen»*
- b. *«Zolang er nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is, zal naar onze mening ook bij het management van de ProRail lijnorganisatie bijzonder aandacht voor de HSL-Zuid noodzakelijk zijn»*
- c. *«Het instellen en het functioneren van de Stuurgroep VenW/ProRail/HSA/IFS heeft geholpen voor een betere communicatie tussen partijen maar heeft de beschikbaarheid van de treinen niet versneld. (...) «Wij adviseren om, zolang er nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is, een Stuurgroep in welke vorm dan ook in stand te houden».*

- a. Het belang van een system integrator is onderkend sinds de ERTMS problematiek zichtbaar werd. Het hebben van een system integrator was een belangrijke reden om de volledige verantwoordelijkheid voor de HSL-Zuid bij de DG-RWS neer te leggen. Het belang van de system integrator is niet verdwenen met de oplevering van de infrastructuur, zoals de accountantsdienst terecht opmerkt. Vanwege de oplevering van de infrastructuur is de volledige verantwoordelijkheid en deze functie van system integrator nu neergelegd bij de DG-Mobiliteit.
- b. De betrokkenheid van ProRail bij de HSL-Zuid zal de komende jaren van groot belang zijn. Niet alleen de borging van een stabiel vervoerssysteem zal aandacht vergen van het ProRail management, ook de introductie van verschillende treintypes door HSA zal aandacht vergen. ProRail is zich van dit belang bewust. Er wordt door ProRail hard aan gewerkt om de verantwoordelijkheid voor de HSL-Zuid te integreren in haar lijnorganisatie zodat de afstemming tussen de taken die speciaal voor de HSL-Zuid worden uitgevoerd en de taken voor het reguliere NS verzekerd is.
- c. De stuurgroep die voorheen fungeerde onder voorzitterschap van de DG-RWS is na de overdracht van de verantwoordelijkheid aan de DG-Mobiliteit in stand gehouden. Het voorzitterschap ligt nu bij de DG-Mobiliteit. Vooralsnog zal de stuurgroep in stand blijven.

21

Kunt u aangeven welke concrete regelgeving leidt tot de noodzaak van extra maatregelen met betrekking tot brandveiligheid aan de Thalys-treinstellen? Zijn deze regels strenger dan de regels die gelden voor het rijden door de spoortunnel in Antwerpen? Zijn deze regels strenger dan de regels die gelden voor de technisch verwante TGV-Réseautreinen door de tunnel bij Modane? Indien sprake is van zwaardere eisen: kunt u toelichten waar deze hun oorsprong vinden? Valt deze regelgeving onder

de tunnelwetgeving waarvan u heeft aangegeven die te zullen heroverweden?

De discussie rondom de brandveiligheid van de Thalys stamt uit eind 90-er jaren. Indertijd zijn afspraken gemaakt over de evacuatie van passagiers uit (brandende) treinen in de HSL-tunnels. Er werd van deze treinen geëist dat er geen rook of vuur zou kunnen uitslaan. De veronderstelling was dat deze eisen ook in de Europese regelgeving (TSI) aangaande treinen opgenomen zouden worden. Dat is evenwel niet gebeurd. Maar deze brandveiligheidseisen waren wel onderdeel geworden van afspraken over tunnelveiligheid met de lokale overheden langs het HSL-tracé.

De brandveiligheidseisen die zijn toegepast in Nederland zijn strenger dan eisen in België of Frankrijk, en ook strenger dan de TSI's. Gevolg is dat treinen, zoals de Thalys die voldoet aan de TSI (op dit punt) niet geweerd worden. Inmiddels is met de lokale bevoegde gezagen in 2008 een nieuw evacuatieconcept voor de reizigers uit een brandende trein in een tunnel overeengekomen. Hierbij wordt nu wél rekening gehouden met rook en vuur uit een trein (Thalys) tijdens een evacuatie. Het ministerie is de inspanningsverplichting aangegaan om te onderzoeken of er nog mogelijkheden waren om de Thalys (motorwag) brandveiliger te maken.

Uit het onderzoek bleek dat er technische mogelijkheden zijn om de brandveiligheid verder te verbeteren. De Thalyseigenaren antwoordden in reactie op het onderzoek niet overtuigd te zijn van de effectiviteit van de geschetste opties en aanpassingen aan de Thalys ook niet nodig te vinden. De Thalyspartners stellen terecht dat al hun materieel voldoet aan de TSI's en dat de Thalys veiliger is dan de meeste Nederlandse treinen. Op 4 juni jongstleden is de reactie van de Thalyseigenaren besproken in een bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten. Daar hebben de gemeenten aangegeven dat ze kennis hebben genomen van het standpunt van de Thalyseigenaren. De minister heeft toegezegd de inspanningsverplichting voor verdere optimalisering van de brandveiligheid van de Thalys wederom op zich te nemen zodra er zich in de toekomst een passende gelegenheid voordoet.

22

Kunt u een inschatting maken van de kosten die gepaard gaan met het brandveiliger maken van de Thalys-treinen? Heeft u concrete ideeën over wie de kosten hiervan moet dragen?

Zie 21

23

De accountantsdienst geeft aan dat het dossier tegemoetkoming van HSA slechts deels onafhankelijk is getoetst door de landsadvocaat en een accountantskantoor. Deelt u die conclusie? Welke delen zijn getoetst en wat waren de resultaten van de toetsing? En welke delen zijn niet getoetst? Welke andere oorzaken zijn er, naast het niet beschikbaar stellen door HSA van informatie, voor het feit dat er geen integrale onafhankelijke toets is uitgevoerd? (Assurancerapport)

Zoals ik uw Kamer tijdens de bespreking van het met HSA bereikte Memorandum van Overeenstemming heb laten weten is met HSA een uitstel van betaling voor de gebruiksvergoeding overeengekomen voor de eerste drie, maximaal vier jaar na Aanvangsdatum. Dit is gebeurd omdat HSA vanwege de externe oorzaak die de ERTMS problematiek is buiten haar schuld de eerste jaren na Aanvangsdatum niet zou overleven.

De korte termijn financiële problematiek van HSA is door een extern accountantsbureau getoetst en bevestigd. Het rapport met de conclusies van deze toetsing zijn aan uw Kamer vertrouwelijk toegezonden.

De opmerking van de Auditdienst heeft betrekking op de lange termijnprognoses van HSA. Ik heb u laten weten dat HSA niet bereid was om inzage te geven in haar lange termijnprognoses zodat daarover geen onafhankelijke toetsing mogelijk was. Aangezien HSA geen financiële ondersteuning vroeg voor de lange termijn was het niet geven van inzicht in de lange termijn prognoses geen breekpunt tijdens het overleg met HSA en haar aandeelhouder NS.

24

Op basis van welke gegevens hebt u dan aan HSA voor een periode van vier jaar uitstel van betaling verleend? Bent u bereid de achterliggende berekeningen en onderbouwing openbaar aan de Kamer te verstrekken? Kunt u exact aangeven welke bedragen HSA de komende 15 jaar aan de Staat gaat betalen en welke bedragen aan HSA worden betaald?

Zoals ik uw Kamer tijdens de bespreking van het met HSA bereikte Memorandum van overeenstemming heb laten weten is mijn besluit om tot het MoU met HSA te komen gebaseerd op de korte termijn financiële problematiek van HSA als gevolg van ERTMS. Mijn besluit is daarbij mede gebaseerd op de toets op de financiën van HSA gedurende de eerste jaren na Aanvangsdatum door een externe accountant. Het rapport van de accountant is uw Kamer vertrouwelijk ter beschikking gesteld. Openbaar maken van dit rapport is naar mijn mening niet aan de orde aangezien het bedrijfsvertrouwelijke informatie bevat.

Gelet op de aard en opbouw van het rapport is het geen optie het alsnog geschikt te maken voor openbare publicatie zoals onlangs in uw procedurevergadering van 27 mei 2009 werd voorgesteld.

HSA zal de contractueel overeengekomen gebruiksvergoeding verschuldigd zijn minus de compensatie vanwege de langere reistijden in België en het minder aantal treinen naar Parijs (zie vraag 8). Het gaat daarbij in totaal om € 164, 5 miljoen per jaar op prijspeil 2009. Gedurende de eerste vier jaar na Aanvangsdatum gelden respectievelijk de volgende kortingspercentages: 60%, 45%, 30% en 15%. Op grond van het memorandum van overeenstemming zal HSA gedurende de eerste drie, maximaal vier jaar na Aanvangsdatum uitstel van betaling krijgen voor de gebruiksvergoeding. HSA zal dit uitgestelde bedrag gedurende de laatste drie jaar van de concessieperiode inclusief rente alsnog moeten betalen. Aan HSA dient nog een schadevergoeding betaald te worden vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009. De hoogte van deze vergoeding is nog niet bekend omdat HSA hiervoor nog geen claim met onderbouwing heeft ingediend.

25

Kunt u het externe onderzoek beschikbaar stellen waaruit blijkt dat verlaging van de gebruiksvergoeding die HSA moet betalen een redelijke compensatie is? En welk deel van deze schadevergoeding is het gevolg van de reistijdproblemen in België en welk deel het gevolg van het verminderde aantal treinen naar Parijs?

Ik ben bereid u dit onderzoek van de externe accountant vertrouwelijk ter inzage te geven. Het onderzoek bevat bedrijfsgevoelige informatie van HSA.

26

Wat wordt bedoeld met «Europese problemen met ERTMS»?

Hiermee wordt bedoeld op het probleem dat er nog weinig leveranciers zijn die een ERTMS systeem in de trein kunnen leveren met een zogenaamde EC Declaration of Conformity. Het is derhalve voor HSA een exogene factor die niet door haar (of een andere partij) te beïnvloeden is.

27

Zijn de eerste testtreinen van AnsaldoBreda, zoals aangekondigd, daadwerkelijk geleverd in het tweede kwartaal van 2009? Hoe verlopen de testen daarmee?

Het eerste treinstel is op 28 april 2009 in Watergraafsmeer aangekomen. Het betrof een trein zonder interieur maar ingericht met meetapparatuur. Een tweede treinstel (met interieur) is op 12 mei 2009 gearriveerd. Beide treinen zullen na afronding van het statisch en dynamisch meetprogramma teruggegaan naar Italië voor afbouw. Pas in een later stadium zullen ERTMS-testen met de treinstellen worden uitgevoerd.

28

Klopt de inschatting dat het Traxx-materieel waarschijnlijker later klaar is dan het Ansaldo-Breda materieel? Zo ja, wat zijn hiervan de mogelijke financiële gevolgen en de gevolgen voor dienstregeling en snelheden?

HSA heeft mij bericht dat dit niet het geval is.

29

Kunt u aangeven welke verschillende treintypen eventueel tegelijkertijd kunnen worden ingezet en welke niet?

Over de exacte wijze waarop het materieel in gebruik zal worden genomen, onder welk beveiligingsregime en met welke snelheden en frequentie ben ik nog in gesprek ben met HSA.

30

Wat is de meest actuele inschatting van de start van het vervoer, uitgesplitst naar de verschillende materieeltypen (Traxx Level 1, Traxx Level 2, Thalys en V250)?

Zie 29

31

Kunt u, op basis van de meest actuele inschattingen, een totaaloverzicht voor de Tweede Kamer opstellen waarin duidelijk wordt op welke trajectdelen van de HSL-Zuid (inclusief Den Haag en Breda) op welk moment gestart zal worden met het vervoer, met welk materieel, met welke bedieningsfrequentie, tegen welk tarief en welke reistijdwinst dat oplevert? Kunt u daarbij ook aangeven wat volgens uw planning de uiterste datum is waarop welke treinen op welke trajecten moeten rijden?

Zie 29

32

Bent u nog steeds van mening dat ERTMS nog niet stabiel is? Zo ja, zou u kunnen aangeven wat u daarbij precies bedoelt? De baanzijde is immers opgeleverd, op meerdere plaatsen in Europa rijden al treinen op ERTMS. Wordt het standpunt dat ERTMS nog niet stabiel is en de relatie daarvan met de vertraging op de HSL-Zuid onderschreven door UNIFE/UNISIG?

Inmiddels is onder ERTMS Level 1 een stabiele situatie ontstaan. Naar verwachting zullen zich in de aanloop naar het vervoer onder Level 2 nog wel wat kinderziekten gaan voordoen.

De overgang Nederland – België is nog niet in een duurbedrijf onder operationele condities beproefd. Dat zal dit najaar gaan plaatsvinden. UNIFE/UNISIG heeft een belangrijke rol bij de opstelling van specificaties, maar is niet betrokken in het vrijgaveproces van de HSL-Zuid.

33

Wat bedoelt u met integratie van infrastructuur en materieel? De infrastructuur is toch gewoon klaar en het gaat dus toch alleen over materieeltests, die moeten uitwijzen of het materieel al geschikt is om over de infrastructuur te rijden.

Dat is correct, maar in het kader van de Europese regelgeving worden de infrastructuur en het materieel separaat vrijgegeven. De integratie van beiden is niet in een wettelijk kader geregeld. Het vaststellen van een geslaagde integratie vindt plaats met Trein-Baan Integratietesten.

34

Waarom worden hogere ontvangsten van derden automatisch gebruikt voor ophoging van het projectbudget? Is dit niet strijdig met het beleid van scheiding van inkomsten en uitgaven? Waar komen deze extra ontvangsten vandaan?

Ontvangsten voor het project worden in het kader van de scheiding van inkomsten en uitgaven centraal binnen Rijkswaterstaat ontvangen. Tegenover de ontvangsten van derden staan doorgaans uitgaven door de projectorganisatie. Om voor het project de uitgaven te compenseren worden de ontvangsten ten gunste van het project gebracht in de vorm van een budgetophoging.

Ontvangsten ontstaan door extra werk dat de projectorganisatie in opdracht en voor rekening van derden (ProRail, gemeenten, provincies e.d.) uitvoert. Daarnaast door verkoop van overtollige gronden, schadevergoedingen van derden enz. waarvoor ten laste van het projectbudget voorheen uitgaven zijn gedaan, bijvoorbeeld door de aankoop van gronden.