

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
31 oktober 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.05.02644	-
Onderwerp	
Kamervragen inzake HSA en ERTMS	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de door de leden van de vaste commissie voor verkeer en waterstaat tijdens het algemeen overleg van 13 oktober 2005 gestelde vragen inzake HSA en ERTMS.

1. Wat gebeurt er als het inhoudelijke conflict tussen de Staat en HSA over de verantwoordelijkheid voor het niet tijdig beschikbaar zijn van de treinen voor de rechter komt?
1. Ik ga ervan uit dat NS treinen vindt en dat er vanaf 1 april 2007 treindiensten worden uitgevoerd over de HSL-Zuid zoals de reizigers is beloofd. HSA is in ieder geval verplicht om vanaf 1 april 2007 gebruiksvergoeding te betalen voor het exclusieve recht om over de HSL-Zuid hogesnelheidstreinen te laten rijden, of ze van dat recht gebruik maken of niet. Een eventuele juridische procedure doet overigens niets af aan de verplichting van HSA om per 1 april 2007 de met haar gecontracteerde vervoersdiensten uit te voeren. Ik wil de gebruiksvergoeding ontvangen, maar nog veel liever zie ik per 1 april 2007 hogesnelheidstreinen op de HSL-Zuid rijden.
2. Heeft de minister er alles aan gedaan om te voorkomen dat de treinen te laat zijn, wat heeft de minister gedaan om HSA en NS aan de afspraken te houden?
2. Ja, ik heb alles gedaan wat binnen mijn mogelijkheden ligt als minister en wat bij een zakelijke relatie tussen twee contractpartners past. De Staat heeft in

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

december 2001 een contract met HSA gesloten waarin HSA wordt verplicht om per 1 april 2007 hogesnelheidsdiensten uit te voeren over de HSL-Zuid. De verantwoordelijkheid om treinen te bestellen en om te zorgen dat deze op tijd beschikbaar zijn ligt bij HSA. Ik heb HSA elke keer als ze een onderwerp aangreep om de bestelling van treinen uit te stellen, zoals de discussie over tariefrestrictie en de arbitrage met de NMBS, laten weten dat de genoemde onderwerpen geen reden waren om de bestelling van de treinen uit te stellen. HSA heeft in reactie hierop steeds aangegeven dat de treinen tijdig beschikbaar zouden zijn. Ook bij de uiteindelijke bestelling van de eerste treinen in mei 2004 gaf HSA aan dat de treinen tijdig beschikbaar zouden zijn. Ik heb in de zomer van 2004 HSA om opheldering gevraagd over het afleverschema van de treinen nadat HSA mij had laten weten dat zij per 1 april 2007 zes AnsaldoBreda treinen beschikbaar zou hebben. HSA gaf hierop aan dat er per 1 april 2007 voldoende treinen beschikbaar zouden zijn om het dienstenpatroon te kunnen uitvoeren. Pas in de zomer van 2005 meldde HSA mij dat de treinen niet tijdig beschikbaar zullen zijn. Ik heb HSA aangespoord om tijdig te bestellen binnen de ruimte die het contract mij daarvoor bood.

Ten aanzien van de ombouw van de bestaande V300 (Thalys) treinen heeft HSA mij om bijstand gevraagd om de SNCF te bewegen ERTMS zo snel mogelijk in te laten bouwen in de V300 (Thalys) treinen. Ik heb in mijn contacten met de Franse overheid en SNCF aangedrongen op versnelling van de ombouw van deze treinen. Het resultaat hiervan is geweest dat er per december 2007 genoeg V300 treinen beschikbaar zijn om te starten met de dienstregeling tussen Amsterdam en Parijs. Vóór mijn interventies was de planning nog midden 2008.

3. Wat gebeurt er als HSA failliet gaat? Hoe beoordeelt de minister de kans dat HSA failliet gaat, en wat zouden de kosten in tijd en geld zijn om een nieuwe aanbestedingsprocedure te starten?
3. Het doel van de HSL-Zuid is om de reizigers vervoer te bieden. Dit betekent dat ik in het contract heb gezorgd voor continuïteit van het vervoer, ook als HSA failliet mocht gaan.

HSA zal echter niet meteen failliet gaan. De deelnemende partijen in HSA, NS en KLM, staan garant dat HSA bij aanvangsdatum (1 april 2007) is gefinancierd met een eigen vermogen van Euro 44 miljoen prijspeil 1 januari 2000. Wanneer HSA tijdens de concessieperiode verlies leidt wordt het eigen vermogen tot een maximum van Euro 200 miljoen prijspeil 1 januari 2000 aangevuld, bovenop de Euro 44 miljoen bij Aanvangsdatum.

In het contract met HSA zijn bepalingen opgenomen voor het geval HSA desondanks failliet gaat. HSA is gedurende 1 jaar na een eventueel faillissement verplicht om de vervoerdiensten te continueren, voor rekening van de Staat. De Staat kan daartoe beschikken over de treinen van HSA. Het jaar dat HSA nog

doorrijdt kan de Staat gebruiken om te zoeken naar een nieuwe vervoerder. Een nieuwe aanbestedingsprocedure kan worden doorlopen. De voorbereiding hiervan kan al starten voor HSA failliet is gegaan aangezien de Staat het faillissement kan zien aankomen. Een nieuwe aanbestedingsprocedure zal tussen de één en twee jaar duren en enkele tientallen miljoenen kosten. De exacte duur en kosten zijn afhankelijk van de inhoud en omvang van de aanbestedingsprocedure.

4. De minister heeft aangegeven dat de vertraging in de aflevering van de treinen de Staat geen geld gaat kosten, is dit zeker?
4. Ja, HSA is contractueel verplicht om vanaf 1 april 2007 gebruiksvergoeding te betalen voor het exclusieve recht om over de HSL-Zuid hogesnelheidstreinen te laten rijden, of ze van dat recht gebruik maken of niet. De Staat is verplicht om vanaf 1 april 2006 Infrasppeed te betalen voor de beschikbaarheid van de HSL infrastructuur. De financiële situatie voor de Staat verandert door vertraging in de aflevering niet.
5. Kan de minister de garantie geven dat de bestaande verbindingen blijven bestaan zolang de HSL-Zuid nog niet in gebruik is genomen?
5. De bestaande internationale verbindingen worden onderhouden door NS Internationaal, te weten de Thalysverbinding naar Brussel en Parijs en de Beneluxtrein naar Brussel. De heer Veenman van NS heeft mij verzekerd dat de bestaande verbindingen gehandhaafd blijven totdat de HSA treinen gaan rijden.
6. Kan de minister aangeven wie er schuld heeft aan het feit dat de treinen te laat worden afgeleverd?
6. De Staat heeft in december 2001 een contract met HSA gesloten waarin HSA wordt verplicht om per 1 april 2007 hogesnelheidsdiensten uit te voeren over de HSL-Zuid. De verantwoordelijkheid om daarvoor treinen te bestellen die voldoen aan de eisen en die op tijd beschikbaar zijn ligt bij HSA. HSA heeft de eerste treinen in mei 2004 besteld bij AnsaldoBreda. Wat er de oorzaak van is dat AnsaldoBreda deze treinen te laat aflevert is mij niet bekend. Ik weet wel dat de reden die door HSA en NS naar voren wordt gebracht, te late levering van ERTMS specificaties door de Staat, geen hout snijdt. Andere treinenbouwers in Europa kunnen met dezelfde ERTMS specificaties wel tijdig treinen gereed hebben.

De schuldvraag acht ik op dit moment niet relevant. Het gaat mij er nu om dat er per 1 april 2007 treinen gaan rijden op de HSL-Zuid. Over de schuldvraag zal wel een juridische procedure worden doorlopen. Het contract tussen de Staat en HSA biedt hiervoor de mogelijkheid.

7. HSA geeft al sinds 2003 aan dat er een probleem is met de beveiliging. Hoe lang weet de minister al dat er een probleem is?
7. Dat de in Europa gehanteerde ERTMS versie niet voldeed aan de eisen was bij de ondertekening van het contract tussen de Staat en HSA in december 2001 bij beide partijen bekend. Om die reden is in het contract rekening gehouden met de wijzigingen die in de ERTMS versie zouden worden doorgevoerd. Om er zeker van te zijn dat voor de ingebruikname van de HSL-Zuid een interoperabele ERTMS versie bestaat heb ik het initiatief genomen om te totstandkoming van een interoperabele versie te versnellen. Dit initiatief van de zogenaamde corridorgroep heeft ertoe geleid dat er in de zomer van 2005 overeenstemming is bereikt over de noodzakelijke aanpassing van de ERTMS specificaties.
8. Klopt de redenering van de minister dat HSA eerder de treinen had kunnen en moeten bestellen? Welke deskundigen ondersteunen de mening van de minister dat HSA de treinen eerder had kunnen bestellen?
8. Ik heb niet gezegd dat de HSA de treinen eerder had moeten bestellen, daar ga ik niet over. Ik heb wel geconstateerd dat HSA de eerste treinen tweeënhalf jaar na de ondertekening van het contract met de Staat heeft besteld en dat HSA nu met de melding komt dat de treinen te laat worden afgeleverd.

De stelling van HSA dat deze vertraging veroorzaakt wordt doordat AnsaldoBreda nu pas kan starten met de bouw van de HSA treinen, omdat de Staat pas recent de nieuwe ERTMS specificaties aan HSA heeft gegeven, is niet juist. De bouw van de treinen is niet afhankelijk van ERTMS specificaties. Andere leveranciers in Europa slagen er nu al in om met de beschikbare informatie over de specificaties treinen te bouwen met ERTMS level 2. Mijn mening over de stelling van HSA wordt ondersteund door de Europese commissie. De heer Vinck, de EU coördinator voor ERTMS, heeft mij dit schriftelijk laten weten. en door het feitelijk rijden van treinen met ERTMS level 2 in verschillende Europese landen.

9. Waarom lukt het bij de Betuweroute wel om de juiste treinen op tijd te kunnen laten rijden, en lukt het bij de HSL-Zuid niet? Als er nu dezelfde treinen worden besteld als bij de Betuweroute is dat dan de oplossing? Zijn deze treinen snel genoeg? En wie krijgt de rekening gepresenteerd?
9. Ik heb NS en HSA gevraagd te onderzoeken of er met andere treinen wel per 1 april 2007 op de HSL-Zuid kan worden gereden. Ik ga ervan uit dat NS en HSA treinen vinden. Voor de Betuweroute heb ik op 19 september 2005 een *memorandum of understanding* (MOU) ondertekend met de leasemaatschappijen Mitsui en Angeltrains. Deze leasemaatschappijen hebben aangegeven per 1 januari 2007 locomotieven uitgerust met ERTMS level 2 beschikbaar te hebben

voor gebruik op de Betuweroute. Ik heb NS en HSA gewezen op dit MOU en hen gevraagd dit te betrekken bij hun onderzoek naar alternatief materieel voor de HSL-Zuid.

Of de leasemaatschappijen Mitsui en Angeltrains een oplossing kunnen bieden voor de HSL-Zuid zal uit het onderzoek van NS en HSA moeten blijken. De voor de Betuweroute bestelde locomotieven hebben een maximale snelheid van 160 km/uur. Ik ga er overigens vanuit dat de kosten voor het tijdig beschikbaar hebben van alternatief materieel voor de HSL-Zuid door HSA worden gedragen.

10. De minister geeft aan dat de door HSA voorgestelde oplossing, de aanleg van TBL2, niet kan, maar in België wel. Hoe kan dit? Er worden op dit moment verschillende beveiligingssystemen in verschillende landen gebruikt, waarom kan het daar wel, en waarom zou het bij ons niet kunnen?
10. TBL2 is een treinbeveiligingssysteem dat op de hogesnelheidslijn tussen Luik en Leuven wordt toegepast. Het implementeren van dit systeem als back up is door mij sinds 2003 meerdere malen onderzocht in nauwe afstemming met Belgische infrabeheerder die veel kennis en ervaring met dit systeem heeft opgedaan. De aanleg van het Belgische TBL2 systeem in Nederland, vergt na een besluit tot aanleg minimaal twee jaar om het technisch te realiseren. Daarbij is ook een intensief vrijgavetraject in Nederland nodig. Volgens de Belgische infrabeheerder is het niet mogelijk om in Nederland voor 1 april 2007 TBL2 in gebruik te nemen. De bouwer van de HSL infrastructuur in Nederland Infrasppeed heeft dit bevestigd.

In België zou tijdige aanleg van TBL2 wel tijdig mogelijk zijn omdat daar al ervaring bestaat met het systeem. Het systeem is daar vrijgegeven voor gebruik tot maximaal 160 km/uur. Indien extra maatregelen worden genomen is een maximale snelheid van 300 km/uur toelaatbaar. De bouwer van de Belgische HSL infrastructuur heeft ervaring met het TBL2 systeem. In Nederland is dat niet het geval.
11. Waarom biedt het contract van de Staat met HSA niet de garantie dat de treinen op tijd beschikbaar zijn? Zit er in het contract geen stok waarmee de minister HSA kan slaan?
11. In het contract tussen de Staat en HSA is de verantwoordelijkheid voor het tijdig beschikken over voldoende toegelaten treinen bij HSA gelegd. Het contract bevat een financiële stimulans voor HSA om aan haar verplichting te voldoen; de gebruiksvergoeding die verschuldigd is vanaf Aanvangsdatum.
12. Wat betekent het voor de dienstregeling 2007 als de HSA niet per 1 april 2007 gaat rijden?
12. Door de ingebruikname van de nieuwe spoorlijnen HSL-Zuid en Betuweroute in 2007 zal er sprake zijn van wijzigingen in de dienstregeling van de gebruikers

van het Nederlandse spoorweginet. De wijzigingen naar aanleiding van de uitbreiding van de infrastructuur zijn door NS, ProRail en de goederenvervoerders aangegrepen om samen naar de gehele opzet van het systeem te kijken en een nieuwe dienstregeling te ontwerpen voor 2007. Er zijn echter nog geen plannen aan mij voorgelegd noch besluiten genomen ten aanzien van deze nieuwe dienstregeling. Voor een algemene toelichting op de werking van het systeem verwijs ik u naar de brief van 11 april 2005 (DGP/SPO/u.05.00692) in antwoord op vragen van de leden Gerkens, Van Hijum en Bujs.

Ik ga ervan uit dat NS en HSA treinen vinden zodat de ingebruikname van de HSL-Zuid per 1 april 2007 doorgang kan vinden. Als NS en HSA niet genoeg treinen vinden voor de volledige uitvoering van de geplande diensten zal een gedeeltelijke uitvoering van de geplande diensten moeten plaatsvinden. Een dergelijke gedeeltelijke uitvoering zal dan worden verwerkt in de plannen voor de dienstregeling 2007.

13. Wil de minister ERTMS eigenlijk wel invoeren? En waarom niet op het gehele Nederlandse spoornet? Hoe kan het dat andere landen andere beveiligingssystemen invoeren, is er sprake van weggegooid geld bij ATB+?
13. In Europees verband is besloten om één gemeenschappelijk beveiligingssysteem te gaan gebruiken zodat treinen gemakkelijker in meerdere landen kunnen gaan rijden. Dit ERTMS systeem is een sprong vooruit in Europa. Ik steun de keuze om op termijn een gemeenschappelijk beveiligingssysteem in Europa te gebruiken en zal ERTMS in Nederland invoeren. In eerste instantie wordt in 2007 in Nederland ERTMS gebruikt op de HSL-Zuid en de Betuweroute. Tussen Amsterdam en Utrecht wordt bovendien in 2007 een zogenaamd dual signalling systeem toegepast. Dat bevat zowel het nieuwe ERTMS als het huidige, op het Nederlandse spoorweginet toegepaste ATB-systeem. Mede vanwege de grote diversiteit aan treinen die over het baanvak Amsterdam - Utrecht rijden is invoering van uitsluitend ERTMS daar onmogelijk, omdat al die verschillende soorten treinen dan in één keer omgebouwd zouden moeten worden naar ERTMS.

Nadat een evaluatie is gemaakt van de invoering van ERTMS op deze trajecten zal concreet invulling worden gegeven aan vervolgprojecten in Nederland. Een ERTMS implementatieplan, waarin nader beschreven zal worden volgens welke stappen en planning ERTMS verder ingevoerd zal worden, zal naar verwachting eind 2006 opgesteld zijn. Ook zal in dit plan beschreven staan in hoeverre invoering van ERTMS op het gehele Nederlandse spoorweginet wenselijk is. Overigens heb ik u bij brief van 29 augustus 2005 (kenmerk DGP/SPO/u/05.02077) laten weten dat op basis van aanbevelingen van de Onderzoeksraad terzake vervanging van ATB door ERTMS op basis van alleen veiligheidsgronden niet doelmatig lijkt.

In een aantal landen wordt bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen ook een bestaand beveiligingssysteem aangelegd naast ERTMS. Dit staat deze landen vrij en kan om verschillende redenen wenselijk zijn. Ik acht dit voor de HSL-Zuid niet de juiste keuze omdat het daar toegepaste systeem (zogenaamde ERTMS level 2) een ingebouwde terugvaloptie in zich draagt (ERTMS level 1) dat zich in de praktijk heeft bewezen in Luxemburg, Oostenrijk en Hongarije. Bovendien leert de ervaring dat toepassing van verschillende (soorten) beveiligingsystemen op hetzelfde spoor risico's oplevert voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

Het ATB++ systeem is geen apart beveiligingssysteem, maar een toevoeging aan het in Nederland toegepaste ATB-EG systeem op risicopunten waar langzaam rijdende treinen in het pad van een snelrijdende trein kunnen komen. Het doel is om de veiligheid op het 40 km/uur gebied te vergroten. Dat 40 km/uur gebied wordt bij toepassing van ATB-NG of ERTMS wel beveiligd. Daarom is toepassing van ATB++ op de HSL-Zuid niet nodig. Het staat nog niet vast op welke risicopunten ATB++ toegepast zal worden. ATB++ wordt ingebouwd in de periode 2006-2008. Overigens zijn de investeringen in ATB++ een ordegrrootte kleiner dan die in ERTMS, waardoor niet gesproken kan worden van kapitaalvernietiging.

14. Kan de minister aangeven hoe het zit met de back-up systemen, en wat betekent dit voor de veiligheid, tijd en wat gaat dat kosten?

14. Zoals ik heb aangegeven in mijn antwoord op vraag 13 is het gemeenschappelijke beveiligingssysteem ERTMS een sprong vooruit in Europa. Sinds 1996 (de PKB HSL Zuid) is bekend dat op de HSL-Zuid het ERTMS beveiligingssysteem zal worden gebruikt. ERTMS wordt in Europa in vele landen inmiddels gebruikt, in Nederland gaan we ERTMS gebruiken op de HSL-Zuid, de Betuweroute en tussen Amsterdam – Utrecht. In Nederland gaan we op de HSL-Zuid ERTMS level 2 gebruiken met als terugvaloptie ERTMS level 1 dat al in gebruik is in Luxemburg, Oostenrijk en Hongarije. Op de Betuweroute gaan we als terugvaloptie voor het ERTMS systeem ATB-NG gebruiken. Op het traject Amsterdam – Utrecht komt een dual signalling systeem dat zowel ERTMS als ATB omvat. Het dual signalling systeem op het traject Amsterdam – Utrecht is nodig vanwege de diversiteit aan treinen die op dit baanvak rijden. De ombouw van deze treinen voor gebruik van ERTMS kan alleen gefaseerd plaatsvinden.

Met NS en HSA wordt sinds 2003 een discussie gevoerd of er naast ERTMS level 2 nog een extra beveiligingssysteem als terugvaloptie (de fall back) moet worden aangelegd. Ik heb dat afgewezen omdat er al een terugvaloptie is (namelijk ERTMS level 1) die in andere landen al prima functioneert, en omdat de aanleg van een extra systeem bovenop ERTMS de betrouwbaarheid en veiligheid van het gehele systeem niet beter maakt. Daarbij komt dat het een dure optie is die weinig oplevert. Bijkomend nadeel is dat de door NS voorgestelde extra terugvaloptie, TBL2, niet tijdig kan worden gerealiseerd.

Overigens heeft het hebben van een terugvaloptie niets te maken met het bestellen en het bouwen van treinen.

15. Is er een manier waarop HSA onder het contract met de Staat uit kan komen?
15. Het contract tussen de Staat en HSA bepaalt dat ontbinding van het contract slechts in uitzonderlijke gevallen mogelijk is. HSA kan het contract alleen ontbinden als HSA failliet wordt verklaard of wanneer de algemene vergadering van aandeelhouders van HSA besluit HSA te ontbinden. Zoals ik heb aangegeven in mijn antwoord op vraag 3 zal HSA niet meteen failliet gaan. Bij een faillissement van HSA is het continueren van het contract ook zinledig geworden. Een besluit van de algemene vergadering van aandeelhouders van HSA tot ontbinding van HSA is niet te verwachten. Het door de aandeelhouders beschikbaar gestelde garantiekapitaal van Euro 200 miljoen zou hierbij door de Staat worden opgeëist.
16. De ontwikkelingen op Europees niveau wijzen in de richting van meer concurrentie op het spoor, hebben deze ontwikkelingen nog invloed op HSA?
16. De Europese plannen voor de verdere liberalisering van het grensoverschrijdende spoorvervoer zijn nog niet definitief. Ik ben met de overige EU lidstaten in gesprek over de voorstellen.

De Europese plannen gaan uit van liberalisering van grensoverschrijdende personenvervoerdiensten per spoor en cabotage; de mogelijkheid om binnenlandse reizigers mee te nemen op een binnenlands deel van een internationale treindienst. Voor de binnenlandse verbindingen heeft HSA door middel van het contract het exclusieve recht gekregen om hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid te verzorgen. Dit exclusieve recht van HSA om binnenlands vervoer te verzorgen zou door de Europese voorstellen, in hun huidige vorm, in gevaar kunnen komen. Dit geldt overigens evenzeer voor het vervoer dat door NS in het kader van de concessie op het hoofdrailnet wordt verzorgd. Ik zal in de onderhandelingen over de Europese voorstellen de bestaande belangen van NS en HSA meenemen.

Overigens is voor het internationale vervoer over de HSL-Zuid, zonder cabotage, in het contract met HSA al rekening gehouden met de mogelijkheid van concurrentie. Als andere vervoerders toegelaten zouden moeten worden op de HSL-Zuid dan biedt het contract met HSA daarvoor een financiële regeling. Een eventuele andere vervoerder zal op gelijke voet als HSA een gebruiksvergoeding moeten betalen onder gelijktijdige verlaging van de gebruiksvergoeding van HSA.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs