

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

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

Nr. 292

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 maart 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 februari 2009 vervolgoverleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake Concessie 2008 HSL-Zuid, d.d. 18 december 2008, (22 026, nr. 284);**
- **antwoorden op vragen van het lid Roemer d.d. 12 december 2008 over de grote problemen met de Beneluxtrein (2009D00765-2008Z09248);**
- **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake maatregelen om de positie van HSA als vervoerder over de HSL-Zuid voor de komende jaren zeker te stellen, d.d. 30 januari 2009, (22 026, nr. 288);**
- **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, 13 februari 2009 (22 026, nr. 289);**
- **vragen n.a.v. algemeen overleg HSL-Zuid op 4 februari 2009, (22 026, nr. 290).**

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

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik open dit vervolgdebat over de HSL-Zuid en wens u allen hartelijk welkom. Ik stel voor om te beginnen met de tweede termijn van de Kamer. De minister wilde nog op een paar vragen ingaan, maar ik stel omwille van de tijd voor dat hij deze meeneemt in zijn tweede termijn, omdat wij al een paar minuten hebben verloren. De spreektijd is maximaal vier minuten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de schriftelijke beantwoording die we hebben gekregen. Na de beantwoording in eerste termijn dienen nog een paar zaken genoemd te worden, zoals het beveiligingssysteem ERTMS. In de brief schrijft de minister dat elk land

problemen heeft met de invoering van ERTMS, maar van de genoemde vijf landen hebben er twee geen problemen. Verder wordt vermeld dat Duitsland gewoon terughoudend is. dat Frankrijk dit systeem nog niet in dienst heeft genomen en dat Spanje leveranciersproblemen heeft. Als het te maken had met systeemproblemen zou men er in Zwitserland en Italië niet zulke successen mee behalen. Het verdient aanbeveling om een en ander goed te analyseren, omdat de voordelen van dit beveiligings-systeem voor Nederland enorm groot kunnen zijn, bijvoorbeeld voor de capaciteit van het spoor. Dat voordeel kunnen wij verschrikkelijk hard gebruiken. Er waren in Nederland inderdaad grensproblemen, maar deze zijn met de versie 2.3.0 opgelost. Het probleem is leveringsspecifiek. Sommige bedrijven leveren prutswerk, maar andere hebben het keurig op de rails. Volgens de minister is het systeem niet stabiel en zijn er systeem- of integratieproblemen, maar uit helemaal niets blijkt dat dit echt het geval is. Als het in Zwitserland en Italië wel kan, hoe kan het dan een systeemfout zijn?

Siemens heeft inmiddels aangegeven bij level 1 met 300 km/u over de grens te kunnen rijden. Sommige landen kiezen ervoor om te wachten op de nieuwste versie 3.0.0, maar de komst hiervan is in Zwitserland juist een reden om extra door te pakken. Wij vinden dat de minister ook moet doorpakken. We verwachten dat hij op korte termijn afspraken maakt over de inbouw in het materieel, dus de hardware, en stopt met het opwerpen van niet-bestaande bezwaren. De minister geeft immers zelf toe dat ERTMS geen probleem is? Graag horen we hierover een harde toezegging. Dan kom ik op de snelheid op de baanvakken tussen Amsterdam-Schiphol, Rotterdam en het Beneluxgedeelte. De snelheid tussen Amsterdam en Schiphol is nu 60 km/u. Deze kan makkelijk worden verhoogd, net als bij het Centraal Station Rotterdam en bij Lombardijen. De ChristenUnie heeft dit duidelijk gemaakt in haar rapport, waar ik graag naar verwijs, ere wie ere toekomt. Het is hard nodig dat de minister deze zaken gaat oppakken. De SP-fractie is blij dat het traject van onderzoek door de Rekenkamer naar HSA als bedrijf nu is ingezet. Zij gaat ervan uit dat dit goed gaat komen.

De discussie over de Beneluxtrein is volgens de SP-fractie behoorlijk de verkeerde kant op gegaan. De afspraken over de kwaliteit worden niet nagekomen. De kwaliteit en de punctualiteit waren lange tijd ver beneden peil. De minister heeft dit terecht onacceptabel genoemd. Er zijn wel verbeteringen, maar we zijn er nog lang niet. Hoe stevig grijpt de minister verder in om te komen tot acceptabele afspraken, zoals we overal op het spoor gewend zijn? Ik herinner de minister aan zijn uitspraak in deze Kamer dat het handhaven van de intercity Amsterdam-Brussel, dat wil zeggen de Beneluxtrein, afhangt van de marktvrage. De minister gaat volgens mij veel te vroeg op zoek naar second best, terwijl hij met de Kamer heeft afgesproken om te bekijken of de Beneluxtrein kan worden gehandhaafd, gezien de marktvrage. Wij willen dat de minister dat nog steeds als uitgangspunt hanteert, maar dat lijkt hij even te vergeten, dus ik herinner hem hieraan en vraag hem om de marktvrage uit te zetten. We weten nu wat de tarieven zijn. Hij zal dan waarschijnlijk tot de conclusie komen dat deze lijn, die erg populair is, allesbehalve geschrapt moet worden. Ik hoop dat de inzet van de minister in de discussie in die richting gaat en dat hij hierover een toezegging geeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik zal niet ingaan op het ERTMS, waar de heer Roemer veel beter in thuis is, of de Beneluxtrein, waarover ik het met hem eens ben. Er is één punt dat ik wil bespreken, en wel een punt dat de VVD-fractie zeer hoog opneemt. Wij hebben allerlei informatie gekregen van de minister dat HSA op omvallen zou staan en dat er daarom een memorandum of understanding is dat er drie of vier jaar geen gebruiksvergoeding wordt betaald, dus dat ten laste van de belastingbetaler een half miljoen aan inkomsten jarenlang wordt doorge-

schoven en daarna wellicht binnenkomt, of niet. De vorige keer twijfelde ik hier al aan op basis van de cijfers die ik langs zag schuiven. Wetend hoe groot het eigen vermogen was en welke garanties zouden zijn afgegeven, dacht ik: dat kan nooit in die korte tijd verbrand zijn.

Ik heb de stukken gelezen die vertrouwelijk ter inzage zijn gelegd, met name het rapport van PricewaterhouseCoopers. Mijn conclusie kan niet anders zijn dan dat de informatie die de minister ons heeft gegeven, onjuist is. De conclusie van het rapport is niet dat HSA op omvallen staat. Ik vraag om de conclusie zonder de achterliggende bedrijfsgegevens openbaar te maken. Deze conclusie is dat er geen conclusie kan worden getrokken over de financiële resultaten, mede omdat heel veel informatie niet wordt verstrekt door HSA. Ik neem dit zeer hoog op, want het gaat niet alleen om de woorden die hier zijn gesproken door de directie van HSA, maar goed, zij pleiten voor hun eigen club en als je belastinggeld naar je toe kunt halen, vind ik dat niet fraai, maar het zij zo, maar ook om wat de minister ons heeft gezegd. Ik heb het rapport goed gelezen en de conclusie is dat er geen conclusie kan worden getrokken over de financiën. Wij vinden dus dat het memorandum of understanding van tafel moet. Wij vinden het onacceptabel dat een private onderneming de komende drie of vier jaar honderden miljoenen voordeel krijgt ten laste van de belastingbetaler op basis van informatie die niet klopt en die onvolledig is. Ik hoor hier graag een reactie op van de minister. Kan de algemene conclusie van PricewaterhouseCoopers dat er geen conclusies getrokken kunnen worden en dat allerlei informatie over de komende jaren niet wordt gegeven door het bedrijf, gewoon gepubliceerd worden, omdat er geen bedrijfsvertrouwelijke gegevens bij zitten? Ik vind dat elke belastingbetaler daar gewoon recht op heeft.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Twee weken geleden spraken wij over de niet al te rooskleurige situatie bij HSA, de vervoerder op de HSL-Zuid. Ik snap wel dat de minister een keuze heeft gemaakt op basis van die gegevens, maar ik vind dat wel lastig en ik vraag mij af hoe de minister hierop gaat reageren in dit debat.

De heer **Aptroot** (VVD): U begrijpt dat de minister een keuze heeft gemaakt, maar hebt u de ter inzage gelegde stukken gelezen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja zeker, vlak na u. Dat was een boeiende interruptie.

Ik wil nog even stilstaan bij de schriftelijke antwoorden van de minister over ERTMS en over versnelling van de HSL-Zuid op het Nederlandse traject. De minister schrijft dat er problemen zijn met ERTMS, maar erkent dat er in Zwitserland en Italië geen problemen mee zijn, zoals collega Roemer ook opmerkte. Het enige verschil met de Nederlandse situatie is het grensoverschrijdende karakter, maar dat probleem is inmiddels opgelost. Er worden een aantal andere landen met problemen genoemd. De problemen die daar zijn, kunnen echter alleen worden geduid als wij weten om wat voor problemen het gaat. In een aantal gevallen gaat het om beleidskeuzes in verband met prioriteiten of de ERTMS-versie. Dit heeft ook te maken met nationale belangen. In andere gevallen wordt het probleem niet duidelijk en lijkt het net als in Nederland te gaan om een leveranciersprobleem. Ik vraag de minister dan ook om ERTMS niet als een algemeen probleem, maar als een leveranciersprobleem te benoemen.

In de brief van de minister wordt ook ingegaan op de terugvaloptie om ATB in te bouwen. Zoals ik in het vorige debat heb gezegd, kan er morgen worden gereden als het hele stuk tussen Schiphol en Rotterdam wordt beschouwd als één groot ATB-blok. Technisch is dat mogelijk. Dan zou bij wijze van spreken morgen dienstregeling gereden kunnen worden, zodat

ook een deel van de inkomsten wordt verzorgd. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

Ik dank de minister voor zijn toezegging om mijn voorstel om de reistijd binnen Nederland te bekorten te onderzoeken. De minister wil de verwachtingen temperen, omdat hij geen veiligheidsrisico's wil nemen als het gaat om baanvaksnelheid. Daarmee ben ik het wel eens, maar het woord «veiligheid» moet niet het nieuwe dogma worden waarom het allemaal niet kan, evenmin als het woord «vertraging». Ik vraag de minister om eens naar het buitenland te kijken. Dan zal hij zien dat de veiligheidsregels elders in Europa vaak veel ruimer zijn. Ik denk dat onze regels kunnen worden aangepast, zonder dat de veiligheid in het geding is, want anders zou er op veel plaatsen in Europa onveilig worden gereden, maar dat is niet zo. Kortom, ik verwacht dat de minister, ook als het gaat om veiligheid, stuurt op output en niet op technische input van ProRail op basis van verouderde regels. Bepalend daarbij zijn de doelen van de kadernota Spoorveiligheid en de feitelijke veiligheid op de rails.

Een onderdeel van de concessie van HSA zijn de treinen tussen Den Haag, Breda en Antwerpen. Daarover lopen nu intensieve discussies. We hebben al gesproken over de lijn Antwerpen–Brecht–Breda of Antwerpen–Roosendaal. Ik wil graag weten wat de stand van zaken is bij het vervullen van de concessie, want daarover maak ik mij zorgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Voor de CDA-fractie is de inzet van dit debat of wij weer de juridische loopgraven induiken of ervoor zorgen dat de treinen gaan rijden. De minister heeft het PwC-rapport ter inzage gelegd, zodat wij dat konden lezen. Afgelopen heeft de NS de cijfers gepresenteerd. De financieel directeur Niggebrugge zegt in de Telegraaf van afgelopen zaterdag dat zij ook als de treinen wel op de HSL rijden, de exploitatie niet rond krijgen. Ik ben benieuwd of de minister hiervan op de hoogte is. Is er een plan bij NS om HSA gedurende vijftien jaar overeind te houden in verband met deze tekorten?

In het gepresenteerde jaarverslag staat iets over de complexiteit van het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. En dan staat er: onder verantwoordelijkheid van de Staat kon de lijn in 2008 nog niet commercieel in gebruik worden genomen. Het noordelijke deel van de HSL-lijn, van Amsterdam tot Rotterdam, kon in 2008 wel worden opgeleverd voor testritten. De vraag is of NS weer in een loopgravenoorlog terecht probeert te komen. ERTMS was eind 2008 wel gereed, alleen de treinen niet en die vallen onder de verantwoordelijkheid van NS en HSA. Wij zitten met de vraag hoe het zit bij de contractpartner die het memorandum of understanding heeft getekend.

Ik heb het PwC-rapport ook gelezen en daaruit wordt volstrekt helder dat er grote problemen zijn. Een daarvan is of er voldoende geld is. Een voor mij nieuw punt is dat het aanspreken van de garantiereserve van 200 mln. blijkbaar pas aan de orde is als de aanvangsdatum gaat spelen. Eerlijk gezegd dacht ik dat dit al eerder zou spelen. Je kunt twee redeneringen opzetten. De ene is dat dit al meteen had gemoeten. De tweede is dat er wetende dat het in de komende jaren heel moeilijk is om überhaupt geld te verdienen, gegeven de situatie, sowieso een arrangement moet worden gemaakt omdat HSA op grond van de afspraken 140 mln. per jaar moet betalen als gebruiksvergoeding. Mogelijkerwijs gaat die 200 mln. hierdoor heel snel verdampen, maar dat kunnen we nu niet overzien en dat staat ook niet vermeld in de rapportage. Ik had het beeld dat er al eerder was geput uit die 200 mln., maar dat kan aan mij liggen. Los daarvan heeft de NS afgelopen week bij de presentatie laten weten 140 mln. te mogen afschrijven op het hele HSA-dossier. Daar wordt niemand vrolijk van en dat draagt bij aan het beeld dat er geen sprake is van eenzijdige, eendimensionale beweging van de zijde van het Rijk.

Dit is de tweede termijn. Ik ben benieuwd naar de antwoorden, maar ik heb destijds in het vertrouwelijke overleg al laten weten dat de minister

moet doen wat hij denkt dat noodzakelijk is. Na lezing van het rapport blijf ik zitten met die vraag over 200 mln. Ik begrijp dat de minister heeft besloten om de afgesproken bedragen voor een aantal jaren als een achtergestelde lening neer te zetten, gezien het totaal aan waardeloze contracten, zoals ik al vaker heb gezegd. Hoogstwaarschijnlijk is 200 mln. hartstikke nodig om de eerste paar jaar operationeel door te komen. Het lijkt mij dat de minister een valide conclusie heeft getrokken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De minister zei de vorige keer dat de financiële situatie van HSA nijpend is, zoals ik letterlijk heb opgeschreven, dat er een reële dreiging is van omvallen en dat dit door PricewaterhouseCoopers is bevestigd. Ik ben natuurlijk ook in die vertrouwelijke stukken gedoken. Als nieuweling in deze commissie vind ik dat allemaal razend interessant. Ik moet zeggen dat ik behoorlijk baalde toen ik die stukken las. Er wordt steeds gezegd dat we te maken hebben met een rapport van PwC, maar dat is niet het geval. We hebben hier te maken met een werkdocument van PwC. In de stukken wordt een paar keer aangegeven dat het een werkdocument is en dat blijft het! Mijn conclusie is dat dit eigenlijk geen afgerond rapport is.

Er wordt wel een heldere conclusie getrokken. Volgens mij doe ik hiermee niets af aan de vertrouwelijkheid. In dat werkdocument wordt gezegd dat de continuïteit van HSA vooral wordt bepaald door de inschattingen en de omzetprognoses voor de jaren daarna, en daarover hebben we het vorige keer ook gehad, maar dat deze inschattingen niet zijn verschaft door HSA. De vraag is dan hoe de minister hierop zulke zware conclusies kan baseren. Ik vind dat gewoon niet in de haak. Hoe zit dat nu eigenlijk? Ik blijf aandringen op een onafhankelijk onderzoek naar deze kwestie, want dit kunnen wij niet over onze kant laten gaan. Ik herhaal wat ik de vorige keer heb gezegd over de Rekenkamer, want het lijkt mij volstrekt logisch om dat te gaan doen.

Ik ben het helemaal eens met de heer Aptroot dat deze conclusies openbaar kunnen worden gemaakt. Dat heeft niet zozeer te maken met vertrouwelijke bedrijfsgegevens, maar met afleidingsmanoeuvres, als dat niet gebeurt. Ik ben helemaal niet op zoek naar juridische loopgraven, maar wel naar helderheid en duidelijkheid over deze kwestie. Op deze manier krijgen wij deze niet. Ik was not amused toen ik bij het CIP, eenzaam aan een tafeltje, dat werkdocument zat te lezen. Ik herhaal nog maar eens dat het geen rapport is van PwC. Dat de minister daar zulke heftige conclusies op baseert, vind ik toch echt een stap te ver. Ik wil hierover absolute opheldering, want dat zit mij helemaal niet lekker. Ik vraag de minister ook waarom hij steeds zegt dat hij dat Rekenkameronderzoek niet nodig vindt, als hij er zo zeker van is dat hij de juiste beslissing heeft genomen. De Rekenkamer kan checken of dit zo is, omdat deze toegang heeft tot informatie van het ministerie waar andere onderzoekers niet zomaar bij kunnen. Dat lijkt mij toch wel interessant.

De heer **Koopmans** (CDA): Gelukkig gaan wij zelf over Rekenkamer-rapporten. De minister heeft er ook nog niets over gezegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hij zei dat hij het niet nodig vond.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is heel wat anders. Wat ik veel belangrijker vind, is of u de vragen die u zou willen formuleren voor dat Rekenkameronderzoek, niet gewoon vandaag aan de minister kunt stellen. Het lijkt mij dat u dan een bijdrage levert aan wat wij aan het doen zijn, namelijk bekijken of de minister de goede keuzes heeft gemaakt bij dat document.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben in eerste termijn uitgebreid op deze kwestie ingegaan. Ik heb vele vragen gesteld over de bijdrage die nu wordt geleverd en gevraagd of dat niet op een andere manier zou kunnen.

Ik heb daarop een aantal antwoorden gekregen die ik niet heel bevredigend vond. We hebben de vertrouwelijke stukken ter inzage gekregen, die ik nauwkeurig heb bestudeerd. Dan schrik ik wel dat ik moet vaststellen dat het hier een werkdocument betreft en dat we over latere jaren nog geen conclusies kunnen trekken en dus ook niet weten of deze financiële injectie nu absoluut nodig zou zijn. De minister was hier de vorige keer uitermate van overtuigd, want anders zou het zaakje omvallen en zouden er allerlei vreselijke dingen gebeuren. Ik vraag me af waarop hij die conclusie baseert. De minister zegt vervolgens dat hij dat Rekenkameronderzoek niet nodig vindt. Ik heb de vorige keer gevraagd hoe het gaat met de continuïteit als we deze financiële injectie nu niet doen. De minister heeft daarop antwoord gegeven. Na bestudering van de vertrouwelijke stukken heb ik helaas moeten vaststellen dat ik daarover toch twijfel en dat graag onafhankelijk wil laten toetsen. Ik hoop dat u daaraan meedoet, want ik heb u ook nodig, want de meerderheid van de Kamer beslist tot een Rekenkameronderzoek. Als u het allemaal zo zeker weet, dan laat u het toch nog even checken?

De **voorzitter**: Ik vraag mevrouw Van Gent om de volgende keer wat korter te antwoorden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit heeft niets met zeker weten te maken. We hebben vandaag een extra tweede termijn georganiseerd van twee uur. U zegt dat er een aantal onduidelijkheden zijn en dat sommige vragen de vorige keer niet goed zijn beantwoord. Dan ligt het voor de hand, zeker als u het rapport hebt gelezen, en dat hebt u gedaan, om vandaag aan de minister die vragen te stellen en om niet te gaan zeggen: ik vind het allemaal niets, ik wil alleen maar een Rekenkameronderzoek, want dat schiet niet op. Dan doet u de minister onrecht. Op deze manier komen wij ook door de Kamer terecht in een mogelijke loopgravenoorlog, en dat is helemaal niet verstandig. Als u scherp formuleert wat u van de minister wilt weten, wat tot nu toe onduidelijk is en wat in uw ogen beter kan, dan kunnen we daarover een debat hebben. Wie weet vinden we ons dan op dat punt, maar het is te makkelijk om te zeggen dat we het maar in een Rekenkameronderzoek doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoop niet dat u mij aan het nadoen bent, want ik vond het niet zo'n heel geslaagde poging, maar dat even terzijde.

De heer **Koopmans** (CDA): Een lichte poging.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Blijf vooral oefenen. Ik heb net heel helder gezegd dat in de rapportage staat dat er geen inschatting over de continuïteit van HSA kan worden gemaakt omdat de gegevens daarover niet zijn aangeleverd. De heer Aptroot heeft daarover ook een aantal vragen gesteld. De minister zegt dat de situatie nijpend is, dat er een reële dreiging is dat de zaak omvalt en dat dit is bevestigd door PwC. Ik zie dat niet onderbouwd in de vertrouwelijke stukken die ik heb ingezien. Ik heb hierover in eerste termijn ook vragen gesteld. Dan zeg ik: ik vertrouw de minister zolang het tegendeel niet is bewezen, maar ik wil dat nog wel even via de Rekenkamer checken, omdat ik nadat ik die vertrouwelijke stukken heb ingezien, onrustiger ben geworden dan ik de vorige keer was. Dat kan gebeuren, mijnheer Koopmans. Ik zou zeggen: doe gewoon met mij mee bij de vraag om dat onderzoek, want u bent niet de minister. Laten we afwachten wat hij erover zegt. U probeert hem een beetje te helpen, dat snap ik wel.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat me helemaal niet om helpen, maar ik vraag u om nu de vragen te formuleren die de Rekenkamer volgens u moet onderzoeken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De belangrijkste vraag is of de continuïteit van HSL-Zuid in gevaar komt als wij deze financiële impuls niet doen. De vraag of er dan werkelijk problemen ontstaan, is niet beantwoord. De minister heeft deze vraag de vorige keer niet beantwoord op basis van een eindrapportage van PwC, maar op basis van een werkdocument. Ik moet zeggen dat ik daarmee wel in mijn maag zit en dat zou voor de heer Koopmans ook moeten gelden.

De vorige keer heb ik ook vragen gesteld over de kortingskaart, want de prijzen worden hoog als die trein ooit nog eens gaat rijden. Zij worden zelfs zo hoog dat je je kunt afvragen of wij daarmee niet bevorderen dat die treinen halfvol zijn. Wij zouden ze liever zo vol mogelijk maken en dan heb je ook te maken met het prijsniveau. Ik heb gevraagd of de kortingskaart geldig kan zijn in deze trein, maar daarop heb ik nog steeds geen helder antwoord gekregen.

Naast wat technische informatie heeft de minister in zijn brief ook opgemerkt dat de invoering van ERTMS in vrijwel alle landen problemen oplevert. Hij noemt Frankrijk, Spanje en Duitsland als voorbeeld, maar in Zwitserland en Italië blijken er juist wel positieve ervaringen te zijn. Ik vraag me af of de minister niet een beetje overdrijft. Ik zou graag wat meer informatie willen over de vraag waarom het daar wel lukt en hier niet. De minister schrijft dat zijn onderzoek naar de mogelijkheden om een alternatief beveiligingssysteem te introduceren begin mei klaar zou zijn. Dat duurt al met al best lang. Mogen wij erop rekenen dat wij er direct na de afronding met de minister over kunnen spreken, zodat wij aan de slag kunnen met zo'n terugvaloptie als uit het onderzoek zou blijken dat dit zin heeft?

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft in eerste termijn reeds twee conclusies op tafel gelegd. De eerste conclusie is dat de minister geen andere keuze had dan de route te bewandelen die hij heeft bewandeld met het memorandum of understanding en de uitgestelde betalingen. Die conclusie trokken we niet op basis van een al dan niet vertrouwelijk PwC-rapport, want dat hadden we toen niet. Die conclusie trok onze fractie op basis van de informatie die ons door de minister en door vertegenwoordigers van HSA was gegeven. De eerste is grondwettelijk gebonden aan het spreken van de waarheid en de tweede door fatsoensnormen. We gaan er dus vanuit dat in dat overleg de waarheid en niets anders dan de waarheid aan ons is overlegd, inclusief de getallen en de lijntjes waar de heer Aptroot naar verwees. Op basis van die cijfers kon je de conclusie trekken, en dat hebben wij dan ook gedaan, dat HSA zonder ingrijpen inderdaad zou kunnen omvallen. Het is niet zeker dat dit daadwerkelijk zou gebeuren, want faillissementen zijn ingewikkeld te voorspellen, maar het risico daarop is te groot om dit te laten gebeuren, gezien het feit dat er geen goed alternatief voorhanden is. Mijn fractie heeft uitgebreid geïnformeerd naar mogelijkheden om na omvallen van HSA de concessie alsnog voor 2010 snel erin te fietsen bij een ander, bijvoorbeeld door de hele zwik bij de NS onder te brengen. Het maakte me niet uit. We hebben alle alternatieven bekeken, maar ze zijn allemaal afgevallen. We hebben geen andere keuze dan deze route te bewandelen. Dat was conclusie een. Het PwC-rapport was daar niet voor nodig.

Conclusie twee was dat deze stap, die het risico van omvallen van HSA wegnam, andere risico's introduceert. De heer Koopmans wees er al op dat volgens de NS misschien helemaal geen rendabele exploitatie mogelijk is. Dat zijn risico's die we ditmaal niet achteraf of op het allerlaatste moment te horen willen krijgen. Daarom gaf mijn fractie aan behoefte te

hebben aan een Rekenkamerrapport. Toen waren er nog meer mogelijkheden, maar de besluitvorming in de commissie convergeert volgens mij naar een Rekenkameronderzoek, waarbij niet alleen moet worden bekeken of de beslissing van de minister in het verleden juist was, want volgens mij was er geen andere beslissing mogelijk, dus die conclusie hebben wij al getrokken. Er moet vooral worden onderzocht welke risico's die beslissing voor de toekomst met zich brengt om mogelijkerwijs maatregelen te nemen om die risico's weg te nemen. Dat is waar mijn fractie in geïnteresseerd is bij dat Rekenkamerrapport. Als anderen in andere delen van het proces geïnteresseerd zijn, is dat hun goed recht en daar zullen wij ook aan meewerken, maar mijn fractie is vooral geïnteresseerd in het weg nemen van risico's voor HSA in de toekomst en in het ervoor zorgen dat die trein zo snel mogelijk, met zo veel mogelijk passagiers, van Amsterdam naar Brussel op en neer sjeest.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Samsom geeft een juist beeld dat hij de vorige keer de conclusie trok dat er terecht een aantal jaren wordt bijgesprongen. Ik had op basis van die informatie absoluut niet dat gevoel, dus ik was heel blij dat wij nadere informatie zouden krijgen die vertrouwelijk ter inzage is gelegd. De minister zegt dat hij dit ook doet op basis van wat PwC heeft onderzocht. Die stukken liggen er vertrouwelijk en PwC concludeert dat je op basis van die cijfers helemaal niet kunt concluderen of de continuïteit in gevaar is. Dan moet hij toch op z'n minst zijn standpunt overwegen? Daarvoor zijn die lui toch aan de slag gegaan? Hij heeft die stukken niet gelezen, maar zou hij deze niet alsnog moeten gaan lezen en even moeten stoppen met te zeggen dat het allemaal wel klopt? Ik voelde dat toen al op mijn klompen aan en volgens PwC kan die conclusie van de minister helemaal niet getrokken worden.

De heer **Samsom** (PvdA): U zou de minister kunnen verwijten, zoals u volgens mij ook hebt gedaan, dat het verwachtingenmanagement van het PwC-rapport niet optimaal is geweest. Vanwege andere verplichtingen was ik niet aanwezig bij dat gedeelte van het debat, maar ik heb sterk de indruk dat de minister ietwat overmoedig een rapport van PricewaterhouseCoopers in het midden heeft gegooid om misschien tendenzen in de richting van een Rekenkameronderzoek af te leiden. Dat zou kunnen, maar dat verwijt moet u hem dan maar maken. Ik kan er niet al te veel over speculeren. Uit de bijdragen van u en uw collega's aan de openbare discussie, want daar houd ik van, kan ik afleiden dat het helemaal geen rapport met definitieve conclusies is, maar een werkdocument. Ik baseer mij op de cijfers die er liggen en die zijn niet zo ingewikkeld. Daaraan kun je zien dat het vermogen van HSA op een gegeven moment door nul zakt. Het lijkt mij simpel dat je dan een vrij fors risico loopt op faillissement. Er zijn allerlei andere mogelijkheden tot redding, zodat niet zeker is of dat gebeurt, maar die waren niet gegarandeerd. Ik heb natuurlijk gevraagd of er broodheren of suikerooms en -tantes waren die op het cruciale moment zouden kunnen bijspringen, zoals KLM en NS, maar dat was niet te voorspellen. Dat kan PricewaterhouseCoopers ook niet. Dat is geen accountantsbeslissing maar een bedrijfsbeslissing. Omdat het risico te groot is dat HSA op dat moment daadwerkelijk omvalt en dat er dan een hele tijd geen treinen rijden vanwege alle aanbestedingsellende die daaruit volgt, besloot mijn fractie om het besluit van de minister te steunen. Daarvoor heb ik geen nieuwe of andere cijfers nodig, maar de juiste cijfers en ik ga er onverkort vanuit dat deze aan ons zijn verstrekt. Op basis daarvan lijkt de conclusie mij helder. Dit risico van omvallen van HSA willen wij niet nemen.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Samsom zegt dat je kunt zien dat het vermogen op was. Ik heb inhoudelijk niets over het rapport gezegd, maar ik citeer de heer Koopmans, die wat verder ging dan ik en zei dat het hele

garantievermogen van 200 mln. nog niet is ingezet. Hoe kunt u dan zeggen dat zij op omvallen staan? U hebt niet goed opgelet en u hebt het rapport niet gelezen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb een punt van orde. Ik voel mij buitengewoon ongemakkelijk over de wijze waarop in de commissie wordt gediscussieerd. We hebben een vertrouwelijk rapport gekregen. Ik wil eerst helder hebben of wij hierover kunnen spreken, want dan kan ik ook nog wel een duit in het zakje doen. Ik verzoek de voorzitter om hierover een uitspraak te doen, want anders moet ik dit overleg misschien verlaten. Ik vind dat wij zo niet kunnen discussiëren. Wij hebben een vertrouwelijk rapport gekregen en dit kan zo niet.

De **voorzitter**: Ik deel de opvatting dat tijdens dit debat geen zaken uit het rapport mogen worden genoemd, behalve de algemene conclusie die door de heer Aptroot is verwoord. Daarom heb ik dat ook laten gebeuren. Meer dan dat kan uit het rapport niet worden geciteerd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat ben ik niet met u eens. De conclusie uit het rapport is nog steeds vertrouwelijk. De minister heeft op basis daarvan een conclusie getrokken en het rapport ter inzage doen leggen. Als de conclusie niet vertrouwelijk was, zou ik daarover nog wel een robbertje willen vechten.

De **voorzitter**: De heer Aptroot verwoordt dit als een conclusie die door hemzelf is getrokken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan lokt u een discussie uit over een conclusie uit een vertrouwelijk rapport. Ik vind dat dit niet kan, want dan kan ik ook nog wel een opmerking maken.

De **voorzitter**: Nee, er kan niet gesproken worden over de conclusies uit het vertrouwelijk rapport. De heer Aptroot vraagt de minister ook om het rapport openbaar te maken. Zolang dat niet het geval is, kan er niet inhoudelijk over worden gediscussieerd. Ik ben het volledig eens met de heer Cramer. In de procedurevergadering van deze commissie is ook de afspraak gemaakt dat we niet inhoudelijk over dit rapport zouden spreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil graag kort reageren op dit ordevoorstel. Minister Eurlings heeft in de eerste termijn van zijn beantwoording, die ik zonet heb geciteerd, zelf gezegd dat de financiële situatie van HSA nijpend is, dat er een reële dreiging is van omvallen en dat dit door PricewaterhouseCoopers is bevestigd. Dan is het volstrekt logisch dat ik hier wel mag zeggen dat ik een vertrouwelijk rapport heb gelezen waarin dit niet wordt bevestigd.

De **voorzitter**: De minister heeft op een gegeven moment gezegd dat hij dat rapport ter vertrouwelijke inzage aan de Kamer wilde sturen. Ik deel de conclusie dat je daaruit niets, maar dan ook niets kunt citeren tijdens dit algemeen overleg. Daar moeten wij ons ook aan houden.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu wij het toch over de orde hebben, hier zijn ook mensen die net doen of zij citeren, maar het zijn helemaal geen citaten. Dat vind ik ook heel bijzonder. Ik vind de opmerking van de heer Cramer buitengewoon terecht, maar ik merk ook op dat hier conclusies worden verwoord die er gewoon niet in staan, want ik heb het ook gelezen. Mensen refereren aan datgene wat de minister heeft gezegd en zeggen dat dit citaat van de minister niet in dat stuk staat, maar dat is natuurlijk een heel andere discussie. Dat moeten we dus niet doen.

De **voorzitter**: We gaan niet discussiëren over de vraag of dingen wel of niet in het rapport staan. Ik schors zo meteen de vergadering vijf minuten, zodat hierover helderheid is. In de tweede termijn van de minister wens ik geen discussie te krijgen over wat wel of niet in het rapport staat, want dan krijgen we zo gezegd weer hetzelfde gedonder. We wachten zo meteen af of de minister positief reageert op de vraag van de heer Aptroot of niet. De heer Samsom maakt zijn betoog af.

De heer **Samsom** (PvdA): Dit bevestigt maar weer hoe onverkwikkelijk de figuur van een vertrouwelijk rapport is en dat je deze zo veel mogelijk moet vermijden. Daarom ben ik blij dat wij onze conclusie kunnen baseren op wat in het openbaar is gewisseld. Er is een inhoudelijke vraag gesteld over het garantievermogen dat mag worden ingezet bij de aanvangsdatum van het vervoer. Je kunt heel simpel uitrekenen dat men in de periode dat er geen treinen rijden, terwijl er wel elk jaar 140 mln. moet worden afgeboekt, omdat wij dat contractueel hebben afgesproken, binnen anderhalf jaar voor gaas is. Een kind kan de was doen. We kunnen het heel ingewikkeld maken, maar de conclusie van mijn fractie was de vorige keer al op basis van de vragen die wij hadden gesteld over alternatieven na het omvallen van HSA, omdat wij al vrij snel zagen dat dit risico vrij groot was, dat er geen andere keus is, maar dat deze keus grote risico's met zich meebrengt en dat wij die risico's graag in kaart willen brengen op een zo onafhankelijk mogelijke manier. Gesterkt door het verleden houden wij er rekening mee dat de Kamer hier actief bij betrokken moet zijn, en dus zijn wij voor een onafhankelijk onderzoek door de Rekenkamer naar deze materie.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering vijf minuten.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben blij dat ik nu wat kan zeggen, na alles wat ik zojuist heb gehoord. Daar ben ik erg aan toe, kan ik u verzekeren. Ik sluit mij aan bij het inhoudelijke beeld dat de heer Samsom schetst, van de keuzes die de Kamer heeft. De Kamer gaat over de onderzoeken die zij aanvraagt. Zo simpel is het. Het is aan de organisaties waarbij zij deze aanvraag doet, om te bepalen of zij dat kunnen onderzoeken. De Kamer heeft ook volstrekte vrijheid om voor of tegen het memorandum of understanding te zijn. Ik zal alleen schetsen wat de gevolgen zijn en daar moet ieder dan maar zelf voor staan en verantwoording over afleggen aan de kiezer en de belastingbetaler.

Er zijn harde woorden gevallen en ik moet zeggen dat ik in heel wat jaren politiek nog niet heb meegemaakt dat zij zo gemakkelijk vielen. Ik werp ze heel ver van mij. Het is maar goed dat de heer Aptroot verstoep in een tussenzin een kleine opmerking maakte die hij later weer kan aanhalen, namelijk: maar misschien heb ik het niet goed gelezen. Inderdaad heeft de heer Aptroot het niet goed gelezen. Wij hebben een vertrouwelijke briefing gehouden en het werkdocument van PricewaterhouseCoopers, dat wij zelf hebben gebruikt, ter inzage gelegd om de Kamer extra van dienst te zijn, niet om dingen te onthouden, maar om alles te laten zien. Dat is geen flut werkdocument, maar gewoon de conclusie van PricewaterhouseCoopers.

Ik sta nu voor het probleem dat ik zal moeten parafraseren om te voorkomen dat bedrijfsvertrouwelijke informatie van HSA op tafel komt. Dat is de reden waarom sommige dingen vertrouwelijk zijn. Dat is niet omdat ik dingen van het publiek zou willen weghouden, integendeel, maar hiermee zijn bedrijfsbelangen gemoeid. Ik heb de vorige keer en bij het vertrouwelijk overleg gezegd dat wij twee dingen moeten onderscheiden. De ene vraag betreft de situatie op zeer korte termijn, omdat de rekening voor HSA wel gaat lopen maar de treinen nog niet rijden. Dadelijk moet HSA

wel betalen, maar kan nog geen euro verdienen. Dat is het verhaal op korte termijn van het te laat binnenkomen van inkomsten: wel betalen, niets verdienen, dat is een gigaprobleem.

De tweede vraag is: wat als die treinen dadelijk rijden? Is er toen wel goed gecontracteerd? Is er niet te gek geboden? De heer Koopmans gebruikte in eerste termijn een heel krachtige uitdrukking in de trant van hopeloos slecht aanbesteed. Is er op lange termijn een feasible exploitatie of zitten we, ook als de treinen wel rijden, met een probleem?

Ik heb de vorige keer al gezegd dat wij dit krachtig moeten onderscheiden. Over dat langetermijnverhaal hebben we indertijd heel verschillende dingen gehoord. Je kunt daarover pas wat zeggen als je in de praktijk ziet hoe het gaat. Iedere conclusie daarover, jaren voor dat moment, is een slag in de lucht, zoals ik de vorige keer zei. Ik heb toen ook gezegd dat wij op lange termijn een procesafpraak hebben gemaakt. Als er over drie of vier jaar echt problemen komen, zullen wij inzage krijgen in alle gegevens over de exploitatie.

In paragraaf 14 van het memorandum of understanding staat hierover het volgende: zodra HSA vaststelt dat de continuïteit van HSL-Zuid-diensten wordt bedreigd, zulks met inachtneming van de in de garantiebrieff genoemde bedragen van 44 en 200 mln., prijspeil 2000, dan zal zij dit per brief aan de Staat melden en zal de Staat binnen zes maanden nadat de Staat inzage heeft gekregen in de onderbouwing en bijbehorende bescheiden van HSA – dus dan liggen alle feiten op tafel, leest men hier – maatregelen nemen om discontinuïteit te voorkomen, en dan staan er een aantal maatregelen die wij kunnen nemen.

Dit is geen klein bier, zoals de heer Samsom pleegt te zeggen. In die situatie komen wij voor grote financiële vragen te staan, en voor de vraag hoe wij die contracten gaan veranderen. Dat is het langetermijnverhaal. De Kamer moet op korte termijn beantwoorden of zij bereid is om het later beginnen van de inkomsten voor HSA te accommoderen door de gebruiksvergoeding uit te stellen, niet af te stellen, en met rente te laten terugbetalen. Daarbij kan zij zich volstrekt vrij voelen in haar keuze, maar ik zal nogmaals zeggen waarom ik de ene keuze extreem veel beter vind dan de andere. We hebben het vandaag niet over het grote verhaal «wat als»; stel je toch voor dat het beeld van de financieel directeur van de Nederlandse Spoorwegen dat zojuist is genoemd, terecht is dat op lange termijn de exploitatie niet deugdelijk te krijgen is, wat dan? Dat zal dan moeten worden besloten door de minister en de Kamer die er dan zitten, op basis van alle feiten op tafel. We hebben het nu over het iets uitstellen van het begin van de rekening. Ik heb ook gezegd wat dit nu kost. Als de Kamer instemt met het MoU, kost dat niet meer en niet minder dan 19 mln. Dat zit er met name in dat wij contractueel verplicht zijn een stukje schadevergoeding te betalen als de aanvangsdatum vervoer later is. Daarover hebben wij het vandaag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er gaan termen als klein bier over tafel, maar ik wil toch helderheid hebben over de continuïteit. Deze wordt ook bepaald door inschattingen en omzetprognoses in de toekomst, maar die inschattingen zijn niet gemaakt. Dat heeft wel degelijk te maken met korte en lange termijn. Ik vind dat de minister daar omheen blijft zweven. Ik wil wel weten of dit een verantwoorde investering is, zoals ik in eerste termijn ook heb gezegd. Ik moet zeggen dat ik daar niet van overtuigd ben, want die gegevens zijn niet verschaft en die heeft de minister waarschijnlijk ook niet. Zij zaten ook niet in de vertrouwelijke stukken, dus waar hebben wij het dan over?

De **voorzitter**: Nu haalt u weer de vertrouwelijke stukken aan. Ik verzoek u om dat niet te doen.

De heer **Roemer** (SP): De minister zei dat wij vandaag moeten uitspreken of wij bereid zijn steun te geven aan het memorandum of understanding. Ik heb de vorige keer al gezegd dat dit heel lastig is. In het debat daarvoor hebben wij gezegd: minister, dit is uw besluit en niet een besluit van de Kamer. Ik vind dat nog steeds, omdat ik op basis van de mij bekende gegevens eigenlijk niet zo'n besluit kan nemen. Ik heb erbij gezegd dat ik geen beter alternatief heb, anders had ik dat op tafel gelegd. Ik kan op basis van deze feiten niet volmondig zeggen dat dit een verantwoord besluit is. Wellicht kan de minister dat wel op basis van zijn contacten. Het is de taak van de minister om de hem bekende gegevens af te wegen en dan een verantwoord besluit te nemen. Daarvoor zit hij ook op die stoel. Ik vind het dan ook zuiver dat hij gewoon staat voor die beslissing en deze niet op het bord van de Kamer legt, want dan wordt het heel lastig. Zolang ik geen beter alternatief heb, blijf ik de minister kritisch volgen en hoop ik dat hij een juist besluit heeft genomen, maar ik vind dat wat anders dan om de procedure te volgen dat de Kamer zich moet uitspreken dat dit het enig juiste besluit is. Daarvoor is het te ingewikkeld en wij hebben niet alle gegevens, tot in details en ook voor de toekomst. Wat de SP-fractie betreft wil ik het zo blijven spelen.

Minister **Eurlings**: Het punt is natuurlijk dat het niet hebben van een beter alternatief ook een conclusie is. Ik ga er niet over hoe u daarmee omgaat, en daar wil ik ook niet over gaan, maar in het politieke bedrijf kom je natuurlijk vaak voor moeilijke dingen te staan. Hoe ieder zijn positie ook markeert, we moeten ons wel realiseren dat niet kiezen in dit geval ook een keuze is. Ik heb mijn keuze gemaakt en we hebben het er in het najaar over gehad dat ik in elk geval mijn bestuurlijke verantwoordelijkheid moet kunnen nemen, los van wat ieder er bij reflectie over zou vinden. Niet handelen in zo'n situatie heeft gewoon gevolgen.

We zitten met het probleem wat vertrouwelijk is en wat niet, maar ik kan in aansluiting op wat de heer Samsom zei, parafaseren wat de situatie is. Nogmaals, we moeten twee dingen uit elkaar halen. Op korte termijn is het probleem dat de kassa te laat begint te lopen en het vraagstuk op lange termijn, als de treinen rijden en de kassa rinkelt, is of de kassa aan het eind van de dag gevuld is of leeg blijft. Dat zijn kardinaal andere vraagstukken. De bieding is destijds onder minister Netelenbos gedaan. Ik heb de vorige keer tal van momenten genoemd waarop hierover is gediscussieerd in de Kamer.

Over die lange termijn is veel gezegd en geschreven. De heer Duyvendak heeft zeer actief vragen gesteld of wij niet vooruit moesten lopen op mogelijke problemen met de exploitatie. Ik heb gezegd dat problemen met de exploitatie op lange termijn een heel majeur vraagstuk zijn, maar dat ik ervoor kies om daarop niet vooruit te lopen op basis van omzetprognoses waarin een variatie zit van tientallen procenten, zodat het een kwestie van kansberekening is of het goed gaat of niet. Op basis van een prognose van wat er over zoveel jaar misschien gebeurt, zouden wij nu beslissingen moeten nemen over honderden miljoenen. Wij hebben gezegd dat wij dit vraagstuk pas adresseren als het zich echt voordoet. Dan willen we geen omzetprognoses hebben voor over zoveel jaar, maar gewoon de feiten. Op dat moment komen alle boeken op tafel over de gerealiseerde omzet. Op basis daarvan bekijken we of we moeten ingrijpen in het contract. Ik heb erbij gezegd: stel je voor dat dit te zijner tijd nodig zou zijn, in de worst case, dan kun je de prijs die HSA contractueel moet betalen, niet verder verlagen dan de tweede bieding destijds onder minister Netelenbos, want anders kom je juridisch in de problemen. Ik heb er ook bij gezegd dat we naar mijn stellige overtuiging die tweede bieding sowieso al niet meer zouden halen, omdat we nu in een andere concessie-situatie zitten. Ook in de worst case, als het over een aantal jaren heel erg blijkt tegen te vallen, als alle treinen rijden, komen we er op deze manier het beste uit; door dan inhoudelijk te kijken en de feiten te laten spreken.

Op korte termijn gaat het om uitstel, niet afstel, waarbij met rente wordt terugbetaald als de kassa gaat lopen. Dan kom ik bij het rapport van Price-waterhouseCoopers, als men mij toestaat om dat te parafaseren. Bij de conclusie die sommigen hebben getrokken, lopen de korte en de lange termijn kardinaal door elkaar heen. Ik ga het niet voorlezen, maar op korte termijn wordt een bruto vermogenstekort geschetst dat vrij stevig is. Een deel van dat bruto vermogenstekort kan worden gedekt door de schadevergoeding van de Staat, zoals eerder overeengekomen, maar een ander deel niet en dat is niet gedekt. Als men berekent wat dat deel is en dat afzet tegen het bedrag van 19 mln. dat het ons in reële termen kost, omdat wij een stukje schadevergoeding moeten betalen, zal men zien dat we daar echt voordelig uit zijn.

Het tweede punt is de analyse van de liquiditeitsproblemen bij HSA. In het vertrouwelijk overleg is het volgende beeld voorgelegd. Als de kassa begint te lopen en men moet gaan betalen, is het beeld dat het garantiekapitaal al dik een jaar daarna is opgesoupeerd. Als je de kassa laat lopen zonder dat je inkomsten hebt, ben je in dik een jaar broke en dan is het garantiekapitaal weggevreten. Dat is de situatie op korte termijn. Daar zijn we op deze manier uitgekomen met HSA. Dat kost ons 19 mln., maar als we nu de kassa zouden laten lopen, zou als gevolg daarvan de operatie op korte termijn zonder enige twijfel vastlopen. Dat is uit en te na gewisseld. Voor de lange termijn staat in het werkdokument, maar dat is niet uitgeschreven in mooie volzinnen, dat nog geen antwoord kan worden gegeven op de hoofdvraag of de continuïteit in gevaar komt. Daar staat achter dat dit vooral wordt bepaald door inschattingen van de jaren daarna en met name omzetprognoses. Dat is dus het langetermijnvraagstuk of je binnen het contract ooit winstgevend kunt worden. Ik snap dat er veel gegevens zijn gewisseld, maar ik vraag nogmaals om de hoofdvraag te onderscheiden of het ooit winstgevend kan worden als de treinen gaan rijden. Deze vraag is ook door de heer Niggebrugge opgeworpen. Hij was eerder positief, maar is nu weer negatief. Die vraag beantwoorden we pas als de feiten over zoveel jaar echt op tafel liggen. Ik zou het slecht omgaan vinden met belastinggeld om daarop vooruitlopend nu alvast de beurs te trekken.

Voor de korte termijn is de vraag of we bereid zijn om datgene wat HSA moet betalen, uit te stellen, omdat men geen trein kan laten rijden en dus ook geen cent kan verdienen, tot frustratie van HSA zelf, en dat later met rente terug te laten betalen. Als we zeggen: niets daarvan, we zijn er blind en ongevoelig voor dat er nog geen treinen kunnen rijden, Sie werden zur Kasse gebeten, zoals ze in Duitsland zeggen, vanaf 1 juli moet u dokken, dan zijn de gevolgen heel groot. De heer Samsom heeft het aan het juiste eind dat dan zelfs 200 mln. garantiekapitaal in dik een jaar weg is. Naar mijn mening zijn we dan penny-wise and pound-foolish, omdat we die organisatie in een onmogelijke positie manoeuvreren.

Dat is zoals het er voorstaat. Ik heb alle gegevens die ik had ter inzage willen geven, zoals het interne werkdokument van PwC, maar ik vraag wel om te lezen wat er staat. Er staat in dat er op korte termijn een vraagstuk is van tientallen miljoenen die niet kunnen worden gedekt. De continuïteit is verbonden aan de omzetprognoses op lange termijn. Hopelijk komen we nooit voor dat vraagstuk te staan, maar als we daarvoor komen te staan, is dat over een aantal jaren, als de problemen in de praktijk blijken. Anders nemen we wel heel erg veel risico, als we op basis van allerlei prognoses of een uitspraak van de heer Niggebrugge, met alle respect voor zijn inschatting en zijn positie, nu zeggen: laten we de langetermijnbeurs maar trekken. Daarvan hebben we afgesproken: first see and then act.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft een deel van de conclusie genoemd, maar ook een aantal tussenzinnen niet. Mijn eerste vraag is of

hij bereid is om de conclusie die hij citeert, en dus niet de bedrijfsinformatie, gewoon vrij te geven.

Minister **Eurlings**: Nee, daar ben ik niet toe bereid. Ik pas ervoor om een halve zin uit een rapport vrij te geven. Dit rapport bevat veel vertrouwelijke bedrijfsinformatie. Ik heb dit als extra geste voorgelegd. Ik vind het heel gek om een halve of driekwart zin uit zijn verband vrij te geven. We hebben afgesproken dat het vertrouwelijk zou zijn. Ik heb nogmaals gezegd wat de feiten zijn. Als u ervoor kiest om tegen de MoU te zijn, is dat een duidelijke stellingname. Als de meerderheid ertegen is, heeft dat zo zijn consequenties. Ik vraag u om in te gaan op de inhoud. Iedereen moet naar eer en geweten de vraag beantwoorden of men bereid is, zolang er geen trein rijdt, de rekening die HSA iedere maand aan ons moet betalen, uit te stellen en later met rente terug te laten betalen. Als men daartoe bereid is, kost dat 19 mln., want we moeten sowieso die schadevergoeding betalen voor het uitstel van de aanvangsdatum vervoer. Als men daar niet toe bereid is, moet men zich realiseren dat het garantiekapitaal van 200 mln. in dik een jaar is weggevreten en dan zijn de rapen gaar. Dat is de keuze, ik kan het niet mooier maken. Ik vind het een mooie constatering van de heer Roemer dat hij misschien liever niet in dit debat had gezeten, maar dat hij nu ook geen betere oplossing ziet. Ik zie deze ook echt niet. Dan komt het erop aan of je een bedrijf uit een onmogelijke positie wilt houden of niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb er grote moeite mee dat de minister een deel van die algemene conclusies en nog een paar zinnen citeert, terwijl deze niet worden gepubliceerd. Misschien is er nog informatie beschikbaar die wij niet hebben gezien, maar ik vind dat de opmerking van de minister dat het garantiekapitaal in een jaar is verbrand, niet kan worden geconcludeerd uit de beschikbare gegevens. Ik zeg heel eerlijk dat ik vind dat wij slecht en ook onjuist worden geïnformeerd. Ik heb hier echt grote problemen mee. Op basis van deze informatie zou de VVD-fractie zo'n memorandum of understanding nooit tekenen.

Minister **Eurlings**: Als de heer Aptroot meent wat hij zegt, daag ik hem uit om een motie van wantrouwen in mijn richting in te dienen, want ik vind dit nu werkelijk te gortig. Ik laat dit vertrouwelijke document nu zien, maar hij kan het van die afstand waarschijnlijk toch niet lezen. Dit document is hem vertrouwelijk getoond. Daar staat potjandorie met cijfers alles in wat de heer Samsom zojuist zei, dus hij moet hier niet aankomen met dat hij onvolledig is geïnformeerd. Hij heeft alle feiten. De vraag is alleen of hij de feiten laat tellen of hier een potje politiek zit te bedrijven met grote woorden. Hij moet gewoon zelf die conclusie trekken, maar als de heer Aptroot echt zegt dat ik de Kamer onjuist informeer, dan rest hem maar één gang en dat is naar de plenaire zaal om de Kamer bij elkaar te roepen en een motie van wantrouwen in te dienen. Zo simpel is dat. Ik hecht aan goede verhoudingen, want ik heb ook aan die kant van de zaal gezeten, dus ik vind dit echt niet kunnen.

De heer **Aptroot** (VVD): Een minister die selectief citeert uit een rapport en de totale conclusies niet openbaar wil maken, dat vind ik heel pijnlijk.

Minister **Eurlings**: Ik ga selectief zijn als ik één zin ga publiceren, want dan trekt u daar scheve conclusies uit en dan creëert u daarmee verkeerde beelden. Als ik één zin publiceer, moet ik het hele rapport op tafel leggen. Dat is het hele punt. Maar maakt u uw keus, wees er gewoon tegen. Als u die grote woorden gebruikt, schiet me dat echt in het verkeerde keelgat. Excuus daarvoor, ik heb dat zelden, men kent mij als een vrolijk persoon, maar ik vind dit heel ver gaan. Ik heb alles op tafel gelegd. Ik heb ook gezegd: onderzoek wat u wilt onderzoeken, ik heb werkelijk niets te

verbergen. Wij staan nu wel voor een duivels dilemma: willen wij die operatie overeind houden of laten wij deze kapot vallen, zodat wij als belastingbetaler echt op de blaren zitten. Ik heb naar eer en geweten de minst slechte keuze gemaakt. Ik heb trouwens uit de reacties van de meerderheid van de Kamer gemerkt dat deze op draagvlak kan rekenen. Ik wil de partijen die er kritischer of negatiever in zitten, van alle argumenten voorzien, maar ik vraag hen om een beetje voorzichtig te zijn met dit soort uitspraken, die de kracht van de argumentatie niet ten goede komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De rapen zijn gaar, maar dan bij de minister, want ik vind de opwindung nu wel heel erg groot. De minister vraagt of wij de operatie overeind willen houden of niet, maar het gaat erom dat hij in eerste termijn heeft gezegd dat er een reële dreiging is van omvallen, dat de financiële situatie van HSA nijpend is en dat PwC dit bevestigt. Hij zegt zelf ook dingen over continuïteit, maar in het rapport wordt meerdere keren geen bevestiging gegeven dat die continuïteit in gevaar is. Op lange termijn zijn helemaal geen cijfers beschikbaar, want die is niet onderzocht. Ik vraag of de minister nog steeds achter de woorden staat die hij in eerste termijn heeft gebezigd, want ik ben er zwaar aan gaan twijfelen of dat wel klopt en of de minister die conclusie niet een beetje te wild heeft getrokken. Ik snap wel wat hij politiek wil. Hij zegt dat wij dit op deze manier moeten gaan insteken, maar ik vind dat nog niet supergoed onderbouwd. Wil hij dat alsnog doen?

Minister **Eurlings**: Ik weet niet of alles met u is gewisseld. Sorry, dat kan ik mij niet herinneren. Mijn geheugen laat mij in de steek. Ik ben niet zo helder als ik op andere momenten ben. Ik hoop niet dat ik andere mensen heb aangestoken, want ik merk dat het geproest aan die kant van de tafel ook toeneemt. Sorry daarvoor, maar we werken toch maar gewoon door.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nu gaan we wel een heel zielige kaart spelen.

Minister **Eurlings**: Helemaal niet. Ik sta voor alles wat ik heb gezegd en alles is met u gewisseld, maar ik weet niet of u er zelf bij was. Als het moet, moeten we nog een keer een vertrouwelijk overleg hebben en dan zal de heer Van Rosendaal, die achterin de zaal zit, weer naast mij zitten, als hij daartoe bereid is. Dan zal hij alle gegevens weer met u wisselen en dan komen dit soort staatjes weer op tafel. En dan zult u weer met kracht van argumenten horen: als er geen inkomsten zijn en wel moet worden betaald, dan is niet alleen de operatie zwaar verliesgevend, maar dan is zelfs 200 mln. verdampt in no time. Dat zijn de feiten, dus trekt u vervolgens uw conclusies. Waar ik vervolgens niet goed tegen kan, zijn al die woorden van ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was mijn vraag niet. Ik begrijp ook best dat de minister niet helemaal fit is. Dat vind ik ook zielig voor hem.

Minister **Eurlings**: Dat heeft niets met de inhoud van mijn argumenten te maken en ik zou willen dat u daar een keer op ingaat. Ik heb zojuist geparafraseerd uit het rapport, maar u gaat nooit op de inhoud in.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Heel fijn, de aanval is de beste verdediging. Ik ken dat ook. Ik vraag u toch om op mijn vragen in te gaan. In eerste termijn hebt u gezegd: reële dreiging omvallen, financiële situatie HSA is nijpend, PwC bevestigt dat. Mijn stelling is dat dit niet wordt bevestigd door wat ik in de vertrouwelijke rapportage heb gelezen, dus dan denk ik dat wij toch wel een probleem hebben.

De **voorzitter**: U zou niet ingaan op wat u in de vertrouwelijke rapportage hebt gelezen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar is de minister zelf in zijn beantwoording op ingegaan, als het gaat om de exploitatie op langere termijn.

De **voorzitter**: De minister reageerde op opmerkingen die door de Kamer werden gemaakt, niet meer en niet minder. De vertrouwelijke rapportage zouden wij hier van tafel laten. Nu moet u hier ook geen conclusies op die basis neerleggen. Ik geef de minister nu het woord om uw vraag te beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Ik ga mezelf herhalen, maar dat is nodig vanavond. Ik heb zojuist twee dingen genoemd die ook in de PwC-rapportage staan. We hebben ook een vertrouwelijk overleg gehad waarin heel veel is gewisseld. Nogmaals, ik weet niet of mevrouw Van Gent daarbij was en zo ja, of zij zich dat herinnert, maar dat was heel duidelijk.

Volgens het PwC-rapport is er sprake van negatieve cash flows die niet waren voorzien in de business case. Vervolgens staat er dat er een heel groot vermogenstekort ontstaat, waarvan ongeveer de helft kan worden gedekt door de schadevergoeding van de Staat, zoals overeengekomen in de vaststellingsovereenkomst van 21 maart 2008. De andere helft dus niet en dan is mijn vraag: wie gaat die dekken?

Ten tweede staat er iets in over uitgaven gefinancierd met een lening van de aandeelhouder. Dan staat er: uit deze leenfaciliteit kan op dit moment niet langer worden getrokken, hetgeen tot liquiditeitsproblemen leidt. Wie gaat deze oplossen? Dat is het verhaal over de korte termijn en daar komt dit algemene beeld bij. Als we dit niet oplossen ga je in dik een jaar van een stevige positie met honderden miljoenen boven nul naar onder nul. Sorry dat ik een beetje gepikeerd word, maar ik ben zelf als Kamerlid altijd heel voorzichtig geweest met het gebruiken van dat soort grote woorden en daar sla ik wel op aan. Dit is echt het kortetermijnverhaal.

De vraag is hoe je omgaat met dat niet verdienen van een enkele euro en het wel moeten betalen. Dat betekent dat honderden miljoenen verdampen in een dik jaar tijd als je nu niet ingrijpt, en dat doen we door het uit te stellen. Bij de conclusie over de lange termijn gaat het over omzetprognoses. Dan heb je het over de lange termijn, want op korte termijn is de omzet nul komma nul. Daarvoor is er geen prognose, dat is gewoon nul want er rijdt geen trein. Over de lange termijn zegt PwC geen definitief antwoord te kunnen geven, omdat het hierbij vooral gaat om inschattingen voor de jaren daarna, met name de omzetprognoses.

Wat ik wil zeggen is dat we er niet alleen zijn met oplossingen voor de korte termijn. De kans is reëel dat we over een aantal jaren, als de treinen rijden, voor een vervolgvraag komen te staan, maar dat is een veel grotere vraag dan nu. Dan heb ik liever gewoon de feiten op tafel in plaats van op basis van prognoses met voorstellen te komen. Er is bijvoorbeeld een tariefrestrictie die heel veel geld kost. We zullen dan eerst moeten weten wat de situatie is. Ik snap dat het veel cijfers door elkaar zijn, maar ik heb de vorige keer vanaf het begin van mijn verhaal geprobeerd aan te geven dat er verschillende uitdagingen zijn. Een daarvan is voorkomen dat de boel op korte termijn kapot valt.

Ik heb zojuist drie punten genoemd; twee uit het PwC-rapport en dit staatje. Zeg maar hoe wij dat op moeten lossen als wij nu niets doen. De langetermijnvraag zullen we pas evalueren wanneer deze zich voordoet. Hopelijk gebeurt dat niet, maar als deze zich voordoet, bespreken wij dat op basis van echte feiten en niet nu. Dat is het verschil in opzet. Er vindt hier geen besluitvorming plaats over de lange termijn, behalve dat we volstrekte openheid van zaken willen als er sprake is van een probleem met de omzet. Dan willen we open boeken van de HSA over hoeveel treinen er rijden, wat de tarieven zijn, wat dat oplevert, wat de kosten zijn

en hoe dit zich verhoudt tot het contract dat destijds door minister Netelenbos is gesloten. Gesteld dat de problemen dan echt zo groot zijn, dan kom je voor de vraag of we minder moeten vragen per jaar, maar contractueel kun je nooit dieper gaan dan de nummer twee van toen. Dat is de bottomline, want anders heb je weer een juridisch probleem. Dan zal de nummer twee van toen misschien naar de rechter stappen en zeggen: als ik dat had geweten, had ik toen dat contract gekregen. Korte en lange termijn zijn echt twee verschillende dingen. Ik zou willen dat ik het allemaal ineens kon oplossen op een goede manier, maar dat zal nu niet mogelijk zijn omdat we eerst moeten zien wat de marktvraag is als de treinen gaan rijden.

De heer **Roemer** (SP): Er is terecht gezegd dat dit stuk vertrouwelijk ter inzage is gelegd, zodat wij het konden inzien, maar dat er niet over wordt gesproken. Dat is een feit als je afsprekt dat iets vertrouwelijk is. Vervolgens hoor ik van het kabinet wel regelmatig opmerkingen die mogelijk daarin zouden staan. Dat maakt het wel lastig om hierover te discussiëren. De Kamer kan daar niet op reageren. Ik denk dat we daar voorzichtiger mee om moeten gaan. Eigenlijk moeten we nu afspreken dat het ofwel openbaar is, zodat we erover kunnen discussiëren, ofwel dat er redenen zijn waarom dat niet kan. Dan moeten we er nu niet over spreken en in een besloten vergadering nog een keer de feiten op tafel leggen. Ik vind de manier waarop het nu gaat niet zuiver.

De reactie van de minister op mijn interruptie was dat er een hopeloze aanbesteding is geweest. Ik geloof dat iedereen het daar onderhand wel over eens is. Daarnaast hebben we op korte termijn een hopeloos probleem. De minister zegt dat de tijd zal leren of dit op lange termijn de juiste oplossing is. Er wordt dan op basis van feiten besloten hoe je daarmee om moet gaan. Ook al besluiten we nu niet voor de lange termijn, dit is wel een besluit dat we impliciet nu nemen. Als we ergens een kans hadden gehad om wellicht een andere keuze te maken, dan hadden we dat de afgelopen tijd moeten doen, ook al is dat het besluit dat de minister helemaal niet ziet zitten. Laat de boel maar omvallen, dan kost het misschien honderden miljoenen en dan zien we wel hoe we verder gaan. Ook dat is een besluit, maar dat is wel een besluit dat we nu moeten nemen. Dan betrek je de lange termijn er ook bij.

Ik blijf erbij dat ik het heel lastig vind om dat in te kunnen schatten, omdat ik niet alle gegevens heb en omdat je moeilijk in die glazen bol kunt kijken. Ik vind dat de minister het de Kamer niet op die manier moet voorleggen. Ik vind het de verantwoordelijkheid van de minister om op basis van zijn informatie, zijn gesprekken, zijn gegevens, zijn inschatting en zijn adviseurs dat besluit te nemen. We blijven hem controleren en we weten hem of zijn opvolger wel te vinden als het straks hopeloos mis gaat. Ik vind dat dit de zuivere weg is.

De **voorzitter**: Ik denk dat de heer Roemer hiermee heeft verwoord hoe de discussie verder moet gaan; niet meer over het rapport. Gelet op datgene wat in tweede termijn is gewisseld, vind ik dat de minister terecht zijn verweer heeft opgebouwd op basis van zijn verantwoordelijkheid op dit punt. Ik stel voor om hierover niet meer in debat te gaan en de minister de overige vragen die door de Kamer zijn gesteld over wat er speelt te laten beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Ja, maar ik wil wel reageren op hetgeen de heer Roemer heeft gezegd. Wij hebben de keuze voor de lange termijn gemaakt onder minister Netelenbos. Dat is het juridisch bindende contract. We hadden kunnen zeggen dat we de hele boel openbreken en HSA failliet laten gaan. Dan heeft men geen contractuele verplichting meer, want dat bedrijf bestaat niet meer, en dan beginnen we van voren af aan. Ik heb voorspeld dat als gevolg daarvan de treinen niet eerder maar later gaan

rijden, want dan moet er eerst weer een nieuw bedrijf worden gevonden. Dat bedrijf heeft ook geen treinen in de stal staan en moet deze bestellen. Dan begint het hele spel weer van voren af aan. Ik ben schriftelijk ingegaan op deze situatie. De heer Roemer zegt dat wij een keuze voor de toekomst hebben gemaakt, maar dat hebben wij dus juist niet gedaan en dat vind ik kardinaal. Het enige wat we nu anders hadden kunnen doen is HSA opblazen. Dan ben je op twee plekken slechter uit. Ten eerste krijg je veel minder geld binnen en ten tweede rijden de treinen niet eerder maar later. HSA popelt om te gaan rijden, zoals ik vorige keer ook heb gezegd. Het is heel vervelend dat de rails er liggen en dat men wil beginnen, maar dat dit door een set van omstandigheden niet kan.

We hebben niet gezegd dat we HSA laten klappen, omdat dat alleszins slechter zou zijn, dus we zijn juridisch gewoon gehouden aan het contract dat de jure is gesloten. Er zijn twee modaliteiten binnen het contract. Je kunt op een gegeven moment kiezen voor een tariefrestrictie. Dan ga je eigenlijk treinkaartjes subsidiëren zodat de prijzen lager worden. Dat kun je doen, maar dat kost de Staat veel geld. Als de nood echt aan de man is, kun je de vergoeding die HSA moet betalen, verlagen, maar niet verder dan nummer twee op de lijst.

De keuze is gemaakt om binnen het contract te blijven en van die twee mogelijkheden hebben we gezegd dat we daarover beslissen wanneer die problemen zich in de praktijk echt voordoen. Dan heb je de feiten op tafel en dan zie je in de praktijk dat het niet gaat. Dan gaat het over heel veel belastinggeld en moeilijke keuzes die je niet moet maken op basis van vage prognoses voor over acht, zes of vier jaar, met 30 of 40% onzekerheid, maar van feiten.

De enige keus die we nu hebben gemaakt voor de toekomst, is dat we als de nood aan de man is, op basis van alle cijfers gaan kijken of we binnen het contract wat moeten aanpassen. Dat doen we niet nu; ver voor dat moment. Financieel geven we nu wel uitstel van betaling, waarbij men later met rente terugbetaalt. Dat is de kern van het voorliggende besluit. Ik heb gezegd dat daaraan kosten verbonden zijn ten bedrage van 19 mln. Met deze staafdiagram heb ik laten zien dat 200 mln. in meer dan een jaar zou verdampen als we dat niet zouden doen. Daarom vind ik dat een goede keuze. Ieder moet zijn positie innemen, klaar. Ik moet als minister mijn verantwoordelijkheid nemen. Ik zou deze niet willen ontlopen en dat kan ook niet. Zo simpel is dat.

Dan kom ik op een aantal andere vragen. De heer Aptroot vroeg, zoals hij in eerste termijn ook heeft gevraagd, of HSA überhaupt een levensvatbaar bedrijf is. NS en KLM hadden zeker het idee dat met dit vervoer geld te verdienen was. Zij hebben tijdens de aanbesteding wel een erg hoge bieding gedaan. In die tijd werd hoog geboden. De problemen met de levensvatbaarheid van HSA op korte termijn vanwege ERTMS worden zoals ik al zei aangepakt met het memorandum of understanding. Ik heb geen oordeel over de lange termijn. Dat zullen de feiten moeten uitwijzen. HSA heeft hierover ook wel eens prognoses gegeven, maar die heb ik niet kunnen toetsen. Dat is afhankelijk van zoveel onzekerheden. Als dat zich voordoet, komen alle feiten op tafel en geen vage voorspellingen. Dat vind ik een veel betere lijn. Of er geld valt te verdienen op lange termijn, zonder dat wij het contract moeten aanpassen, zal afhangen van veel factoren, onder andere de economische ontwikkeling, de tarieven die HSA gaat hanteren voor het definitief gebruik, de kwaliteit die HSA gaat bieden, etc. Ik ben er zelf trouwens van overtuigd dat HSA alles zal doen om ervoor te zorgen dat de business case rendabel wordt. Men popelt om te beginnen, zoals ik al zei.

De heer Koopmans vroeg of ik heb overwogen om iets aan de bonussen te doen, zoals bij de hulpactie van minister Bos bij de banken. Ik vind dit een interessante discussie, in de zin van voor wat, hoort wat, maar een wezenlijk verschil is dat de Staat geen financiële risico's van HSA heeft overgenomen. Het memorandum of understanding regelt puur dat uitstel

van betaling. Dat is de kern van dit besluit. Alle verplichtingen jegens de Staat blijven bestaan en aan de afspraken uit het contract wordt niet getornd. Daarom reageerde ik ook op wat de heer Roemer zei.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister zijn termijn om kwart voor acht beëindigt, zodat hij zijn stem ook een beetje spaart, en dan kan de Kamer nog even kort concluderen.

De heer **Koopmans** (CDA): Er is wel een risico, want we weten niet zeker of dit een geslaagde actie wordt.

Minister **Eurlings**: Dat klopt, maar ik heb zojuist ook gezegd dat het naar mijn stellige overtuiging in alle gevallen beter is om HSA niet failliet te laten gaan en volgens het contract te blijven functioneren. We hebben geen zekerheid, behalve dat als er problemen zijn, deze echt en controleerbaar zijn en dat we, als we maatregelen moeten nemen, binnen het contract moeten blijven. Dan zal de Staat toch nog stevige inkomsten krijgen. Dat zijn de zekerheden die we hebben. Nogmaals, dat is alleszins beter dan andere scenario's.

De heer Koopmans vroeg ook of ik bereid ben risico's van HSA over te nemen als het bedrijf weigert inzage te geven in de boekhouding en in de prognoses. Nee, dat ben ik voor de lange termijn niet. Voor de lange termijn ga ik nu geen risico's op mij nemen. Ik heb net ook tegen mevrouw Van Gent gezegd dat ik geen grote beslissingen met belastinggeld ga nemen op basis van prognoses van wie dan ook. Als zich problemen voordoen, komen de feiten op tafel en dan staan wij voor de vraag of we nadere maatregelen moeten nemen. Voor de korte termijn is het beeld echt heel helder; dat wij gewoon financiële gaten hebben die niet worden gedicht als we geen uitstel van betaling geven. Voor de korte termijn hadden we genoeg gegevens om uitstel van betaling te accepteren en ook aan te bieden aan HSA. Dat geeft ook aan dat in de praktijk zal moeten blijken in hoeverre HSA in staat is om op basis van het contract dat in 2001 door minister Netelenbos is gesloten, winstgevend te draaien. De tariefrestructie en verlaging van de gebruiksvergoeding zullen pas aan de orde komen bij het formele evaluatiemoment na drie of vier jaar, als blijkt dat er problemen zijn. Dan komen wij voor de vraag of wij per jaar minder moeten vragen of door een tariefrestructie en goedkopere kaartjes meer mensen in de trein moeten proberen te krijgen, maar dat kost wel wat. Deze vragen liggen pas voor wanneer HSA in de praktijk in de problemen blijkt te komen en niet nu, nu het nog een hele tijd duurt, helaas, voordat de eerste trein over dat spoor gaat rijden.

Er is gevraagd of HSA ook in Nederland korting krijgt, als zij 40% korting krijgt omdat de treinen niet in België worden toegelaten. Deze mogelijkheid van een korting voor de treinen die door België gaan, is in het memorandum of understanding opgenomen om te voorkomen dat HSA de dupe wordt van vertragingen bij de toelating van de treinen door toedoen van de Belgische toelatingsinstantie. Die 40% is dat gedeelte van de opbrengst dat HSA verwacht uit het internationale deel van de treinreis. HSA krijgt deze korting alleen als de toelating van treinen vertraging oploopt door toedoen van de instanties in België. Als HSA geen treinen aanbiedt voor toelating, zal men ook geen korting kunnen krijgen. Als deze korting er komt, geldt deze totdat de treinen alsnog zijn toegelaten. Voor het Nederlandse deel van de HSL geldt deze kortingsregeling niet. De situatie kan zich voordoen dat men maar voor 60% van de business case kan gaan omdat de toelatingsinstantie in België zegt dat die treinen daar niet mogen rijden, wat buiten de macht ligt van HSA. Het is heel reëel om dan te korten op dat gedeelte waarbij men de opbrengst niet kan halen. Dat is ook in lijn met de uitstelbeslissing.

De heer Roemer vroeg waarom de inbouw van ERTMS in de Thalys nog niet klaar is. De verantwoordelijkheid voor de ombouw van de Thalys-

reinen ligt bij de Franse vervoerder SNCF. Deze liep aan tegen dezelfde problemen met ERTMS als bij de oplevering van de TRAXX-locs speelden. Verwacht wordt dat de Thalys voor de zomer van 2009 op de HSL-Zuid wordt toegelaten. Op dit moment worden testritten met de Thalys uitgevoerd op de HSL-Zuid in Nederland en België. Het kan zijn dat men deze trein ziet langsflitsen, maar dan zitten er nog nauwelijks passagiers in. De resultaten van deze tests zullen bepalend zijn voor de toelating. Na de toelating van de Thalys volgen nog duurproeven op de HSL, het opleiden en examineren van treinpersoneel, het beproeven van de logistieke processen en het voorbereiden van het commerciële vervoer.

De heer **Roemer** (SP): De minister herhaalt zijn schriftelijke antwoorden op de vragen in eerste termijn, maar ik heb liever dat hij de vragen uit de tweede termijn beantwoordt. In zijn schriftelijke antwoord op een vraag uit de eerste termijn staat de volgende prachtige volzin: de vertragingen die optreden zijn te wijten aan de ingewikkelde drielanden-ERTMS-problematiek. De minister mag mij eens haarfijn uitleggen wat dat is, maar hij mag dat ook schriftelijk doen.

Minister **Eurlings**: Het is vrij gemakkelijk om dat nu direct te doen, dat is helemaal geen punt. De complexiteit van de ERTMS-uitdaging is aanmerkelijk minder als je één leverancier hebt van treinen en banen, zodat je dat in één hand hebt, en als je niet over grensovergangen gaat. Als je een trein hebt die Nederland, België en Frankrijk aandoet, is dat een complicatie ten opzichte van een binnenlandse treindienst. Er blijken sowieso in veel landen problemen te zijn. In Frankrijk zijn er ook problemen met ERTMS. Het is niet voor niets dat men op het oude systeem vaart. In Zwitserland zijn er trouwens ook wel degelijk problemen geweest. In Nederland hebben wij meerdere leveranciers van treinen en problemen met de grensovergangen, omdat in België een ander infrasysteem wordt toegepast dan in Nederland en dan krijg je een koppeling van verschillende trein-baan- en baan-baansystemen. Het probleem met de infra in België en Nederland is inmiddels opgelost, maar dat maakt het gewoon moeilijker. Als men op werkbezoek is in het buitenland, moet men maar eens vragen hoe enthousiast de collega's zijn over de snelheid waarmee ERTMS aan de praet komt. Het enthousiasme dat ikzelf heb, wordt in Europa vrij breed gedeeld. Het is echt een probleem.

Dan kom ik op de transparantie van de tarieven van HSA. De concessieperiode gaat lopen vanaf 1 juli. HSA moet vijftien jaar lang voor eigen rekening risico en exploitatie verzorgen. HSA heeft tariefvrijheid gekregen in het contract dat jaren geleden is gesloten en zal deze gebruiken om de opbrengsten natuurlijk boven de nulstreep te brengen. Dat is toch ook het doel van een bedrijf dat wil overleven. De tarieven moeten enerzijds laag genoeg zijn om reizigers te verleiden en de treinen vol te krijgen, maar anderzijds hoog genoeg om een gebrek aan zitplaatsen te voorkomen. Dat zal de balans zijn, maar goed, dat is een open deur. Ik heb geen inzicht in de modellen die HSA gebruikt om te komen tot die tarieven. HSA heeft gemeld met dezelfde tarieven te zullen starten bij het dan niet meer tijdelijk vervoer na 1 juli, want tijdelijk vervoer kunnen we doorstrepen, dat zal er nooit zijn. Na 1 juli zal worden gestart met dezelfde tarieven als voor 1 juli zouden worden gehanteerd, als wij eerder hadden kunnen gaan rijden.

Er is een toeslag van 60% vanaf de start van het vervoer met 160 km/u tussen Amsterdam en Rotterdam. Dan heb je iets meer dan de helft van de reistijd ten opzichte van gewone treinen, die ook blijven rijden, dus dat kost 60% meer. Ik heb al gezegd dat de hoogleraar transportbeleid van de TU Delft, de heer Van Wee, constateert dat de HSA met deze toeslag van 60% niet uit de pas loopt, in vergelijking met landen als Frankrijk, Spanje en Duitsland. Het aantal kaartjes waarvoor een superdiscount geldt, zal HSA laten afhangen van de bezettingsgraad van de treinen. Op sommige

tijden wanneer de treinen stamp- en stampvol zitten, zoals men uit ervaring weet, zullen het er minder zijn dan in de daluren, wanneer je heel erg lege treinen hebt, maar het zal wel een significant aantal zijn, zo is mij gezegd.

De concessie is voor advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties. In hun advies hebben de consumentenorganisaties laten weten dat zij de tarieven hoog vinden, maar dat de reizigers uiteindelijk bepalen of HSA zich al dan niet uit de markt prijst. Laat ik onverdroten de hand in eigen boezem steken en zeggen dat ik de zin over de consumentenorganisaties in de brief aan de Kamer beter had moeten weergeven. Ik vind dat ik het daar te kort door de bocht als positief heb neergezet en daarmee geen recht heb gedaan aan het advies van de consumentenorganisaties, dus bij dezen. Overigens was het advies van de consumentenorganisaties wel bij mijn brief aan de Kamer gevoegd, dus daarover heb ik in alle openheid gecommuniceerd, maar goed, die zin was wat kort door de bocht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in eerste termijn niet alleen aandacht gevraagd voor de tarieven, maar ook je een keuze moet hebben en niet per se met deze trein moet, maar ook met de Beneluxtrein kunt blijven reizen. Hoe kijkt u daar tegenaan?

Minister **Eurlings**: Ik ben dat zeker met u eens. Er zal ook een keuze blijven. Op het eerste stuk, van Amsterdam naar Rotterdam, blijven de gewone treinen rijden. Als concessieverlener heb ik de macht om de nieuwe Benelux-plus, die volgens de heer Roemer de Benelux-min is, op het binnenlands traject in bedrijf te houden. Ik heb eerder gezegd dat ik er grensoverschrijdend niets over te zeggen heb, maar dat ik blij was dat de NS de markt vraagt voor zo'n alternatief een zeer belangrijke input laat zijn bij deze beslissing.

We hebben al het nodige gediscussieerd over het rapportje over de tarieven, waarin een conclusie werd getrokken die een meerderheid van de Kamer niet zinde. Toen heb ik gezegd dat ik weer zou gaan praten, niet alleen met NS, maar ook met onze Belgische collegae, maar ik heb er formeel niets over te zeggen. Daarom was ik blij dat er een opening leek te komen met het doortrekken van de intercity Antwerpen–Essen–Roosendaal. Door die extra slag Essen–Roosendaal zou je echt een alternatief overeind kunnen houden, misschien met een korte overstap. Ook daarvoor heb ik de medewerking van de Belgen nodig.

Bij mijn bezoek aan Etienne Schoepen, de staatssecretaris in België, een oud-spoorman, dat ik in het debat over de IJzeren Rijn heb genoemd, heb ik nogmaals gezegd dat het voor de Kamer en het kabinet van groot belang is om een grensoverschrijdend alternatief overeind te houden. Stel dat het lukt, dan kan men nog zeggen dat de Beneluxtrein beter was omdat men toen niet hoefde over te stappen bij Roosendaal, maar ik denk dat dit al met al wel een acceptabel alternatief zou zijn, als de dienstregelingen in Nederland goed zijn gepland, zodat je van verschillende kanten bij Roosendaal zou kunnen aantakken. Maar goed, dat is work in progress. Ik heb al eerder gekscherend gezegd dat het kleine voordeel bij het gigantische nadeel van de HSA is dat de Beneluxtrein sowieso blijft rijden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik neem aan dat dit ook een antwoord is op mijn vraag hoe het staat met de onderhandelingen. Ik kan mij voorstellen dat nu niet alles gezegd kan worden, maar ik ben toch beducht dat de discussie over Antwerpen–Roosendaal een soort panacee wordt, zodat men de andere contractverplichtingen die wij met HSA hebben afgesproken, namelijk om te rijden tussen Den Haag–Breda–Brussel, kan laten vallen. Als de minister daar nog op terugkomt, heb ik deze vraag niet gesteld.

Minister **Eurlings**: Nee, ik vind het fijn dat u dit vraagt. U hebt helemaal gelijk. Er spelen twee belangrijke discussies met onze zuiderburen. Ik heb het met Etienne Schoepen gehad over het nieuwe Beneluxalternatief. De tweede vraag is inderdaad de aanhechting van Breda en Den Haag. Ik heb nogmaals aangegeven hoe belangrijk wij deze vinden. De Belgen moeten nog een treinstel bestellen. Dat wordt tijd. Ik heb ook aangegeven dat nu moment dat België en de NMBS hun part of the deal die indertijd met minister Vande Lanotte is gemaakt, niet na zouden komen, onze part of the deal, namelijk het niet claimen van schadevergoeding omdat het tracé in België minder snel is dan contractueel was afgesproken, ook op losse schroeven staat. Ik heb gezegd dat ik het heel onfortuinlijk zou vinden als wij in zo'n verhouding tot elkaar komen en elkaar op die manier moeten bevechten. Het was uit de loopgraven en we hadden een mooie deal dat wij minder snelle reizen in België accepteren en dat zij mede zorgen voor de aanhechting van Breda en Den Haag. Zoals bekend zijn we bezig met de stations in Breda en Den Haag. Voor ons is dat heel erg van belang, dus dat heb ik daar weer stevig op tafel gelegd. Het is volhouden, maar het moet wel tot resultaat leiden. Men hoeft niet te twifelen aan de manier waarop ik dat naar voren breng.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vond het wel een spannend antwoord van de minister, maar ik heb nog geen antwoord gehoord op de vraag wat er nu gaat gebeuren.

Minister **Eurlings**: Er zijn twee scenario's denkbaar. Het scenario waar wij op koersen, is dat België ook die trein bestelt en dat het zal zijn zoals is afgesproken. Nogmaals, de heer Schoepen is niet alleen staatssecretaris, maar hij heeft ook een spoorgeschiedenis. Hij kon zich die gesprekken nog herinneren vanuit een vorige verantwoordelijkheid. Hij wist precies wat was afgesproken, dat helpt, dus ik heb er nog steeds vertrouwen in dat we er goed uitkomen. Het andere scenario is dat wij een schadevergoeding claimen voor het te langzaam reizen in België en dat we met een probleem zitten bij de aanhechting van Den Haag en Breda, maar dat zou ik heel moeilijk vinden. Ik heb er echt vertrouwen in dat dit ons gaat lukken. Het is mij een lief ding waard. Ik ben niet voor niets over dit soort dingen gaan praten. Ik heb binnenkort een gesprek met de nieuwe minister, de heer Steven Vanackere, die Inge Vervotte is opgevolgd. Ook daar zal dit weer bovenaan de agenda staan. Een geluk bij een ongeluk is nogmaals dat wij nu wat meer tijd hebben, hoe vervelend dat ook is, maar het wordt wel tijd dat er actie komt, ook met de lange doorlooptijden. We hebben nu gewoon duidelijkheid nodig, anders wordt onze verhouding met de Zuiderburen hierdoor onnodig vertroebeld.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In een belangrijke bijzin zegt de minister dat de Belgen de trein nog moeten bestellen. Dat betekent dat dit stuk dienstregeling niet een, twee, drie wordt gereden. Wij weten inmiddels hoe lang het duurt voordat de treinen van HSA er zijn.

Minister **Eurlings**: Ja, maar misschien zijn er andere oplossingen te vinden voor dat ene treinstel. We hebben het hier over een treinstel van onze kant en een aan hun kant dat nodig zou zijn om die aanhechting optimaal te doen. Het gaat er gewoon om dat het akkoord van 2005, tussen Karla Peijs en Johan Vande Lanotte, tussen NS en NMBS, wordt uitgevoerd. Dat is echt van belang. Dat akkoord was spick-and-span, daar was geen onduidelijkheid over. Nogmaals, ik heb er vertrouwen in en ik begreep dat de heer Schoepen precies wist waar het over ging.

De heer **Roemer** (SP): De minister blijft volhouden wat hij steeds heeft gezegd, namelijk dat de vraag of de intercity Amsterdam-Brussel, en dat is de Beneluxtrein, wordt gehandhaafd zal afhangen van de marktvrage.

Hij heeft elders gezegd dat hij dit pas kan beoordelen wanneer de tarieven bekend zijn. Als die twee naast elkaar reizen, weten we of er markt voor is. Als er geen markt is, gaat hij vanzelf weg en als er wel markt is, blijft hij bestaan. We hebben de afgelopen twee jaar steeds gezegd dat het beleid om materieel en personeel weg te halen en anders in te zetten erop neerkomt dat die lijn wordt weggepest, omdat het feitelijk steeds meer onmogelijk wordt om deze in stand te houden als de HSL gaat rijden. De minister heeft steeds gezegd dat hij in overleg is, maar we zijn aan het lijntje gehouden en de conclusie is dat we straks in de wave mogen, hiep, hiep, hoera, als we een secondbestoplossing voor elkaar kunnen krijgen, en dan nog krijgen we het verhaal dat het allemaal niet zeker is. De feiten zijn dat we een Beneluxtrein hebben die zeer populair is. Dit is de enige fatsoenlijke intercityverbinding naar het Zuiden die betaalbaar is voor iedereen, maar die wordt gewoon om zeep geholpen. Ik neem dit het kabinet kwalijk; dat het zo ver is gekomen. Wat mij betreft blijft de inzet om die lijn te handhaven. Ik hoop dat de minister daarvoor wil blijven gaan en niet zal afhaken.

Minister Eurlings: Ik haak helemaal niet af. Sterker nog, ik heb in een aantal debatten gemeld dat dit me een goede oplossing lijkt, gelet op de situatie. We moeten even heel precies zijn. Ik heb de lijn uit het verleden net geprobeerd te parafraseren. Ik heb gezegd dat ik dit binnenlands kan afdwingen en dat dit ook zal gebeuren. Binnenlands blijft deze trein sowieso rijden. Ik ben blij dat de NS toen heeft gezegd de keuze te maken om dat ook internationaal te blijven doen, maar daar heb ik nul komma nul over te zeggen. De NS zal daarbij de vraag of er een markt voor is als een belangrijke input gebruiken. Er is toen een onderzoekje gekomen, waarbij mensen werden geënquêteerd door de NS. Daaruit bleek dat de marktvraag niet zo groot zou zijn. Ik heb toen heel open tegen de Kamer gezegd dat dit een beetje overkomen is, als je niet eens weet wat de tarieven van HSA gaan zijn. Hoe kun je dat dan inschatten? Wij willen voorkomen dat gebeurt wat de heer Roemer zegt, dat mensen eruit worden gepest en weet ik wat. Ik heb trouwens het idee dat het vooral technische problemen zijn op het Belgische gedeelte, maar er zijn wel heel veel problemen geweest, en ik heb dat onacceptabel genoemd. Hoewel wij er officieel niets over te zeggen hebben, hebben wij toch gezegd: hoe het ook zij, wij houden gewoon de Beneluxtrein overeind. Wij gaan niet meer kijken wat er over een of twee jaar speelt, maar we gaan dit gewoon proberen te bereiken. Ik heb toen gezegd dat je dan misschien een korte overstap hebt op Roosendaal, als het ons lukt om die intercity uit België door te trekken. Als je dat maar goed op elkaar afstemt, is dat eigenlijk nauwelijks een probleem. Sterker nog, ik kan mij voorstellen dat mensen uit Eindhoven en Zeeland graag met die trein naar Brussel willen. Als dat goed op elkaar is afgestemd, kun je die mensen van verschillende kanten in Roosendaal met de Belgische intercity laten doorrijden.

In eerste termijn heb ik ook gezegd wat het punt was in het gesprek met Etienne Schoepen. Als die intercity zou doorrijden, zou deze volgens de huidige Belgische dienstregeling maar tien minuten hebben om kop te kunnen maken in Roosendaal. Dan is er een grote kwetsbaarheid, als er wat vertraging is, zodat de intercity in België achterloopt op het schema. Als we tot een deal kunnen komen, kan men in België misschien de dienstregeling enigszins aanpassen, om ervoor te zorgen dat er iets meer tijd is. Dat zijn de gesprekken die wij met elkaar moeten voeren. Ik hoop dat we er op die manier uitkomen.

Ik vind dit een zeer reëel alternatief. Ik kwam als Kamerlid altijd met de trein naar Den Haag. Aan het begin was dat een onverknijpte lijn vanuit Heerlen, als ik mij goed herinner. Daarna heb ik verknijpte lijnen gehad, waarbij ik in Eindhoven of in Utrecht even het perron overstak. Zolang de aansluiting prima is en de treinen punctueel rijden, zijn die twee of vijf minuten geen probleem, maar een kans om die heerlijke kop koffie te

krijgen die je in de trein tegenwoordig helaas moet missen. Ik vond dat altijd wel prettig. Ik vind dat dit het alternatief niet minder aantrekkelijk maakt, als het maar goed is gepland. Maar goed, dit is de enige manier om wat te bereiken, gelet op de bevoegdheid die er is. Ik vind dit een goed alternatief, als we dit kunnen bereiken, maar we zijn er nog niet. Dan kom ik op de kortingskaart. In 2001 zijn contractuele afspraken gemaakt met HSA. Er kan niet zomaar aan voorbij worden gegaan dat HSA juridisch volstreekte tariefvrijheid heeft. Je kunt niet zomaar kortingskaarten van het een verplichten voor het ander, of de Staat moet er flink voor betalen en die kortingskaarten zelf betalen. Ik heb de vorige keer ook gezegd dat HSA zelf het grootst mogelijke belang heeft om reizigers te trekken. Ik vind het een heel realistische toekomstverwachting dat HSA met arrangementen, kortingen en aanbiedingen gaat werken. Als je met de trein naar Parijs wilt, wat ik vanuit Brussel vaak heb gedaan, moet je eens kijken wat voor aanbiedingen je soms hebt. In het laagseizoen kun je spotgoedkoop op en neer naar Parijs op momenten dat de trein leeg is. Dat zal dus gebeuren, maar dat is niet zozeer een zaak van NS, maar het is HSA zelf die aan de lat staat om de operatie winstgevend te maken. Ik zeg de heer Cramer nogmaals toe dat we het ATB-blok met spoed zullen bekijken. Dat wordt gewoon meegenomen in het onderzoek dat we aan het doen zijn. Als dat echt zo gemakkelijk kan, zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het net, dan kan dat heel mooi zijn om die tunnel in elk geval goed te laten berijden. Dat is weer een beetje licht in de duisternis. Dat is misschien een goede gedachte, die we meenemen. Ik kom hierop terug, zodra er duidelijkheid over is. Ik denk dat ik hiermee de vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Dan geef ik de gelegenheid voor één afrondende zin, zonder bijzinnen, als er behoefte aan bestaat, maar er is geen derde termijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een heel voorstel gedaan over ERTMS, maar toen was de minister druk in overleg, dus dat heeft hij blijkbaar moeilijk meegekregen en daarom is hij er helemaal niet op ingegaan. De minister heeft van alles over ERTMS verteld waar ik grote vraagtekens bij zet. We moeten hier maar een moment voor vinden, omdat er veel details en techniek bij zijn. Ik vind het jammer dat dit in een verkeerd daglicht wordt gesteld. Ik denk er nog over om de Kamer om een uitspraak te vragen over de Beneluxtrein. Er is nog nauwelijks ingegaan op de punctualiteit en de eerdere afspraken, dus ik denk dat we daarover maar een motie moeten gaan maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind dat de conclusies van het PwC-rapport, zeker als ze selectief worden geciteerd, gewoon openbaar moeten worden gemaakt, dus ik heb er bezwaar tegen dat dit niet mogelijk is. Als ik moet concluderen op basis van dat rapport en andere informatie, ben ik het met de minister eens dat het goed is om tot 1 juli een aantal maatregelen te nemen om het even uit te stellen. We zijn het er ook mee eens dat er nu geen maatregelen worden genomen voor de lange termijn. Op basis van de gegevens die wij in de stukken hebben aangetroffen, zouden wij nooit hebben geconcludeerd dat er de komende drie à vier jaar geen gebruiksvergoeding wordt betaald.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit gaat mij even te gemakkelijk. We hebben een tweede termijn gehad van de heer Aptroot met politiek beladen woorden. Hij herhaalt deze nu niet, dat zou een conclusie kunnen zijn, maar ik ben daar wel benieuwd naar.

De heer **Aptroot** (VVD): Waar bent u naar aan het hengelen?

De heer **Koopmans** (CDA): Als dat uw antwoord is, dan is het duidelijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Het vervelende is dat je nu een welles-nietesspel krijgt op basis van stukken die niet openbaar mogen worden gemaakt, maar die naar mijn mening zo openbaar kunnen worden gemaakt, zonder de achterliggende cijferlijstjes. Dan houd ik staande dat op basis daarvan wij niet juist zijn geïnformeerd. Over welke conclusie wij daaraan verbinden, moet ik eens gaan denken. Wij kunnen de minister volgen wat betreft de maatregelen tot 1 juli en voor de langere termijn, maar dat er drie tot vier jaar geen gebruiksvergoeding wordt betaald, dat HSA op omvallen zou staan, dat is een conclusie die wij niet delen. Wij vinden ook dat de minister dat op basis van de informatie die beschikbaar is, nooit zo aan ons had mogen presenteren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik ben blij met zijn toezegging over het ATB-blok, dat hoor ik graag. Een opmerking over de vertrouwelijke stukken op basis waarvan het memorandum of understanding aan ons is voorgelegd. Die overeenkomst is voor rekening van de minister, zoals wij de vorige keer ook hebben gezegd. Hij heeft dat besluit benomen. Op basis van de achterliggende stukken heb ik geen enkele reden om de minister daarin te wantrouwen. Wij steunen hem in dat besluit. Wij vinden het wel jammer dat het zo loopt. De heer Koopmans wees er al op dat er risico's zijn. Wij verwachten van de minister dat hij ons daarover goed zal inlichten.

De heer **Koopmans** (CDA): Het was een interessant debat. Van de zijde van de oppositie heb ik geen alternatief gehoord voor de keuze die de minister heeft gemaakt. De minister moest een heel moeilijke keuze maken. Ik heb geen alternatief gehoord, laat staan iets wat beter is, en ik volg de minister in zijn keuze. Ik moet zeggen dat deze termijn, waarin de heer Aptroot een soort politieke dwarsligger op de rails neerzet, het werk van de minister niet makkelijker maakt. De treinen gaan er niet eerder door rijden. Ik denk dat je er geweldig mee moet uitkijken om dat zo scherp neer te zetten. Ik deel de opvatting van de heer Cramer dat de conclusie van de heer Aptroot op geen enkele wijze te herhalen is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Hartelijk dank. Ik concludeer dat de minister zijn keuze heeft gebaseerd op het werkdocument van PricewaterhouseCoopers. Ik zou die conclusie niet op deze manier hebben getrokken. Ik vind dit een te wilde conclusie op basis van de gegevens zoals ik ze interpreteer. Het is een lastig en heikel gedoe, want de minister citeert zelf uit dat rapport, maar dat mag ik vervolgens niet doen. Ik heb wel wat aantekeningen gemaakt in mijn hoofd, want dat mag ook allemaal niet, denk ik. Dat schept een raar dilemma.

Mijn conclusie is dat de minister de keuze maakt. De vraag is of hij deze zo had moeten maken, gezien de exploitatie en de bestaanszekerheid van HSA, waarover hij in zijn antwoord in eerste termijn zware woorden heeft gebezigd. Ik heb tot drie keer toe gevraagd of dat wel op juiste informatie is gebaseerd en of hij dat nu nog zo hard zou zeggen. Ik ben daar niet van overtuigd geraakt, gezien de stukken. Ik snap het verschil tussen korte en lange termijn, dus hij hoeft mij hierover niet zo belerend toe te spreken, maar ik trek wel een andere conclusie.

Hij geeft 40% korting, dus daar kan wel iets tegenover staan bij de tarieven en de kortingskaart. Ik vraag hem om hierover in overleg te gaan met HSA want straks gaan de treinen eindelijk rijden en dan zijn ze leeg. Dat is natuurlijk helemaal waardeloos.

De heer **Samsom** (PvdA): U zegt dat u een andere conclusie trekt, maar welke conclusie trekt de fractie van GroenLinks uit alle gegevens? Wat zou u nu doen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben er niet van overtuigd, nadat ik de vertrouwelijke stukken heb ingezien, dat je nu deze maatregel moet treffen.

De heer **Samsom** (PvdA): En welke maatregel zou u dan wel treffen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister doet dat wel, dus dat laat ik aan hem en dan zie ik in de toekomst wel hoe die trein verder gaat rijden. Dat is ook een keuze. U kunt nu zo opgewonden doen, maar u hebt die stukken helemaal niet bestudeerd, dus dan denk ik: waar hebben wij het over. Dat vind ik ook een beetje makkelijk om dat te zeggen. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik toen dacht, en ik ben daarin bevestigd door de vertrouwelijke stukken, dat er binnen HSA wel degelijk een oplossing gevonden had kunnen worden.

De **voorzitter**: Dat is ook een conclusie.

De heer **Samsom** (PvdA): Dan had de fractie van GroenLinks het risico willen lopen om HSA te laten omvallen. Dat was de keuze geweest van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat is volstreekte flauwekul.

De heer **Samsom** (PvdA): Welke keuze had u dan gemaakt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat blijkt helemaal niet uit de vertrouwelijke stukken.

De **voorzitter**: Ieder trekt conclusies die voor zijn eigen rekening zijn en daar laat ik het graag bij. Ik wil hier geen apart debat aan wijden, want wij hebben geen derde termijn.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik houd mijn conclusie staande dat de fractie van GroenLinks kennelijk het risico wil nemen dat HSA omvalt. Wij nemen dat risico niet en baseren ons op de publieke, openbare gedachtewisseling die hier heeft plaatsgevonden, en op onze eigen rekencapaciteit, en niet op vertrouwelijke stukken of iets dergelijks. De heer Koopmans sprak erover dat de VVD-fractie het de minister moeilijk maakt, maar zij maakt het de Kamer heel erg moeilijk als ze in tweede termijn zwaait met verkeerd geïnformeerd worden door de minister, en dat vervolgens desgevraagd nog een keer zegt, maar er geen conclusies aan verbindt. Dat is een manier van werken waar we in de Kamer ongelofelijk veel last van krijgen. Als zij dat blijft doen, ondermijnt ze de kracht van de Kamer om wel politiek scherp aan de wind te kunnen zeilen, door een dobberkoersje te varen met mededelingen die niet hard worden gemaakt. Als de heer Aptroot zegt dat hij zich verkeerd geïnformeerd voelt door de minister, en dat doet op basis van rapporten, dan kan hij nu naar de plenaire zaal gaan en een motie van wantrouwen indienen. Anders moet hij dat soort woorden niet gebruiken. Hij heeft een heel arsenaal aan andere woorden om twijfel te uiten, zoals anderen soms ook doen, maar hij moet op zijn woorden letten als hij het zwaarste wapen inzet dat een Kamerlid heeft. Ik maak er bezwaar tegen dat dit hier gebeurt zonder dat er consequenties aan worden verbonden, want daar wordt ook mijn werk lastiger van.

De heer **Aptroot** (VVD): Er kan alleen duidelijkheid komen als de conclusies van het vertrouwelijke rapport, zonder de bedrijfsinformatie, openbaar worden gemaakt. Dan vraag ik de heer Samsom om er ook bij de minister op aan te dringen om dat openbaar te maken, want anders blijft het een welles-nietesspel.

De heer **Sansom** (PvdA): Het is geen welles-nietesspel. De VVD-fractie heeft kennisgenomen van informatie en concludeert op basis daarvan dat zij verkeerd is geïnformeerd door de minister. Als de heer Aptroot die conclusie trekt, is dat de zwaarst mogelijke conclusie die hij als Kamerlid kan trekken en dan dient hij dat met consequenties te beleggen, namelijk door in de plenaire zaal een motie van wantrouwen in te dienen, omdat hij zegt dat de minister ons verkeerd informeert. Daarmee is artikel 68 van de Grondwet geschonden. Dat is een zware overtreding. Als hij dat concludeert, moet hij daar consequenties aan verbinden. Daarvoor hoeft hij geen openbaarmaking van rapporten te hebben. Hij heeft dat rapport kennelijk gelezen en trekt daar conclusies uit, dan moet hij daar ook consequenties aan verbinden.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zal wel blijken als er een onderzoek van de Rekenkamer is geweest.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Maar dan trek ik toch de conclusie dat HSA ook staat voor een Hard Schreeuwende Aptroot.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben blij met de conclusies van de leden die de meerderheid representeren, niet alleen over het bereikte akkoord, maar ook over wat hier in tweede termijn is gewisseld. Ik vestig er nogmaals de aandacht op dat ik de uiterste openheid heb proberen te betrachten. Ik heb de eerste man van HSA, de heer Van Rosendaal, in een vertrouwelijk overleg met de Kamer laten praten. Ik heb zelf vertrouwelijke informatie gewisseld. Ik ga geen bedragen noemen, maar de Kamer heeft inzicht gehad in dit staatje, op inhoud gebaseerd en onderbouwd, waarin je echt van boven 200 naar onder 0 gaat tussen 2009 en eind 2010. Dat zijn de simpele feiten, mensen. Ik kan ze niet mooier maken dan ze zijn.

Het is ook logisch. Ik denk dat mijn jongste neefje zou begrijpen dat je spaarpot iedere dag leger raakt als je geld moet betalen, maar geen euro kunt verdienen. Dat is werkelijk niet al te moeilijk. Ik ben blij dat het merendeel van de woordvoerders hier de logica van inziet, op basis van de feiten die zijn gewisseld. Ik ben blij dat de heer Aptroot ook een gedeelte van het akkoord onderschrijft en het goed vindt dat we pas op 1 juli beginnen met de rekening te laten lopen. Hij vindt het ook goed dat wij het langetermijnverhaal later evalueren. Ik dank hem voor die twee punten waarover wij het eens zijn. Ik snap alleen de consequentie niet dat hij een paar maanden uitstel van het lopen van de rekening wel noodzakelijk en justified vindt, maar dat hij wel de rekening iedere maand wil laten betalen terwijl er nog geen inkomsten zijn. Door daarmee een paar maanden later te laten beginnen wordt een veel minder acuut probleem opgelost dan met het uitstel van betaling met anderhalf jaar, ik doe maar een gooi, zolang er nog geen volledige operatie met alle treinen is. Het probleem zou daardoor absoluut niet zijn opgelost.

De heer Roemer sprak over ERTMS. Ik was hier niet op ingegaan, excuus daarvoor, omdat ik dacht dat dit een herhaling was van een discussie die wij al heel vaak met elkaar hebben gehad over de vraag of wij ERTMS op grote schaal in Nederland moeten gaan implementeren. Ik vind zelf dat het systeem onvoldoende stabiel is. Er komt nu weer een andere versie. We moeten eerst de zaak rond de HSL op de rails hebben en dan bekijken waar Europa staat. Als hierover technische vragen spelen, ben ik bereid een technische briefing te organiseren, waarin de details van ERTMS kunnen worden gewisseld.

Risico's zijn er altijd. Je moet nooit bestuurder worden als je risicoloos door het leven wilt, dan moet je heel wat anders gaan doen, of Kamerlid, want als er wordt teruggekeken, wordt er ook naar dit soort debatten gekeken en dan is niet kiezen ook een keuze. Iedereen kiest hierin het zijne of het hare. Naar mijn stellige overtuiging is dit de beste manier om de

risico's zo veel mogelijk te beperken, de treinen zo snel mogelijk op de rails krijgen en de inkomenspositie van de belastingbetaler zo goed mogelijk houden. Daarom hebben wij zo lang onderhandeld en zo nadrukkelijk die knip gemaakt tussen het probleem op korte termijn oplossen en op lange termijn, tegen die tijd, de feiten laten spreken en niet de voorspellingen van dit moment.

Ik spreek mevrouw Van Gent nooit belerend toe, maar zij vraagt om een kortingskaart omdat wij 40% korting geven aan HSA. Dat zijn behoorlijk verschillende dingen. Wij geven 40% korting aan HSA als men niet in België kan rijden en daardoor 40% minder inkomsten krijgt. Daarmee is de positie helemaal niet beter, nee, wij voorkomen ook hier weer dat zij wel kunnen betalen maar niet kunnen verdienen. Dat staat dus los van de discussie over de kortingskaart van reizigers. Ik heb er het volste vertrouwen in dat HSA zelf zal voorkomen dat de treinen leeg zitten, omdat deze dan zelf op de blaren zit. HSA zal die treinen vol willen hebben. Ik weet zeker dat HSA, dat een modern gerund bedrijf is, op een moderne manier met klantenbinding zal omgaan en dus met allemaal kortings- en vasteklantenarrangementen zal komen.

De heer **Roemer** (SP): Ik had al een mogelijk VAO aangekondigd. De minister reageert weer niet op de punctualiteit van de Beneluxtrein, dus ik zal wel moeten.

De **voorzitter**: De heer Roemer kondigt een VAO aan, dat lijkt mij helder. Dank voor ieders inbreng. Ik stel voor dat wij de volgende vergaderingen tien minuten voor het uur of het half uur beginnen, zodat wij geen vertraging hebben bij de start van de vergadering, maar daarover zullen wij het nog in de procedurevergadering hebben.

Toezeggingen

- De Kamer zal vóór het zomerreces 2009 worden geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de terugvalopties. Daarbij wordt ook ingegaan op de vraag over mogelijkheden voor een ATB-blok op het traject Schiphol–Rotterdam.
- De minister zal de definitieve concessie HSL-Zuid in mei 2009 aan de Kamer doen toekomen.
- De Kamer zal de door PwC uitgevoerde analyse van de financiële positie van HSA vertrouwelijk ontvangen.

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

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