

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

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

22 589

Betuweroute

Nr. 302

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 augustus 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 1 juli 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 9 juni 2009 over de Vervoersconcessie hogesnelheidsnet (22 026, nr. 296);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 9 juni 2009 houdende het antwoord op de vragen van de commissie over de Voortgangsrapportage 24 van de HSL-Zuid (22 026, nr. 295);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 19 juni 2009 houdende de reactie op het verzoek tot openbaarmaking van het vertrouwelijke rapport van het onderzoek van PWC naar de financiële positie van HSA (22 026, nr. 297);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juni 2009 over de 25ste Voortgangsrapportage Betuweroute (22 589, nr. 299);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 26 mei 2009 over de First opinion NS-voorstel dienstregeling 2010 voor het traject Zwolle-Groningen (29 984, nr. 179);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 23 juni 2009 over de Second opinion dienstregelingvoorstel NS 2010 voor Zwolle-Groningen (29 984, nr. 185);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 juni 2009 houdende de antwoorden op vragen van de commissie van Verkeer en Waterstaat over de budgettaire aspecten van de HSL-Zuid (22 026, nr. 298);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 juni 2009 over de vertaling van het onderzoek naar NS-prognoses voor een extra intercitystop in Hoogeveen (29 984, nr. 187).**
- Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

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), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

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

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn 6 leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Gent, Mastwijk, Neppérus, Roemer, en Samsom,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en zijn ambtenaren welkom. Er zijn vier fracties vertegenwoordigd. Ik stel voor een spreektijd van 5 minuten te hanteren.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik begin met het belangrijkste onderwerp van dit overleg, de intercity Groningen-Zwolle vice versa. De minister stuurde ons begin april de first opinion. Daarna heeft hij aan Booz & Co opdracht gegeven voor een second opinion. Die zou de Kamer eind mei ontvangen, maar hij kwam pas vorige week binnen en was nota bene in het Engels gesteld. Booz rekende de berekeningen van de NS na zonder naar de input en de modellen te kijken. Inmiddels ligt er een third opinion van Mobycon via de gemeenteraad van Hogeveen. Dit rapport legt terecht de vinger bij een paar zwakke punten in het betoog van Booz en daarmee dus ook in het betoog van de NS. Ik stel vast dat het oordeel van Mobycon minstens zoveel waard is als het oordeel van Booz. In april heb ik al gezegd dat ik niet ga steggelen over instapcijfers et cetera. Dit leidt alleen maar tot meer welles-nietesspelletjes en daar houdt mijn fractie niet van. Zij hecht als regiopartij aan de bereikbaarheid van een regio. Wat nu dreigt, is een intercity die tussen Zwolle en Assen – een traject van 78 km – nergens stopt. Daarmee wordt een complete regio de aansluiting op het intercitynet onthouden. En daarmee wordt de Randstad, ik zeg het nog maar een keer, een aansluiting via de intercity op een complete regio onthouden.

Ik zal geen cijfers meer noemen over het achterland van Hogeveen. De minister kent ze, wij kennen ze. Elke keer dat de cijfers worden aangevochten, komen er weer nieuwe cijfers en weer gesteggel. Toch moet ik één ding echt kwijt. Een intercity zonder stop in Hogeveen levert 10 minuten tijdswinst op en maximaal 15 miljoen meer reizigerskilometers. Stoppen in Hogeveen levert een tijdswinst van 8,5 of 9 minuten op, maar volgens de NS is die extra 1,5 minuut voor de reiziger zo belangrijk dat de reizigersgroei – nota bene, ik heb het nog steeds over groei – slechts 9 miljoen reizigerskilometers is. Die stop zou er dus toe leiden dat er 6 miljoen reizigerskilometers verdampen. Met alle respect: ik geloof er geen moer van!

Kort en goed, ik zal een VAO aanvragen en samen met collega Ineke van Gent een motie indienen opdat het plan van de NS wordt uitgevoerd, met dien verstande dat de intercity vice versa twee keer per uur in Hogeveen stopt. Op dit punt heeft Mobycon een goed voorstel gedaan. Het wordt gewoon zo gedaan, want als de Hanzelijn klaar is, moet de dienstregeling toch weer op de schop en dan zal blijken wie er gelijk heeft.

De NS heeft gedreigd, anders kan ik het niet noemen, dat er een keuze moet worden gemaakt tussen de nieuwe dienstregeling of handhaving van de huidige dienstregeling. Dan is er dus sowieso geen reizigersgroei. Dit is ook een zwakgebod van de NS, want het bedrijf wekt daarmee de indruk dat het een beetje bang is dat de regio gelijk heeft en dus dat de NS-modellen niet deugen. Ik hoop dus dat de NS karakter toont, doet wat de Kamer wil en over twee of drie jaar een beslissing neemt.

Ik stap over naar de hsl. «NS Hispeed test op Amsterdam-Centraal het meubilair», zo schrijft de NS gisteren in een persbericht. «Deze proefopstelling geeft een goed beeld hoe wij het meubilair willen aanbieden aan onze reizigers: net, mooi en stevig.» Dat is mooi – goed meubilair is

nooit weg – maar in België rijdt inmiddels tussen Leuven en Luik de hsl 3 met ERTMS versie 2.3.0 met kastjes, geleverd en goedgekeurd binnen 14 maanden na de opdracht. De Belgische vervoerder heeft laten weten dat de Thalystreinen dit jaar ook op volle snelheid over de hsl zullen rijden. Louis van Gaal zou dan zeggen: zijn jullie nou zo dom of ben ik nou zo slim. Ik zou bijna geneigd zijn om collega Cramer te bellen en te zeggen: wij roven die kastjes uit de Belgische treinen en zetten ze in onze treinen. Vorig jaar zei de minister dat hij ervoor zou zorgen dat er op de korte termijn op de HSL-Zuid kan worden gereden. Hij sprak over kortetermijnoplossingen. Dit lijken inmiddels middellangetermijnoplossingen te worden. Wat verstaat de minister onder korte termijn?

Een volgend punt is de liquiditeit van HSA. Ik herinner mij een afspraak tussen de minister en HSA dat na gereedkomen van de infra een testperiode van zes maanden zou volgen waarna de treinen zouden gaan rijden. Nu blijkt dat HSA al heel lang wist dat de treinen niet op tijd zouden komen. Waarom is er dan een afspraak gemaakt dat de eerste treinstellen pas negen maanden na oplevering van de infra hoeven te worden geleverd? Waarom krijgt HSA uitstel van betaling voor vier jaar? Waarom wordt er gesproken over overmacht bij HSA? Dit alles is volgens mijn fractie niet met elkaar te rijmen.

Ik ben van mening dat de evaluevaluatie van de Betuweroute kan worden opgemaakt als eerste stap in de richting van de beëindiging van de status groot project zodra de havenspoorlijn met ERTMS en 25 kV is opgeleverd, de verklaringen van conformiteit van het A15-tracé en de Havenspoorlijn door de minister zijn goedgekeurd en hij het totale projectbudget financieel heeft gedekt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb de concessie doorgenomen die ons is toegestuurd. Ik begrijp dat dit een een-op-eenvertaling is van de concessieovereenkomst. Met de kennis die ik heb, zie ik er geen gekke dingen in. Ik heb daar verder geen opmerkingen over.

Wij hebben al eerder gesproken over de voortgangsrapportage HSL-Zuid. Het blijft een lastig punt dat het rapport van PricewaterhouseCoopers niet openbaar wordt gemaakt. Dit rapport biedt volgens de minister de onderbouwing voor het feit dat de financiële afspraken met HSA zijn veranderd. Het argument dat het rapport bedrijfsvertrouwelijke gegevens bevat, gebruikt de minister niet meer. Dit kan ook niet, want in dit rapport staan naar mijn mening geen bedrijfsvertrouwelijke gegevens. Het argument is nu dat op deze contractcorrespondentie een vertrouwelijkheidsbepaling van toepassing is waardoor alleen vertrouwelijke inzage mag worden gegeven aan een beperkt aantal partijen. Waar is die bepaling opgenomen? Dit is een afspraak tussen de minister en een dochter van de NS die toch ook een staatsbedrijf is. Als zij gezamenlijk verklaren dat het rapport openbaar kan worden gemaakt, eventueel met een paar bedrijfsvertrouwelijke gegevens zwart gemaakt, kunnen wij dit punt uit de wereld helpen. Dan kunnen wij ook een echt oordeel geven over het cadeautje van drie à vier jaar niet betalen dat de minister aan HSA heeft gegeven. Mijn fractie kan daar tot op heden niet mee instemmen. Zij gaat niet akkoord met de eenzijdige concessies aan HSA. Bovendien lijkt dit niet nodig, want de NS staat toch garant omdat HSA voor 90% een dochter van de NS is.

De NS staat ook garant voor een 49%-dochter, namelijk Qbuzz. Ik ben verbaasd als ik lees dat Qbuzz bij aanbestedingen een volledige garantie krijgt van de NS. Dit is eigenlijk een blanco cheque, want als Qbuzz de aanbesteding in Groningen en Drenthe heeft gewonnen, maar zijn beloften niet kan waarmaken, als er financiële problemen komen of de bussen niet meer kunnen rijden, neemt de NS de garantie volledig over. Dit is een onzuivere verhouding en een vreemde constructie. Ik acht het niet aanvaardbaar dat de overheid de vervoersbedrijven afstoot en van mening is dat alles naar de markt moet en dat vervolgens de NS – het

staatsbedrijf – een van de busbedrijven, een 49%-dochter, volledig financieel steunt. Dat is oneerlijke concurrentie. Op die manier wordt bovendien onjuist gebruik gemaakt van het geld van de belastingbetaler voor vervoer over spoor. Het risico is groot dat er nu een nieuw overheidsmonopolie ontstaat. Ik vraag de minister om volledig opening van zaken te geven over de relatie tussen NS en Qbuzz. Ik accepteer niet langer het verhaal dat Qbuzz maar voor 49% een dochter is waar NS zich niet mee bemoeit. Als NS zich volledig garant stelt, bemoeit het bedrijf zich er wel mee. Is de minister bereid om de NMa te vragen, onderzoek te doen naar de verstoring van de markt in het regionaal openbaar vervoer?

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft vragen gesteld over het budget van het grote project HSL-Zuid. De beantwoording roept echter veel vragen op. Als ik probeer alle cijfers te doorgronden, bekruipt mij het gevoel dat het prettig zou zijn als wij een totaaloverzicht zouden krijgen, zowel van de investeringen voor dit grote project als van de geachte exploitatie van de hogesnelheidslijn. Ik zou graag een overzicht krijgen waaruit blijkt wat de oorspronkelijke opzet is, wat de investeringen en de exploitatie per jaar zouden kosten en opbrengen, afgezet tegen één prijspeil. Is de minister bereid om dit na het zomerreces te verstrekken? Ik verwacht dat geen enkel Kamerlid nog het overzicht heeft, mede omdat er sprake is van verschillende prijspeilen. Verder zal ik hier niet over praten. Ik heb maar een hoop, namelijk dat de hogesnelheidslijn echt gaat rijden. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Mastwijk over de Betuwe-route. Het springende punt is dat de Havenspoorlijn gereed is en kan functioneren. Dan kan het project worden afgerond.

Ik sluit mij verder aan bij de opmerkingen van de heer Mastwijk over Zwolle-Groningen. Ik heb de cijfers gezien. Tien minuten tijdvoordeel zou 8,5 minuut worden. Dit is nog steeds een voordeel voor heel veel reizigers. Met dit iets kleinere voordeel wordt de regio bediend. Ik zal daarom de motie van de heer Mastwijk steunen, tenzij daar heel gekke dingen in staan. Ik ben ook van mening dat Hoogeveen een intercitystation moet zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is 1 juli en de hsl gaat beginnen, maar eigenlijk is er nog steeds sprake van een valse start. Er reed deze week weliswaar voor het eerst een trein met passagiers met hoge snelheid op het traject, maar toch zal het voorlopig nog angstvallig stil blijven. De concessie gaat wel in, maar zonder dat er treinen rijden over een te traag spoor met forse subsidies aan een blijkbaar wankele vervoerder. Dan moeten wij de minister wel op zijn blauwe ogen geloven, want echt inzicht hebben wij niet doordat de informatie vertrouwelijk is en wij dus niet alles kunnen ontdekken. Ook mijn fractie heeft daar veel moeite mee. Ik heb al eerder gezegd dat het moeilijk is om alternatieven te vinden, maar ik kan niet akkoord gaan met een voorstel dat de Kamer niet kan controleren en dat is gebaseerd op gegevens die niet openbaar kunnen worden gemaakt. Als die gegevens niet alsnog openbaar worden gemaakt, zal mijn fractie de voorstellen niet steunen.

Dan ligt er nog de reistijdvertraging van België voor. Dit is een dossier met een jarenlange geschiedenis, maar het is tegelijkertijd erg actueel. In België worden er immers allerlei projecten op stapel gezet en uitgevoerd om de reistijden te verkorten. Zijn die wel meegewogen in de compensatie? Is aan de Belgen de eis gesteld dat de reistijden zouden worden verkort of betalen wij voor het trage spoor en gaat België daarna alsnog over tot versnelling? Als wij verder kijken dan wat nu voorligt, is er bijvoorbeeld de mogelijkheid om de Belgische trein tussen Antwerpen en de Noorderkempen nu al te laten doorrijden tot Breda. De minister heeft eerder tegen de heer Cramer gezegd dat hij voor de zomer voorstellen voor reistijdversnelling aan Nederlandse zijde aan de Kamer zou voorleggen. De heer Cramer heeft daarvoor een aantal goede voorstellen gedaan waarvan zowel de reizigers als de overheidskas zouden kunnen

profiteren. De zomer is begonnen. Waar blijven de uitkomsten van het onderzoek?

Wij hebben natuurlijk al een snelle trein die kant op: de Benelux-trein. De minister geeft toe dat deze trein zal blijven rijden, maar nu blijkt opeens dat hij slechts inzet op een internationale trein die heel België doorrijdt en dan net over de grens in Nederland stopt. Dat is toch geen vervanging van de Benelux-trein? De kracht van de Benelux-trein is juist de snelle verbinding zonder overstap tegen een normaal tarief van de Nederlandse naar de Belgische – Europese – hoofdstad. Is de minister bereid zich daarvoor in te blijven zetten of laat hij de erg succesvolle Benelux-trein een stille dood sterven? Dan zijn er blijkbaar ook nog te weinig treinstellen voor deze trein. Dus snelle actie van de minister is echt geboden. Bovendien zou hij zich niet zo machteloos moeten opstellen. Hij heeft invloed op de NS. De NS zal naar hem luisteren en als zij samen naar de NMBS gaan, heb ik er het volste vertrouwen in dat de Benelux-trein in deze vorm kan blijven gehandhaafd.

Volgens de brief van de minister groeit de miljardengoederenspoorlijn, de Betuwelijn. Het bedrag van 5 mld. is dus niet voor niets uitgegeven. Van 1,2 treinen per uur gaan wij dit jaar naar 1,8 treinen per uur, een spectaculaire groei! Mensen die er regelmatig voorbij rijden, vragen zich af waarom die lijn er ligt en waarom zij daar nooit iets zien bewegen. Het is toch gênant dat er zo veel geld is uitgegeven en dat de automobilisten inmiddels in de file achter de vrachtauto's staan. Wanneer maakt de minister werk van de modal split? Hij heeft het wel over treinen die van de Brabantroute en van Utrecht-Arnhem komen, maar gaan er nu ook vrachten van auto naar spoor? Dit zou een enorme winst kunnen zijn. Hoe ziet de minister dit?

Ik kom nu op Zwolle-Groningen of Hoogeveen. De minister heeft bijna alle varianten laten onderzoeken, maar er is nog niet gekeken naar de mogelijkheid om op dit traject te beginnen met de snelheidsverhoging waardoor de extra stops kunnen blijven bestaan en er toch tijdswinst kan worden geboekt. Waarom is daar niet naar gekeken? Een andere variant zou zijn om na te gaan wat de reizigers echt willen op korte termijn. Er zijn twee populaire treinen: de intercitytrein en de intercitystoptrein. De minister zet nu in op de intercitytrein en de gewone stoptrein. Waarom kijkt hij niet juist naar de twee favoriete opties van de reizigers? Ziet hij niet een enorme waarde voor het vervoer in Noord-Nederland? Is hij bereid zich in te zetten voor een snelle trein tussen Groningen, Assen en wellicht zelfs Hoogeveen en de Randstad, elk kwartier, en voor een snelle verbinding voor de overige stations elk half uur?

Ik ben echt teleurgesteld dat de minister niet de baas wil zijn over het spoor. De NS laat weten dat hij bepaalde varianten niet wil uitvoeren. De minister kan de NS daartoe dwingen en dat zou heel verstandig zijn. Hij zou zichzelf niet zo klein en afhankelijk moeten opstellen, maar moeten opkomen voor de treinreizigers.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Om de heer Mastwijk eer te betonen, begin ik ook met het onderwerp dat hij het belangrijkste noemt, want de intercity in het hoge noorden is inderdaad een belangrijk onderwerp. Eerst een verzuchting, want wij moeten dit eigenlijk helemaal niet doen. Wij hebben niet voor niets met recht en rede en met volle overtuiging afgesproken dat de Kamer niet de dienstregeling maakt, maar dat de NS binnen bepaalde randvoorwaarden de opdracht heeft om dit zo efficiënt mogelijk te doen. Als wij toch weer zelf aan de dienstregeling gaan knutselen, komen de vragen op die door mijn voorgangers zijn gesteld. Kan de trein niet daar stoppen of daar juist doorrijden, kan die bocht worden afgesneden, kan die passagier niet daar worden opgepikt? Dit wordt een gebed zonder einde. Dit neemt niet weg dat als wij de NS de opdracht geven om zo efficiënt mogelijk met de randvoorwaarden om te gaan en een zo goed mogelijk «product» te leveren, dat wil zeggen zo veel moge-

lijk reizigers te vervoeren voor zo weinig mogelijk geld, wij wel in staat moeten zijn om dat te beoordelen. Daarvoor moet de NS ons in de gelegenheid stellen om op een doorzichtige manier kennis te nemen van de berekeningen, de aannames, de modellen en alles wat daarbij wordt gehanteerd. De NS geeft wel een aardige reden voor het gebrek aan informatie, namelijk dat er na 2015 misschien wel een concurrent is en dan is het niet verstandig om alle prachtige modellen op tafel te leggen. Dan weet de concurrent ook meteen hoe dat ingewikkelde Nederlandse spoor moet worden bereden. Daar is dan ook wel weer een oplossing voor, namelijk de discussie over de concurrentie na 2015, maar die komt in een ander algemeen overleg aan de orde of misschien zelfs in een groter debat over de evaluatie van de spoorwegwetgeving.

Zo lang dit alles niet is opgelost, zitten wij met deze Gordiaanse knoop. Het is dan aan de politiek om die knoop doorhakken. Mijn fractie kiest ervoor om dan uiteindelijk het voorstel te steunen dat in een third, fourth of fifth opinion is gedaan, namelijk geef Hoogeveen nog twee jaar een «IC-status» met de bijbehorende treinen, tot de Hanzelijn er is. Daarna moet worden nagegaan of de reiziger in het Noorden op een andere, nog efficiëntere manier kan worden bediend. Dan kan de NS zijn omissie goedmaken door ons wel te overtuigen van het feit dat zijn plan het beste is. Dat is nu niet gebeurd en daarom moet ik als Kamerlid zelf een keuze maken. Ik feliciteer alle mensen in Hoogeveen. Ik heb echter ook e-mails ontvangen van mensen uit Groningen die niet willen stoppen in Hoogeveen. Ik kan mij daar niets bij voorstellen, maar toch zijn er mensen die dat niet willen. Ik heb ook berichten ontvangen van mensen die van mening zijn dat als de trein in Hoogeveen kan stoppen, dat ook wel in Meppel kan. Dit moeten wij niet willen, maar ik doe het toch want ik kan niet anders. Dit is mijn salomonsoordeel.

Nu over naar het andere onderwerp van dit overleg, de hsl. Ook hier weer een verzuchting. Je vraagt je soms af waarvoor je het in hemelsnaam doet. Ik denk dat de NS dit ook wel aanvoelde, want ik ontving gisteren een brief van de NS. Om de steun van de Kamer te behouden, was daar een folder bijgevoegd waaruit blijkt hoe de NS straks wel gaat rijden. Die folders worden door de belastingbetaler betaald, maar als ik dan lees wat er mogelijk is met de hsl, denk ik: daar doen wij het uiteindelijk voor. 90 keer per dag van Amsterdam naar Rotterdam in nog maar 36 minuten, 32 keer per dag van Amsterdam naar Breda in nog maar 57 minuten en 25 keer per dag van Amsterdam naar Brussel in 1 uur en 3 kwartier. Daarmee versla je ruimschoots het vliegtuig en, mijnheer Aptroot, de auto. Daar doen wij het uiteindelijk voor. Dit stemt mij aan de ene kant vastberaden, dit moeten wij afmaken, maar aan de andere kant mismoeidig, want het lukt maar niet. De vragen zijn al gesteld door mijn voorgangers. De meest gênante is natuurlijk: wat doen de Belgen beter dan wij? Ik hoop dat de minister dit kan uitleggen, ook voor mijn gevoel van eigenwaarde. Ik hoop dat hij een goed verhaal heeft, want anders wordt het wel een moeizame vertoning.

Andere leden hebben opgemerkt dat de Kamer niet goed is geïnformeerd over de kosten en de HSA. Dat is niet waar. De minister heeft aan zijn informatieplicht voldaan. Hij heeft die alleen wel beperkt tot vertrouwelijkheid. Dat is niet de volledige openbaarheid die het debat soms ook nodig heeft. Ik heb al eerder gezegd dat ik die afweging kan volgen. Wat mij betreft is de conclusie helder. Wij moeten HSA overeind houden, niet omdat ik dat leuk vind, maar simpelweg omdat er geen ander alternatief is.

Andere woordvoerders hebben gezegd dat het project van de Betuwelijn wel kan worden afgesloten. In de bureaucratische zin van een groot project en alles wat daarbij hoort, kunnen wij daar misschien wel aan beginnen. Ik heb echter al eerder gezegd dat de Betuwelijn naar mijn

mening pas af is, als hij volledig wordt bereiden, elektrisch, en de milieuen mobiliteitswinst worden geboekt die ooit is beloofd. Zo ver is het nog niet.

Voorzitter: Mastwijk

De heer **Roemer** (SP): Ik weet dat de heer Samsom er verschillende keren op heeft gewezen dat er een rapport is. Dat is weliswaar vertrouwelijk, maar hij heeft er voldoende aan. Prima, dat is aan hem, maar hij kan toch niet ontkennen dat er een zinsnede is dat over de financiën geen conclusies kunnen worden getrokken, omdat daarover te weinig bekend is? Dat is volgens mij een cruciale vraag. Moeten wij bijspijkeren of zijn de moederbedrijven krachtig genoeg om dit zelf op te vangen? Dit is een legitieme vraag die niet wordt beantwoord in het rapport. De heer Samsom kan daar geen behoefte aan hebben, maar ik leg die vraag hier toch weer op tafel.

De heer **Samsom** (PvdA): De heer Roemer doet het heel slim. Hij trekt nu een vertrouwelijk rapport de openbaarheid in en daagt mij uit om daarover te debatteren. Dat kan niet. Ik kan alleen zeggen dat wat hij nu net citeert, in ieder geval uit de context van het rapport is gehaald en er op die manier niet in kan worden teruggevonden. Dat is precies het verschil tussen ergens van kennismaken in vertrouwelijkheid waardoor Kamerleden op zichzelf zijn aangewezen, en de openbaarheid waardoor je elkaar scherp kunt houden in het debat, onder andere met de minister. Ik erken dat een openbaar rapport beter zou zijn geweest, maar ik zeg erbij dat de minister veel heeft gegeven in openbaarheid. Hij heeft daar op 30 juni nog erg veel informatie en cijfers aan toegevoegd. Hij heeft al eerder met ons van gedachten gewisseld, zowel in een vertrouwelijk als in een openbaar overleg. Ik heb niet meer nodig om een simpele conclusie te trekken, namelijk dat ik niet het risico neem dat HSA omvalt en wij geen alternatief hebben. Dan moeten wij opnieuw een aanbesteding in met alle ellendige gevolgen voor de reiziger van dien. Dit risico kan niemand ontkennen. Ik kies in dit geval voor de reiziger.

De heer **Aptroot** (VVD): Zou de heer Samsom ons niet willen steunen in de wens dat het rapport openbaar wordt? De minister kan voor die tijd alles schrappen wat bedrijfsvertrouwelijk is. Dan kan de conclusie naar mijn mening gewoon blijven staan. Volgens mij staan er trouwens geen bedrijfsvertrouwelijke gegevens in. Welk bezwaar kan de heer Samsom hebben tegen een openbaarmaking binnen een of twee weken?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb daar geen bezwaar tegen. Ik heb de heer Aptroot daarin gesteund. Ik heb hem zelfs gesuggereerd om de minister uit te dagen om zijn grondwettelijke beperkingen aan ons voor te leggen. De minister heeft dit gedaan. Dan is het aan ons om dit te accepteren of niet. Ik weet dat de VVD-fractie in veel gevallen wel accepteert dat er een contractuele vertrouwelijkheidsclausule is toegevoegd, bijvoorbeeld tussen HSA en PricewaterhouseCoopers, tussen PricewaterhouseCoopers en wie dan ook. Als partijen met elkaar afspreken dat iets vertrouwelijk moet worden behandeld, dan moet het ook vertrouwelijk blijven. Wij leven in een rechtstaat, in een democratie en in een rechtstaat. Dat conflicteert soms een beetje met elkaar, zoals op dit soort momenten, maar dan moet je een keuze maken. Ik heb de verzoeken van de heer Aptroot gesteund evenals zijn pogingen om een onderzoek door de Algemene Rekenkamer te laten verrichten en alles wat daarbij hoort. Wij zijn hier op uitgekomen.

De heer **Aptroot** (VVD): Als de heer Samsom consequent is, zal hij ons steunen als wij in een Kameruitspraak vragen om het rapport, geschoond van bedrijfsvertrouwelijke informatie, openbaar te maken.

De heer **Samsom** (PvdA): Nee, want de minister zegt niet dat hij het rapport wel openbaar kan maken als het is geschoond van bedrijfsvertrouwelijke informatie. Hij zegt dat op het rapport een vertrouwelijkheidsafpraak rust. Dit rapport is gemaakt in de wetenschap dat het niet openbaar zal worden gemaakt. Zo simpel is het. Dat deed de heer Aptroot vroeger ook als ondernemer. Als hij consequent is, accepteert hij het argument van de minister. Of hij accepteert het niet en zegt dat de minister niet deugt. Dat kan, dat is ook een eerlijke consequentie. Ergens ben je uitgediscussieerd en moet je een consequentie trekken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Laat ik beginnen met het laatste punt. Dat rapport moet gewoon openbaar worden gemaakt. De trein van en naar het Noorden en de positie van Hoogeveen, Meppel en Beilen is vandaag weer eens aan de orde en ik wil daar graag een aantal opmerkingen over maken. Ik heb de bijdrage van de heer Mastwijk gelezen. Ik kan mij in grote lijnen vinden in zijn invalshoek, maar ik wil daar toch nog iets aan toevoegen. Naast een first opinion van een A4'tje hebben wij nu ook een second opinion ontvangen over de te verwachten reizigersontwikkeling voor verschillende dienstregelingen in het noorden van het land. Daar ben ik niet veel wijzer van geworden. Uit de rapportage valt op geen enkele manier op te maken waarop de onderzoekers hun conclusies baseren. Dat NS kan tellen, geloof ik wel, maar waar het bedrijf op baseert dat een tussenstop zo veel reizigersgroei zou kosten terwijl er nauwelijks nieuwe reizigers te winnen zouden zijn, is nog steeds een raadsel. Hoe kijkt de minister hiertegen aan? Het oordeel van klanten en potentiële klanten ontbreekt in het rapport. Dit is een groot gemis. Er is hun niets gevraagd en dat is, gezien de heftigheid van het verzet tegen de dienstregeling voor het Noorden, onbegrijpelijk en onvergeeflijk. De minister stuurde ons vervolgens een brief van de NS waarin wordt gereageerd op de verschillende varianten die door de Kamer zijn gesuggereerd. Die reactie is niet op alle punten even overtuigend, want zij is gebaseerd op oncontroleerbare aannames. Het beroep dat de NS daarbij doet op het bedrijfsgeheim, helpt natuurlijk niet. Dat is trouwens ook wel een beetje gek voor een bedrijf dat een monopolie heeft op het hoofdspoor, maar dat terzijde. Waarom is dit bedrijfsgeheim? Waarom mogen wij dat niet inzien? Wij zouden toch wat meer openheid mogen verwachten van een staats-nv? Ik krijg hier graag opheldering over.

Natuurlijk doet een intercity die een aantal tussenstops maakt, iets langer over de reis, maar omdat de trein bij Hoogeveen sowieso flink afremt, is het oponthoud daar maar een minuut. Je kunt je afvragen of dit nu werkelijk zo'n heftige invloed heeft op de afweging van potentiële Groningse reizigers. Ik heb vorige keer al gezegd dat dit uit onverdachte hoek komt, want ik ben zo'n Groningse reiziger die voor de keus staat al dan niet de trein te pakken. Ik betwijfel of die invloed echt zo groot is. Groningers zijn heus wel solidair en als het om een minuutje gaat, kunnen zij dit echt wel opbrengen. De stops in Hoogeveen, Meppel en Beilen zijn voor het Noorden van ons land van groot belang.

De NS zegt keer op keer dat 80% van de reizigers in het Noorden niet verdergaat dan Zwolle. Dit klopt, maar dat zijn scholieren en studenten. Reizigersgroei haal je juist uit de keuzereizigers. Die hebben er een hekel aan om over te stappen en willen in een nette intercitytrein rechtstreeks naar de Randstad, liefst twee keer, maar ten minste een keer per uur, ook vanaf Beilen, Hoogeveen en Meppel. Meppel wordt natuurlijk ook voor een deel bediend uit Leeuwarden.

Het is jammer dat de minister zo lang heeft gewacht met zijn informatie. Nu moeten wij dit voor het reces nog even afraffelen. Desnoods moet het

in 2010 maar blijven zoals het is, want dan gaat er in ieder geval niemand op achteruit. In de inmiddels beroemde motie-Mastwijk/Van Gent, die overigens nog moet worden ingediend, is dit heel precies verwoord. Ik zal daarnaast nog een motie indienen over de positie van Beilen.

De inbreng van de heer Roemer over de snelheidsverhogingen is interessant.

Ik wil nog iets zeggen over de hsl en het tijdelijk gebruik van het tracé Amsterdam-Rotterdam. Naar verluidt zal er in september met bestaand materieel op beperkte snelheid worden gereden op dit traject. In een later stadium wordt dit verlengd naar Breda. De hamvraag is of de reguliere Benelux-trein Amsterdam-Brussel voorlopig ook nog blijft rijden. Dankzij die trein is er een rechtstreekse verbinding. Ik vrees echter voor het ergste. Er is al eerder over dit onderwerp gesproken en ik heb toen namens mijn fractie gezegd dat wij geen voorstander zijn van deze deal. Is de minister er al in geslaagd om de Belgen ervan te overtuigen dat de Vlaamse intercitytrein tot Roosendaal moet doorrijden, mocht de dienstregeling van de Benelux-trein op termijn uitgekleeft worden?

Ik heb nog twee vragen over de Betuwelijn. Het antwoord op de Kamervragen geeft namelijk een aardig kijkje in de keuken van onze immer optimistische minister. Ik ben bang dat hij de zaken weer wat te rooskleurig voorstelt. Hoe rijmt hij het gegeven dat er in 2009 iets meer dan 500 treinen per week over alle sporen in Nederland de Duitse grens over gaan, met een aandeel van de Betuwelijn van 40%, met de ambitie van Keyrail om eind 2013 maar liefst 800 treinen over de Betuwelijn te sturen? Dit zou betekenen dat het goederentransport over het spoor in de komende vier jaar met maar liefst 15% toeneemt en dat er geen goederentreinen meer over het reguliere spoor rijden. Geldt voor de minister net als voor Keyrail dat de wens de vader van de gedachte is of kan hij mij vandaag de garantie geven dat dit zal gebeuren?

Het is vreemd dat vandaag de dag nog de helft van alle treinen wordt getrokken door diesellocomotieven. Die peperdure bovenleidingen liggen er immers niet voor niets. De minister stelt dat dit altijd nog beter is dan vrachtwagens. Ik waag dit op het punt van de luchtvervuiling te betwijfelen, omdat aan vrachtwagens wel eisen worden gesteld voor de uitstoot van fijnstof en stikstof en aan treinen niet. Kan de minister die stelling onderbouwen? Ik zou graag zien dat hij dit met keiharde cijfers en feiten doet, zoals hij dat zelf altijd zo beeldend noemt, want nu lijkt het nog een beetje op nattevingerwerk.

De voorzitter: Het zal u zijn opgevallen dat de voorzitter van dit overleg is verdwenen. Zij is vertrokken naar een andere vergadering. Dat gaat zo de laatste dagen voor een reces. Zij komt zo weer terug. De minister heeft gezegd dat hij direct kan antwoorden.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik bespreek graag aan het begin van mijn repliek het kardinale punt van dit debat, de first en second opinion Hoogeven, het traject Zwolle-Groningen. Ik heb in april en mei al met de Kamer gesproken over de dienstregelingswijziging die de NS voor mei 2010 heeft voorgesteld om de groei op het spoor te realiseren. Dit voorstel heeft verschillende kanten. Het leidt tot een aanmerkelijke verbetering van de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Ik heb begrepen dat de nodige mensen in Groningen en Assen er blij mee zijn. Dit blijkt bijvoorbeeld uit persberichten en de reactie van de Groningse gedeputeerde. De keerzijde is dat de IC-status van onder andere Hoogeven wordt opgeheven. Ik heb al gezegd dat ik hier niet rabiaat in sta. Ik heb tegelijkertijd wel gezegd dat wij moeten weten waarover wij beslissen. Het is immers altijd zo in het leven: als je voor iets kiest, kies je ook tegen iets. Je moet reëel zijn. Als je een keuze maakt, laat je ook iets liggen.

Er is dus een second opinion gevraagd. Ik stimuleer graag de groei, dat blijf ik zeggen. Ondanks de economische crisis rol ik de rode looper uit. Ik heb al gezegd dat de keuze tegen het maximale groeiscenario negatieve gevolgen heeft voor de groeiambitie van 5%. Ik heb het onderzoeksbureau Booz & Co daarom gevraagd een second opinion op te stellen over het voorstel van de Nederlandse Spoorwegen en de effecten die door de NS zijn gepresenteerd. Het gaat immers met name om de inschatting van de effecten. Booz & Co heeft gecontroleerd of de cijfers van de NS correct tot stand zijn gekomen, dat wil zeggen dat het waar is dat de reizigersgroei werkelijk zal afnemen door een extra stop van de intercity in Hoogeveen. Dat is de kern van zaak. De uitkomst van de second opinion ondersteunt de eerdere analyse van de NS. Als de intercity in Hoogeveen stopt, stappen op dat station weliswaar meer reizigers in, maar dit weegt volgens Booz niet op tegen het verlies aan extra reizigers vanaf Groningen, Zwolle en Assen. Dat is het beeld. De reizigers krijgen een langere reisduur door die stop.

Booz & Co heeft ook gekeken naar de cijfers die Hoogeveen heeft gepresenteerd. Die gaan uit van kortere halteringstijden en een groei van het aantal instappers met 50% als gevolg van de IC-stop en verbeteringen in en rond het station. Booz & Co heeft berekend dat deze zogenaamde Hoogeveense variant leidt tot een lagere reizigersgroei doordat de Nederlandse Spoorwegen ook in deze variant een relatief te groot aantal langeafstandsreizigers verliest om de business case rendabel te maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister gaat nu uitgebreid in op het onderzoek van Booz & Co. Ik heb in eerste termijn gezegd dat een belangrijke omissie van dat rapport is dat reizigers en potentiële klanten niet om hun oordeel is gevraagd, ondanks het massieve verzet. Waarom is dit niet gebeurd? Ik vind dit een slechte zaak.

Minister **Eurlings**: Booz & Co gaat natuurlijk zelf over de wijze van onderzoek. De vraag is of de cijfers van de NS op een goede manier tot stand zijn gekomen. Dat was de opdracht voor de second opinion. Dit is geen nieuwe first opinion. De vraag was of de cijfers kloppen, of dit een reële analyse is van de positieve en negatieve gevolgen of dat de NS – in mijn woorden – zo lang aan de knoppen heeft gedraaid dat er een beeld ontstond dat in zijn straatje past. Ik zeg daarbij dat wij, hoe het ook zij, een keuze moeten maken en daar zijn wij vrij in. De vraag is of er sprake is van een doorrekening of dat dit echt de plussen en minnen van de verschillende varianten zijn. Dit beeld heb ik geprobeerd te verhelderen. Dit laat onverlet dat wij, zoals wij hier zitten, kunnen beslissen. Het parlement zal net voor zijn vertrek naar de Zuid-Franse camping die keuze moeten maken.

Voorzitter: Neppérus

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is waar, maar ik wijs er nogmaals op dat de potentiële klanten niet zijn gehoord, dat er sprake is van oncontroleerbare aannames en dat de NS een beroep doet op het bedrijfsgeheim. Ik vind dit een lastig punt, want er worden vervolgens wel allemaal conclusies aan dit onderzoek verbonden. Er is gelukkig een Kamermeerderheid die van mening is dat Drenthe beter moet worden bediend, maar er zijn natuurlijk ook situaties denkbaar waarin er geen meerderheid is en er ook sprake is van oncontroleerbare aannames en zogenaamde bedrijfsgeheimen van de NS. Dit is een onwerkbaar situatie.

Minister **Eurlings**: Ik ben het met dit laatste niet eens. Wij moeten het beeld niet mooier maken dan het is. Wij moeten een moeilijke keuze maken, want de keuze voor het in stand houden van de IC-status van Hoogeveen betekent dat er wel degelijk een behoorlijk potentieel op de

lange afstand blijft liggen. Er moet een keuze worden gemaakt tussen twee zaken die beide negatieve kanten hebben. Onze keuze zou eenvoudiger zijn als uit het onderzoek zou zijn gebleken dat dit een doelredenering was, dat de conclusie onzinnig was en dat er wel degelijk op Hoogeveen en andere stations kan worden gestopt zonder dat het extra potentieel verloren gaat. Dit is niet het geval, maar dit laat onverlet dat eenieder een eigen afweging moet maken. De emotie speelt natuurlijk ook een rol. Ik heb al eerder gezegd dat ik ooit zelf handtekeningen heb opgehaald om een station open te houden. Ik houd de leden voor dat hun keuze ook een negatieve kant heeft. Dit moeten wij open kunnen uitspreken. «It's all in the game and fair enough.» Dit blijkt ook duidelijk uit deze second opinion. Je kunt dan altijd nog zeggen: kunnen wij niet dit of dat, maar ik heb niet de indruk dat daarmee het beeld dat er aan het openhouden van de IC-Hoogeveen ook negatieve kanten zitten, dramatisch zal veranderen.

Ik wil graag ingaan op het onderzoek van de gemeente Hoogeveen, de zogenaamde third opinion. Ik spreek mijn waardering uit voor het feit dat de gemeente Hoogeveen onder grote tijdsdruk heeft geprobeerd om meer feiten inzichtelijk te maken. Dit kan ons helpen om vandaag een keuze te maken. Het is mij opgevallen dat in dit onderzoek een aantal punten is ingebracht dat wel enige nuancering verdient. Uit het overleg dat de NS bij het opstellen van zijn oorspronkelijke voorstel heeft gevoerd blijkt dat er in de provincies Groningen en Overijssel en in de steden Groningen en Assen draagvlak bestaat voor dit voorstel. Dit wordt vandaag nogmaals bevestigd in een artikel in het Dagblad van het Noorden. In het Noorden is dus niet iedereen rabiaat tegen. Sterker nog, in Groningen, Zwolle en Assen wordt de nieuwe lijn juist gesteund. Een tweede nuancering is dat het niet mogelijk blijkt om een stop van slechts een minuut op het station van Hoogeveen te maken. De NS kan dit technisch niet uitvoeren. Ik heb eerder het beeld geschetst van de stations in Japan waar mensen de reizigers de trein in duwen of zelfs rammelen als het niet snel genoeg gaat. Dit lijkt mij geen wenselijke situatie voor Hoogeveen. Niet iedereen is even goed ter been en daarom wordt in Nederland voor het in- en uitstappen een tijdspanne van twee tot drie minuten aangehouden. Tot slot merk ik op dat ik mij maximaal zal inspannen om de doelstelling van een groei van 5% op het spoor te halen in het kader van het creëren van de voorwaarden. Dit zal daarbij helpen.

Het is daarom niet aannemelijk dat bij een frequentieverdubbeling op Hoogeveen ook een verdubbeling van het aantal reizigers zal optreden. Booz & Co hebben dit ook geconstateerd. Ik heb in het debat op 20 mei gezegd dat de NS de dienstregeling maakt. Dit is bepaald in de wet. Iedereen kan daar het zijne of hare van vinden, maar ik heb als minister te handelen met de huidige wetten en contractuele afspraken. Ik verwijs naar artikel 32.2.f Wet personenvervoer 2000 en artikel 12 Vervoersconcessie. Zo zijn de zaken geregeld. Toch heb ik de NS gevraagd of hij de intercity wil laten stoppen in Hoogeveen als ik daar extra voor zou betalen. Ik ben dus zo ver gegaan, omdat ik van mening ben dat dit extra belastinggeld waard is. De Kamer heeft die brief gelezen. Daarna is er nogmaals contact opgenomen met NS. Er is dus nog tweemaal contact opgenomen met de NS, maar die blijft bij zijn standpunt.

Hoe men daar ook over denkt, uiteindelijk hebben wij nu nog maar twee keuzes. De Kamer kan mij natuurlijk in een motie oproepen om de NS nog een keer een brief te sturen en hier nog eens over te gaan praten, maar ik waarschuw voor de gedachte dat dan opeens alles verandert. Ik heb extra geld geboden en men wil het niet. Dit betekent dat wij volgens de huidige regels twee keuzemogelijkheden hebben: of de dienstregeling van 2009 met een snelle intercity die stopt op alle stations tussen Zwolle en Groningen en een sprinter per uur, of de door de NS voorgestelde variant van twee intercity's en twee stoptreinen.

Ik herhaal dat de Kamer het laatste woord heeft. Ik snap de emoties van de mensen in Hoogeveen, maar ik moet ook realistisch zijn en ik vraag dat ook van de Kamer. Met alle plussen en minnen en met alles wat wij op het voorstel kunnen afdingen, betekent de keuze voor het in stand houden van de intercity in Hoogeveen wel dat wij een kans op per saldo meer reizigers laten liggen. Het staat de leden vrij om een keuze te maken voor Hoogeveen. Ik zal die getrouw uitvoeren, want ik zit hier niet rabiaat in. Die andere kant van de werkelijkheid moet echter ook onder ogen worden gezien.

Als er voor de optie van de NS wordt gekozen, moet er uiterlijk 6 juli een capaciteitsaanvraag worden ingediend. Daarom vraag ik de Kamer om vandaag of morgen een uitspraak te doen.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft al een conclusie getrokken die de Kamer zou kunnen uitspreken, maar hij is niet ingegaan op de twee varianten die ik heb genoemd.

Minister **Eurlings**: Ik kan die varianten wel in detail bespreken, maar ik heb al gezegd dat ik officieel geen positie heb. De NS beslist zelf wat hij doet. Toch heb ik extra geld geboden voor twee andere varianten. Dit is extra belastinggeld boven op het geld dat wij al hebben geïnvesteerd. Desalniettemin zegt de NS twee keer, om verschillende redenen, dat hij dit niet wil. Als je zegt dat er tijdelijk, tot de Hanzelijn klaar is, een dubbele frequentie voor Hoogeveen mogelijk is, is het een aflopende zaak. Ik kan mij voorstellen dat de NS er dan op zal wijzen dat je vastzit aan alles wat je opbouwt en dat dit geen werkbare situatie is. De NS moet positie kiezen. Ik heb het twee keer geprobeerd. De Kamer kan mij voor de zomer nog een derde keer op boodschap sturen, maar dat is niet erg realistisch. Ik heb niet de indruk dat dit tot een andere positie zal leiden. Ik herhaal dat je door je keuze voor het een, kiest tegen het ander. Ik kan het niet mooier maken dan het is. Ik heb naar beste weten en kunnen gehandeld, maar meer dan dit is er niet. Op dit moment zijn er nog twee keuzes mogelijk.

De heer **Roemer** (SP): De conclusie dat het reëel is, deel ik niet, vooral gelet op de mogelijkheid om op dit traject te kiezen voor snelheidsverhoging. Dan blijft er reistijdwinst met behoud van de huidige stops over. Die variant leidt tot totaal andere cijfers van de reizigersgroei. Je praat dan zelfs over tijdswinst. De minister wil die discussie niet aangaan. Dit is een gemiste kans.

Minister **Eurlings**: Ik wil die discussie wel degelijk aangaan. Dit is inderdaad een belangrijk punt, want zo kun je ook met extra stops toch de landsdelen dichter bij elkaar brengen. Dit is echter een verhaal voor de langere termijn. Het lost de moeilijkheid van een keuze voor het komende jaar niet op. Mevrouw Van Gent sprak al over mogelijkheden in de verdere toekomst. Dan kan snelheidsverhoging misschien een rol spelen en ik wil die mogelijkheid niet wegwuiven, maar dit is een zaak voor de langere termijn en wij staan nu voor de keuze voor volgend jaar. Ik kan de keuzemogelijkheden niet mooier maken dan ze zijn. Ik heb er echt mijn best voor gedaan. Ik heb twee keer gevraagd of het toch niet mogelijk is. Ik stel nu vast dat het zo niet zal gaan en dan moet ik zakelijk zijn. Ik heb geen zin om nog wat hoop in de lucht te houden en ik wil het niet mooier maken dan het is. De Kamer moet een keuze maken en ik zal haar daarin volgen. De andere kant van het verhaal is echter ook een onderdeel van de verantwoordelijkheid die zij op zich neemt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als de hele Kamer van mening is dat er een oplossing moet komen voor Hoogeveen, moet blijven, zou ik nog liever zeggen, dan zal dat de onderhandelingspositie van de minister sterker maken, want de NS zou wel gek zijn om de hele Kamer en de

minister tegen zich in het harnas te jagen. Wat mij nog dwars zit in de redenering van de minister, is het punt dat er per saldo minder reizigersgroei zal zijn. Ik heb hier in eerste termijn uitgebreid aandacht besteed, maar de minister heeft er onvoldoende op geantwoord. Wij moeten ons in verband met de bedrijfsgeheimen van de NS baseren op oncontroleerbare aannames. In het rapport van Booz & Co is geen rekening gehouden met het oordeel van potentiële klanten. Bovendien gaat de NS ervan uit dat 80% van de reizigers in het Noorden niet verder gaat dan Zwolle. Dat is flauwekul want dat geldt alleen voor de scholieren en studenten. De reizigersgroei wordt nu juist uit de keuzereizigers gehaald. Ik vraag de minister om op die elementen in te gaan. Hij trekt nu al de conclusie dat de reizigersgroei kleiner zal zijn. Dat stel ik nu ter discussie.

Minister Eurlings: Juist daarom heb ik een second opinion laten uitvoeren. Er is gesproken over staatsbedrijf et cetera. De NS heeft het recht om de interne modellen voor zich te houden waarop hij baseert hoeveel extra reizigers er zullen komen bij een andere reistijd, hoe tijdelastisch die vraag is, zal ik maar zeggen, zoals je ook spreekt over prijselasticiteit. Daarom is in de second opinion gekeken of de berekeningen van de NS reëel waren of dat er een zodanige doorredenering is gebruikt – ik schilder het nu heel zwart-wit – dat niemand daarvoor durft te kiezen. De conclusie van Booz & Co is dat dit niet het geval is geweest. Het algemene beeld is dat tegenover het overeind houden van de IC-status van Hoogeveen staat dat er minder extra reizigers op het lange traject zullen zijn. In het artikel van 1 juli jongstleden in het Dagblad van het Noorden staat dat men in het Noorden om dit soort redenen liever zou zien dat er voor de variant van de NS wordt gekozen. Dit laat onverlet dat er hier een politieke keuze moet worden gemaakt. Je kunt natuurlijk hier en daar nog een punt of komma veranderen in het algemene beeld voor volgend jaar, maar de leden moeten zich bewust zijn van het feit dat zij, doordat zij een keuze maken, ook ergens tegen kiezen. Dan is duidelijk wat er blijft liggen. Dat is niet erg, want de politiek moet keuzen maken en dat vraagt om een waardering van de verschillende mogelijkheden. Booz heeft gekeken naar de plausibiliteit van de aanpak van de NS en de modellen. Het bureau heeft behoorlijk wat ervaring en expertise op dit vlak.

Ik heb nog geen idee over de mogelijke veranderingen in de toekomst. De Kamer kan natuurlijk altijd vragen of ik volgend jaar met de NS wil bezien of er wellicht alsnog andere varianten mogelijk zijn. Als de Kamer mij dat opdraagt, zal ik dat graag doen. Ik zal de Kamer dan kond doen van onze bevindingen. Zo blijft het een levendig debat. Voor volgend jaar zie ik geen enkele manier om nog iets te veranderen. Na twee keer geld bieden, hebben wij nog maar twee keuzes voor de dienstregeling voor volgend jaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kunnen wij het voor 2010 dan niet zo laten als het is?

Minister Eurlings: Dat is een van de twee opties. Allerlei andere tussenvarianten zijn geen alternatief. De keuze is dus tussen het voorstel van de NS of de situatie laten zoals hij is.

Er is gevraagd op welke modellen de berekening van de NS zijn gebaseerd. De NS gebruikt internationaal erkende modellen.

De **voorzitter:** Ik kijk even naar de leden, want ik meen dat nu wel helder is welke keuze er morgen moet worden gemaakt.

Minister Eurlings: Prima, dan ga ik door met het volgende onderwerp, dat is de hsl. Ik dank de leden voor alle vragen. De afgelopen twee jaar waren er heel wat problemen op de rails. Gelukkig zijn er veel problemen

overwonnen en is nu het stadium bereikt dat er definitieve beslissingen kunnen worden genomen over de start van het vervoer. Eerder zagen wij dat de infrastructuur in Nederland in oktober 2008 gereed is gekomen en in België in december 2008. Over de start van het vervoer kan ik vandaag nog niets definitiefs zeggen, maar ik kan wel zeggen dat die erg dichtbij is. Ik zal de Kamer op twee hoofdonderwerpen van repliek dienen, de stand van zaken bij de infrastructuur en het vervoer. Bij dit laatste komen de vervoersconcessie, het materieel en de planning aan de orde.

Een van de belangrijkste zaken die de afgelopen maanden hebben gespeeld, was dat in enkele afzonderlijke situaties bleek dat het beveiligingssysteem ERTMS op HSL-Zuid niet goed functioneerde. Om dit te corrigeren, is de baan eind februari voorzien van een software-update die echter nog niet was vrijgegeven door ProRail. Tevens was door ProRail nog niet vastgesteld of deze baansoftware veilig functioneerde met de toegelaten TRAXX. Pas nadat deze verificatie had plaatsgevonden en de Inspectie Verkeer en Waterstaat op advies van ProRail Materieeltoelating de toelating van de TRAXX op de softwareversie van de baan had aangepast, is de baan weer vrijgegeven. Dit betekent overigens niet dat er een daadwerkelijk risico is geweest, maar wel dat de processen om vast te stellen dat er geen risico is, nog niet doorlopen waren.

Om ons hoge veiligheidsniveau te kunnen handhaven, is het noodzakelijk om deze procesgang te volgen. «Better safe than sorry.» Door de inspectie en ProRail zijn maatregelen getroffen om de buitendienststelling zo snel mogelijk weer ongedaan te maken. Tevens is er een diepgaand onderzoek gestart of er wellicht nog meer aan de hand is in het veiligheidssysteem om eventuele problemen in de toekomst voor te zijn. Dit onderzoek wordt momenteel afgerond. Zonder helemaal vooruit te lopen op de conclusies, kan ik zeggen dat het beeld is dat het beveiligingssysteem robuust en betrouwbaar is. Oef! Alle partijen die eraan moeten meewerken, hebben veel vertrouwen in de beveiliging.

Nu er toch wat helderheid ontstaat, wil ik overgaan naar het stof in de tunnel onder het Groene Hart. Dit punt is in de afgelopen periode meermalen in de Kamer aan de orde gesteld. Na een periode van intensieve monitoring en meting is er nog slechts een zeer geringe hoeveelheid stof in de tunnel. Dit heeft geen negatieve effecten meer op het zicht en op het materieel. De situatie wordt blijvend gemonitord. Met de betrokkenen is afgesproken dat er voorlopig geen maatregelen meer nodig zijn. Hiermee is duidelijk dat dit een aanloopprobleem was en dat er dus niet voortdurend nieuw materiaal loskomt van de tunnelwand. Dan was het probleem veel structureler van aard geweest.

EMC, de elektromagnetische comptabiliteit, komt er in lekentaal op neer dat er op die plaatsen waar het hsl-spoor vlak naast het bestaande net ligt, door de hoge spanning van het hsl-net – 25 000V – bij het passeren van een hsl-trein ongewenste effecten kunnen ontstaan op het bestaande net. Uit onderzoek is gebleken dat er van verhoogde aanraakspanning sprake kan zijn en dat de werking van het treinbeveiligingssysteem kan worden aangetast. Dit zijn problemen die zich niet voordoen bij de geplande dienstregeling van de HSL-Zuid, maar bij een onregelde dienstregeling kan het gebeuren dat zich op de hsl meerdere treinen vlak achter elkaar bevinden die met name bij optrekken tegelijkertijd stroom afnemen. Uit onderzoek is gebleken dat in dat uitzonderlijke geval grenswaarden kunnen worden overschreden en de hiervoor genoemde effecten kunnen optreden. Om dit te allen tijde te voorkomen, zijn maatregelen nodig. Hiernaar is nog een uitgebreid onderzoek gaande. De verwachting is dat er bovenop de maatregelen die in de afgelopen jaren reeds zijn genomen, nog een aantal extra voorzieningen zal worden aangebracht in het materieel van NS Reizigers langs het bestaande spoor en in de voedingsinstallaties van de HSL-Zuid. Alle inspanning is erop gericht om de groei van het vervoerssysteem op de HSL-Zuid mogelijk te maken en op korte termijn een nader beeld te hebben van deze maatregelen.

De heer **Roemer** (SP): De minister gebruikt lange zinnen om te zeggen wat er aan de hand is, maar dit is wel een lastig probleem. Het is eerder aan de orde geweest en ik heb er al eerder over gesproken. Ik hoop dat de minister de Kamer zo snel mogelijk wil laten weten hoe dit probleem zal worden opgelost.

Minister **Eurlings**: Zodra er iets nieuws te melden is, laat ik het de Kamer weten. Voor dit onderzoek worden ook buitenlandse experts ingeschakeld om na te gaan hoe men daar met dit soort zaken is omgegaan. Zodra ik iets weet over de oplossingsrichting, dus nog voor de eindconclusie, zal ik de Kamer informeren.

Het onderzoek naar de alternatieven voor ERTMS dat ik begin dit jaar heb aangekondigd, was nodig, omdat wij een alternatief wilden hebben voor het geval er alsnog grote invoeringsproblemen zouden zijn die de ingebruikneming van ERTMS op korte termijn in de weg zouden staan. Het onderzoeksrapport is bijna klaar en kan op korte termijn aan de Kamer worden toegestuurd. Het conceptrapport leert mij dat wij met ERTMS een goede keuze hebben gemaakt en dat er in dit stadium geen redenen meer zijn om naar een alternatief systeem uit te wijken. De kosten en risico's die verbonden zijn aan het overstappen op een ander systeem zijn groter dan de mogelijke voordelen. ERTMS is gerijpt en robuust geworden. Zo lang er wordt getest, kunnen er natuurlijk altijd nog punten naar voren komen. Zoals ik in de brief van 9 juni schrijf, heb ik met ingang van vandaag de vervoersconcessie verleend aan de HSA om gedurende 15 jaar van het hogesnelheidsnet gebruik te maken. Ik feliciteer de heer Van Roozendaal en zijn organisatie daarmee. Met de concessie mag HSA de vervoersdiensten gaan aanbieden en zal tegelijkertijd het betalingsregime van HSA aan de Staat van start gaan met de uitstelregeling en later terugbetalen zoals is afgesproken. De condities van de vervoersconcessie zijn nagenoeg gelijk aan de contractuele bepalingen die in december 2001 zijn geformuleerd; ze worden er een-op-een in verwerkt. Het betalingsregime zal verlopen zoals met HSA op 18 december 2008 in het memorandum of understanding is afgesproken. Betalingen zullen geschieden conform de voorwaarden van de overeenkomst van 5 december 2001 met inachtneming van de aanpassingen in het ritme van december 2008. Hierover hebben wij eerder uitgebreid van gedachten gewisseld. Het belangrijkste punt is dat HSA gedurende drie tot vier jaar uitstel van betaling zal worden verleend als gevolg van de problemen die het bedrijf heeft ondervonden door de ERTMS-problematiek.

In de vervoersconcessie zijn tevens de uitkomsten van de langere reistijd door België verwerkt en het verminderde aantal treinpaden naar Parijs. Ik heb de Kamer hierover een vertrouwelijk accountantsrapport toegestuurd. De gebruiksvergoeding zal jaarlijks met 17,1 mln. worden verlaagd op basis van het prijspeil van 2009. Overigens zijn er in de media berichten verschenen waarin wordt gesteld dat HSA nog eens een extra korting op de betalingen krijgen. Dit is niet het geval. Ik heb de Kamer op 30 juni nog wat gegevens toegestuurd. Het in de concessie genoemde ingroeipercentage was al zo afgesproken ten tijde van de concessieovereenkomst in 2001 onder minister Netelenbos.

Het Locov heeft in zijn advies op twee punten commentaar geleverd: de terugbetalingsregeling en de verplichte advisering door Locov. Ook Rover heeft de publiciteit gezocht over deze twee punten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wijs de minister erop dat wij de twee adviezen hebben gelezen. Niemand heeft hier verder naar gevraagd, dus die informatie kan naar mijn mening nu achterwege blijven. Wij hebben er kennis van genomen en gaan akkoord met het besluit van de minister.

Minister **Eurlings**: Dank voor die opmerking. Ik zal verder gaan met een volgend punt. De tarieven zullen hetzelfde zijn als voor het tijdelijk rijden

dat uiteindelijk niet doorging. HSA zal de eerste vier weken van het tijdelijk rijden een introductietarief hanteren dat 15% hoger is dan de reguliere tarieven. Daarna wordt overgegaan op een tarief van 60%-plus. Tegelijkertijd zal een beperkt aantal via internet te reserveren stoelen beschikbaar zijn tegen een superdiscounttarief, 20% lager dan de tarieven voor de gebruikelijke trein. Deze tarieven zijn in die zin redelijk te noemen, omdat ze, als je naar het buitenland kijkt, gelet op de reistijd en de extra kosten daarmee in lijn liggen. Daarbij stipuleer ik dat de reiziger natuurlijk de keus heeft tussen de gebruikelijke trein van Amsterdam naar Rotterdam of de trein die 20 minuten sneller is. Voor dat verschil moet hij meer betalen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nu is er nog wel een rechtstreekse verbinding en dus de mogelijkheid om een keuze te maken, maar die is er straks niet meer. Straks kom je altijd uit op duurder als je rechtstreeks wilt reizen.

Minister **Eurlings**: Een volgend punt is de start van het vervoer op het noordelijk tracé. Het is niet mijn gewoonte om een datum te noemen als ik daar niet zeker van ben. Met wat ik nu ga zeggen, ga ik in tegen die doctrine, want de datum is nog niet voor 100% zeker, maar wel zo zeker dat ik hem nu wil noemen opdat de leden daar een stukje goede zin van krijgen voor hun vakantie. Het voornemen is om op 7 september te starten op het noordelijk tracé met TRAXX-locomotieven en Priorijtuigen die op weekdays met een eenuursdienst gaan pendelen tussen Amsterdam en Rotterdam. Dit is in het vooruitzicht gesteld op grond van het proefbedrijf en de testen in de afgelopen weken waaronder met reizigers. De uitkomst van die testen is positief, maar HSA zal mij op korte termijn nog definitief uitsluitel moeten geven. Er is dus altijd nog een kansje dat zich ergens een «hick up» voordoet, maar het ziet er nu wel positief uit. Natuurlijk moeten ProRail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat nog met de start moeten instemmen. Er zijn nog wat hobbels op de weg, maar het ziet er goed uit en de kans is erg groot dat wij begin september kunnen beginnen. Ik zal de Kamer onmiddellijk informeren als HSA definitief uitsluitel heeft gegeven en de inspectie en ProRail hun consigne hebben gegeven. De start van het vervoer zal betekenen dat de reiziger gebruik zal kunnen maken van het eerste deel van het HSL-Zuidtracé. Ook voor het vervoer met de Thalys ziet het er goed uit. De Thalys Groep zal binnen enkele weken een besluit nemen om eind van dit jaar, begin volgend jaar, dus zo rond de jaarwisseling, op de corridor Amsterdam-Parijs te gaan rijden met de Thalys. Het is bekend dat de Thalys een verantwoordelijkheid is van SNCF, NMBS en HSA. HSA verwacht in het najaar over het Europees inzetcertificaat voor de inzet van de Thalys te beschikken. Natuurlijk moet ook het integraal proefbedrijf met de Thalys nog goed verlopen. Ik zal de Kamer over de exacte startdatum zo snel mogelijk informeren.

Als het HSA lukt om de TRAXX en Thalys dit jaar te laten rijden, hoe ziet het er dan aan het einde van dit jaar uit op de baan? Op het noordelijk baanvak zal de TRAXX met 160 km per uur rijden onder EMTRS-level 1.

Op dit baanvak zal de Thalys voorlopig nog met 160 km per uur rijden onder 1, omdat hij daar samen met de TRAXX rijdt en dat voorlopig dus alleen onder level 1 kan doen. Ten zuiden van Rotterdam gaat de Thalys naar verwachting met 300 km per uur rijden onder level 2. De reistijd Rotterdam-Antwerpen wordt bij deze snelheid teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten. Dat is meer dan twee keer zo snel.

Zoals de echter treinspotters – het is jammer dat de heer Cramer hier nu niet is – al hadden kunnen merken of misschien via Youtube hebben gezien, zijn er inmiddels twee AnsaldoBredatreinen in Nederland. Deze treinen worden getest en er zullen remproeven plaatsvinden op het traject Venlo-Eindhoven. In deze testen worden de treinsystemen beproefd; er is nu nog geen sprake van ERTMS-testen. Ansaldo zal gebruikmaken van

dezelfde on board units als de Thalys. De inbouw en de tests zullen pas beginnen nadat in het najaar het Europese inzetcertificaat is verleend voor de on board unit. Voor het testprogramma heeft Ansaldo nog geen harde planning afgegeven, zo meldt HSA.

Ik kom nu op de zo gewaardeerde Benelux-trein. Ik kon de Kamer in een vervolgoverleg melden dat door de inspanningen van HSA de punctualiteit van de Benelux-trein is verbeterd. Dit beeld is min of meer hetzelfde gebleven. De punctualiteit ligt rond de 85% van Nederland richting België en 75% in noordelijke richting. Door de ouderdom van het materieel blijft de betrouwbaarheid een punt van zorg, maar zowel voor HSA als NMBS geldt dat er veel werk van wordt gemaakt om te voorkomen dat de punctualiteit terugloopt.

De Benelux-trein blijft gehandhaafd tot de HSL-Zuid echt een volwaardig alternatief biedt voor het binnenlands vervoer. Ik heb al eerder gezegd dat ik probeer te bereiken dat er een reëel alternatief blijft als de hsl vol functioneert. Ik kan dit internationaal niet afdwingen, maar ik verwacht dat als wij een naadloos aansluitende verbinding hebben op Roosendaal, niet alleen het Benelux-tracé in Nederland een goede verbinding kan bieden met België, maar dat er een goed gewoon IC-alternatief is als er ook uit andere kanten van het land in Roosendaal kan worden overgestapt. Ik weet dat dit niet naar tevredenheid van de heer Roemer is, maar dit is het maximaal haalbare.

Als wij dit binnenhalen, hebben wij naar mijn mening een goed alternatief, maar dat is nu juist mijn punt van zorg. Door de gewestelijke verkiezingen in België is er nog geen rechtstreeks contact geweest met de heer Vanackere. Ik heb hem opnieuw een brief gestuurd, want ik maak mij zorgen. Ik wil op korte termijn met de zittende minister tot afspraken komen. Ik heb in april hierover contact gehad met hem. Hij heeft erkend dat de aanhechting Breda-Den Haag van belang is en ook in overeenstemming met de afspraak die in 2005 is gemaakt. Die afspraak moet gestand worden gedaan, want daar stond immers tegenover dat België minder snel was. Nederland heeft toen de claim laten vallen op voorwaarde dat er een extra treinstel zou komen. Dit treinstel moet besteld worden en de termijnen daarvoor beginnen nu te dringen. Bovendien heb ik al gezegd dat het mogelijk moet zijn om de intercity door België via Antwerpen tot Roosendaal te laten doorrijden en daar goed te laten aansluiten. De heer Vanackere heeft mij meegedeeld dat hij weet dat België de afspraak van 2005 moet nakomen. Het komt er nu wel op aan dat die afspraak wordt gematerialiseerd. Mijn brief was duidelijk, ik zit erachter aan en ik ben zeker bereid om binnenkort weer naar Brussel af te reizen. Als een deel van de overeenkomst van 2005 niet wordt ingevuld, ontstaat er natuurlijk wel een moeilijke situatie. Ik hoop dat wij alsnog tot goede afspraken kunnen komen.

De heer **Roemer** (SP): Ik blijf erbij dat het onbegrijpelijk is dat de minister zich niet blijft inzetten voor het behoud van de huidige Benelux-trein. Ik raad hem aan om eens een keer mee te reizen en te praten met mensen die van die trein gebruikmaken. Deze dermate goed functionerende, zeer plezierige en betaalbare variant wordt mensen ontnomen met een extra stop. Ik begrijp dat de minister nu al bij voorbaat inzet op de second best oplossing. Mijn optie is nog steeds: blijf ervoor gaan dat deze trein blijft rijden in de huidige vorm. Ik zal daarover een Kameruitspraak vragen.

Minister **Eurlings**: Dat staat de heer Roemer vrij. Ook dan heb ik echter geen stok in handen. Ik ga daar immers niet over.

De heer **Roemer** (SP): Daar heb ik ook niet om gevraagd.

Minister **Eurlings**: Als wij een naadloze aansluiting hebben in Roosendaal waardoor een snelle overstap mogelijk is, niet alleen uit Rotterdam en

omgeving, maar ook uit andere richtingen, bijvoorbeeld Breda en Eindhoven, dan is dit een goed alternatief. Ik heb in Maastricht gezien dat het marktpotentieel van de Maastricht-Brusselexpres zich begint te bewijzen. Er zijn veel mensen die vanuit Eindhoven en Roermond overstappen in Maastricht. Dit is geen probleem als er een goede aansluiting is en er snel kan worden overgestapt. Ik zou heel content zijn als wij dat kunnen binnenhalen, maar helaas zijn wij nog niet zo ver als ik graag zou willen.

De heer **Roemer** (SP): Ik constateer dat de minister hiermee een goeddraaiende lijn de nek omdraait en het voor de reiziger minder interessant maakt.

Minister **Eurlings**: Ik draai helemaal niets de nek om. Ik probeer een realistisch alternatief te bieden. Ik kan hier wel roepen dat ik de Benelux-trein overeind wil houden, maar ik sta straks misschien met lege handen. Daarom probeer ik partijen bij elkaar te brengen om een echt alternatief mogelijk te maken. Ik zie deze vorm als de meest realistische en haalbare variant. Wij kunnen hier wel roepen, maar dan staan wij straks met lege handen doordat de Benelux-trein gewoon wordt gestopt. Dan is het enige alternatief het stoptreintje van Roosendaal naar Antwerpen. Dat is geen alternatief. Mensen gaan niet in de stoptrein boemelen. Een alternatief is wel als je snel kunt overstappen en met de intercity verder kunt reizen. De heer Roemer en ik verschillen hierover van mening, maar, nogmaals, ik kan hier wel alles roepen, maar ik moet er voor zorgen dat er ook echt iets gebeurt. Daar ben ik voor aangenomen.

Er is gevraagd waarom de afspraak is gemaakt dat treinstellen pas negen maanden na oplevering infra moeten worden opgeleverd. De afspraak tussen HSA en de Staat was dat HSA op de aanvangsdatum moet gaan rijden. HSA heeft bij de bestelling blijkbaar afgesproken dat de Ansaldo-Bredatreinen negen maanden na de oplevering van de infra moeten zijn opgeleverd. De Staat kende dit contract niet en heeft er dus in die zin geen bemoeienis mee. HSA moet vanaf vandaag betalen voor het spoor met inachtneming van de regeling die in het memorandum of understanding is afgesproken.

Over de vertrouwelijkheid van het rapport is al veel gesproken. Met HSA is afgesproken dat de contractcorrespondentie vertrouwelijk is en niet zonder toestemming van HSA openbaar mag worden gemaakt. Dit is niet nieuw. Er staan bijvoorbeeld gegevens in over de verwachte opbrengsten en de jaarlijkse kosten. HSA wil niet dat dit soort gegevens op straat komen te liggen. Ik heb de stukken vertrouwelijk ter inzage gegeven. Wij hebben er een besloten algemeen overleg aan gewijd met een vertrouwelijke briefing waaraan de heer Van Roozendaal ook een bijdrage heeft geleverd. Dit heeft geleid tot een standpuntbepaling van het parlement. Sommige partijen waren minder enthousiast over het memorandum of understanding, maar een meerderheid van de Kamer was van mening dat dit wel een goede lijn is. Daarom zijn wij langs die lijn verder gegaan. Sommigen waren van mening dat het niet goed is om met HSA verder te gaan. Ik heb toegelicht waarom ik dit wel een goede weg vind. De risico's van het alternatief waren veel groter, zowel voor het vervoer als voor de staatfinanciën.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister moet het zorgvuldig zeggen. Dit is inderdaad besproken. Een beduidende minderheid zou graag zien dat het rapport openbaar wordt gemaakt nadat de bedrijfsvertrouwelijke gegevens zijn geschrapt. De minister weigert dit en dat zal ik moeten accepteren. Ik vraag hem hoe hij kan concluderen dat de Kamer heeft ingestemd. Volgens mij heeft de minister een besluit genomen en weet hij in ieder geval dat een aantal fracties daar niet mee instemt. Het gaat dan niet om het instemmen met het feit dat HSA gaat rijden, maar wel om het feit dat er grote bedragen met de concessie van HSA zijn gemoeid die uitein-

delijk door de belastingbetalers moeten worden opgebracht. De fractie van de VVD kan hier niet mee instemmen. Dit geldt ook voor de SP-fractie en, voor zover ik weet, ook voor de fractie van GroenLinks.

Minister Eurlings: Het beeld is in die zin niet correct dat er geen grote bedragen belastinggeld worden kwijtgescholden. Het mooie van de afspraak is nu juist de kern van een uitgestelde betaling plus rente. Dit is het maximale wat wij er uit kunnen slepen. De cijfers zijn in alle openheid gewisseld, ook tijdens de vertrouwelijke technische briefing. Tijdens het openbare debat ongeveer twee maanden geleden heb ik de Kamer herinnerd aan een grafiek waaruit duidelijk bleek dat er een gat is. Het is evident dat er een gat valt als een bedrijf geen inkomsten heeft, maar wel uitgaven moet doen. Die cijfers waren overtuigend. Als je nu in een rapportage alle cijfers moet doorstrepen, heeft die rapportage nog maar weinig zin. Er is inzicht verschaft in de cijfers en er is een vertrouwelijk algemeen overleg gevoerd. Ik heb mijn uiterste best gedaan om de discussie op het goede niveau te voeren. Ik kan HSA echter niet verplichten om bedrijfsvertrouwelijke gegevens openbaar te maken. Zo zijn de verhoudingen en zo functioneert het in dit land. Iedereen heeft er zijn mening over kunnen vormen. Het is waar dat de heer Aptroot heeft gezegd dat hij een andere keus zou hebben gemaakt. Dat mag en ik heb geprobeerd omstandig duidelijk te maken dat ik die andere keus niet verstandig vind. Wij verschillen daarover van mening. Soit. Een meerderheid van de Kamer koos niet voor die andere mogelijkheid en daardoor kon ik langs deze lijn verdergaan. Het is niet waar dat wij veel belastinggeld kwijtschelden. De kracht van de afspraak is nu juist dat er een uitgestelde betaling is. Binnen het huidige contract, dat overeind is gebleven, krijgen wij sowieso meer binnen dan de tweede bieder destijds wilde bieden, ook bij de uitkomst van het worst case scenario. Wat de tweede bieder destijds heeft geboden, kan in de huidige situatie zonder concessie nooit meer worden verkregen. Hoe het ook zij, voor de staatskas is dit de minst slechte optie. Dan heb ik het nog niet over de reizigers die de dupe worden als er met nog meer vertraging een nieuw bedrijf moet worden gezocht.

In antwoord op de vraag of België meer moet betalen voor de langere reistijd in België verwijs ik naar de deal van 2005. In principe zou België moeten betalen, maar de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft toen met de Belgische minister, NMBS en HSA afgesproken dat België niet extra zou hoeven te betalen, maar in ruil daarvoor zou meewerken aan de bediening van Den Haag en Breda. De heer Vanackere heeft ruitelijk erkend dat die afspraak is gemaakt en dat België daaraan moet voldoen. Hij heeft ook gezegd dat België het zal doen, maar het wordt nu wel tijd dat die afspraak wordt nagekomen, want de tijd dringt. Ik kan mij niet voorstellen dat België die afspraak niet nakomt, maar als dit onverhoopt toch het geval zou zijn, dan zal Nederland een claim voor de langere reistijd bij België indienen. Ik zou dit heel onfortuinlijk vinden gelet op de goede onderlinge verhoudingen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Was bij de beoordeling van het memorandum of understanding bekend dat de eerste treinen pas negen maanden na gereedkomen van de infra zouden worden geleverd?

Minister Eurlings: Daar kom ik op terug. Sinds een aantal weken rijdt er in België inderdaad een ICE 3 op de zogenaamde lijn 3. Men heeft daarvoor een oplossing geïmproviseerd die goed lijkt te werken met het zogenaamde Crocodilesysteem. Er is wel sprake van een Alstom obu-systeem en Alstom ERTMS-systeem in de infra. Dan zijn er dus geen verschillende leveranciers voor de infra en voor de trein. De Belgen hebben ervoor gekozen om maar gewoon te gaan rijden. HSA staat een meer uitgeteste benadering voor waardoor vanaf de

start echt zekerheid bestaat over de betrouwbaarheid. Ik noem nog een keer de grensoverschrijdende natuur van de HSL-Zuid en het feit dat er verschillende leveranciers zijn. Dit maakt het allemaal nog complexer.

De heer **Sansom** (PvdA): Ik snap dat de minister niet al te veel wil ingaan op de Belgische situatie. Hij gebruikt twee argumenten. De eerste is dat er met andere leveranciers wordt gewerkt en de tweede dat zij zo maar wat rijden. Hij zei immers dat zij ervoor hebben gekozen om maar gewoon te gaan rijden. Ik wil het toch iets preciezer weten, ook om iets preciezer te kunnen bepalen hoe HSA hierin opereert, welke keuze wij maken en welke keuze HSA maakt. De minister kan niet op deze manier de Belgische winst, want dat is het toch een beetje, verklaren.

De heer **Roemer** (SP): Ik vraag de minister om dit schriftelijk te doen. Wij kunnen het dan goed bestuderen.

Minister **Eurlings**: Dat wil ik wel doen. Het beeld is echter niet veel anders dan ik nu heb geschetst. De situatie is in technische zin anders. In Nederland wordt meer getest voordat er echt wordt begonnen. Dit wordt ook gedaan met het oog op de betrouwbaarheid. Zo kunnen de risico's immers zo veel mogelijk worden beperkt. Bovendien is de opzet van de contracten tussen HSA en de Nederlandse Staat anders dan de contracten van de NMBS. In de Nederlandse contractvorm is het voor HSA commercieel veel belangrijker om direct een betrouwbaar product aan te bieden. Ik zal hier schriftelijk op terugkomen.

De Betuweroute groeit door. Er gaat steeds meer lading van het gemengd net naar de Betuweroute. Dat is goed nieuws. De verplaatsing van weg naar spoor is ook een van de beleidsdoelstellingen. Zoals afgesproken tijdens het algemeen overleg op 14 mei van dit jaar, wordt deze beleidsdoelstelling geëvalueerd nadat de Havenspoorlijn een jaar operationeel is onder ERTMS 25 kV. Eind 2010 zal ik de Kamer inzicht geven in de modal shift. Het was al bekend dat er sprake is van een ingroeiperiode. De Betuweroute begint nu echter wel zijn meerwaarde te bewijzen. De woordvoerders van de fracties van de VVD en het CDA wijzen erop dat ik al een begin zou kunnen maken met de eindevaluatie van de Betuweroute als de Havenspoorlijn is opgeleverd. Ik kan met deze vraag uit de voeten als ik er in de praktijk als volgt mee mag omgaan. Ik begin alvast met de voorbereiding van de evaluatie conform de brief van 6 april 2009 bij de 25ste voortgangsrapportage. Ik bied de eindevaluatie bij de Kamer aan zodra aan de punten is voldaan die zij heeft aangewezen. Als het zo kan, zeg ik dit graag toe.

Het feit dat er diesellocs over de Betuweroute rijden, is aan de orde geweest toen ik nog maar net minister was, namelijk op 26 april 2007. Ik heb toen gezegd dat de vervoerders proberen zo veel mogelijk elektrische locomotieven op de Betuweroute in te zetten. Momenteel is ruim 50% van de locomotieven die over het tracé A15-Betuweroute rijden elektrisch. Dit percentage zal verder stijgen, want er zijn nieuwe elektrische locomotieven in bestelling. Net als op het gemengd net zal er altijd een aantal treinen zijn waarvoor het in bedrijfseconomisch opzicht beter is om diesellocomotieven te gebruiken bijvoorbeeld omdat ze verder doorrijden op niet-geëlektrificeerd net of wat dan ook. Het gebruik van elektrische locomotieven wordt zo veel mogelijk gestimuleerd, maar als ik de diesellocs zou verbieden, zouden er meer dieselvrachtauto's op de weg komen. Het is onwenselijk dat er veel diesellocs zijn, maar een diesellocc zorgt nog altijd voor het goederenvervoer over het spoor en dus het ontlasten van de weg. Ik zal het gebruik van diesellocs dus niet verbieden, maar ik probeer het alternatief zo veel mogelijk te stimuleren. Ik zal na het zomerreces nog eens graag onderbouwen dat het vervoer over de Betuweroute met diesellocomotieven nog altijd beter voor het milieu is dan het vervoer

van dezelfde lading met vrachtauto's over de weg. Ik zeg toe dat ik hier nog eens op zal ingaan.

De verwachting van Keyrail over het aantal treinen per week in 2030 kan nog altijd uitkomen, maar dit is natuurlijk ook afhankelijk van de economische ontwikkeling. Het transport is behoorlijk ingezakt. Ik hoorde vandaag dat het in China weer een beetje aantrekt. Laten wij het hopen. Ik kan de wereldeconomie niet voorspellen, maar het is nog altijd mogelijk. Het is van belang om de ontwikkeling van het transport over de Betuweroute ten opzichte van de weg en ten opzichte van het gemend net te blijven volgen. Daar moet de Betuweroute relatief goed uitspringen.

De Staat kent het contract tussen HSA en Ansaldo niet. HSA heeft de ambtenaren bij de totstandkoming van het memorandum of understanding laten weten dat deze bepaling in het contract staat. Het was beter geweest als dit ons eerder was gemeld, maar dat is niet gebeurd in het kader van de juridisering in eerdere jaren. In het eerste debat dat ik met de Kamer heb gevoerd over HSA, heb ik gezegd dat wij uit de juridische loopgraven moeten komen. Het is nu wel gemeld, maar voor het memorandum of understanding en de noodzaak om te voorkomen dat HSA omvalt, maakt dit niets uit. Dit is ceteris paribus. In beide gevallen zou het contract zijn zoals het is.

Voor het antwoord op de vragen over Qbuzz verwijs ik naar de staatssecretaris. Zij gaat over het decentrale ov en over mogelijke concurrentievervalsing op dat punt.

De heer **Aptroot** (VVD): De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft vragen gesteld over de aanbestedingen. De minister is verantwoordelijk voor de NS en ik heb gevraagd naar de relatie tussen de NS en Qbuzz en het feit dat de NS volledig garant staat voor allerlei activiteiten. Eigenlijk geeft de NS een blanco cheque af. Is minister bereid om de NMa te vragen of dit allemaal wel kan?

Minister **Eurlings**: Er zijn op 25 juni jongstleden schriftelijke vragen gesteld en de staatssecretaris is druk doende om die op zo kort mogelijke termijn te beantwoorden. Al deze punten zullen daarin expliciet aan de orde komen.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is haast bij, omdat er nu een aanbesteding voor Groningen en Drenthe gaande is. Ik heb het vermoeden, en ik niet alleen, dat daarbij zaken worden gedaan die eigenlijk niet door de beugel kunnen. De markt wordt in feite door de NS verstoord en daar is de minister verantwoordelijk voor.

Minister **Eurlings**: Ik zal de staatssecretaris zeggen dat zij zo snel mogelijk moet antwoorden. Ik kan trouwens melden dat de zaak al bij de rechter ligt. Alle aspecten worden in een keer beantwoord, want dit luistert nauw. Er is alleen een relatie met dit debat in het licht van hetgeen de NS wilde doen voor HSA. Daarover is in de vertrouwelijke briefing en het vertrouwelijk overleg al veel gewisseld. Dit punt van Qbuzz heeft vooral betrekking op de vraag of er sprake is van een oneerlijke opstelling bij de aanbesteding door de garantiestelling. Dat is de kardinale vraag en die zal de staatssecretaris vanuit haar verantwoordelijkheid zo snel mogelijk beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik geef nu gelegenheid voor een tweede termijn. Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of zij als eerste het woord mag voeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Hartelijk dank voor die gelegenheid. Ik heb hierom gevraagd omdat ik zo naar een ander algemeen overleg moet.

Mijn vraag over het goederentransport, met name of de minister de toename met 15% kan garanderen, is niet beantwoord. Een andere vraag is nog hoe het verder zal gaan met de intercity in het Noorden. Voor de fractie van GroenLinks is dit een uitgemaakte zaak; zij zal geen terugtrekkende beweging maken in haar inzet voor Hoogeveen, Meppel en Beilen. Ik zal mij nog beraden op de keuze tussen de huidige en de nieuwe dienstregeling. De beste oplossing zou in mijn ogen een combinatie zijn van de dienstregeling voor 2010 met stops in Hoogeveen, Meppel en Beilen. De onderbouwing van de minister van de reizigers-aantallen is naar mijn mening iets te dramatisch. Ik zal in ieder geval een VAO aanvragen. Ik zal samen met de heer Mastwijk een briljante motie indienen om dit zo goed mogelijk te regelen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij bij dit laatste aan. Ik dank de minister voor zijn antwoord op onze vragen. Het wordt na de zomer een stuk sneller op het spoor. Het moet nog wel even gebeuren, zeg ik er nog maar bij, maar het ziet er hoopvol uit. Nog een opmerking over Zuidwest-Drenthe. Ik spreek liever niet over Hoogeveen, want het gaat om een complete regio inclusief Emmen. De minister zegt dat kiezen voor iets, kiezen tegen het ander betekent. Dan gaat hij ervan uit dat er sprake is van twee gelijkwaardige grootheden. Ik bestrijd dit. Het gaat om de bereikbaarheid van een complete regio versus een iets lagere reizigersgroei. Ik wil die nuancering toch nog even aanbrengen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Ik ben van mening dat hij toch iets te gemakkelijk de vragen over Qbuzz naar de staatssecretaris verschuift. Die hebben zowel betrekking op marktverstoringen als op de vraag of het überhaupt wel verantwoord is en ooit de bedoeling is geweest dat de NS de middelen voor het spoor en alles wat daarbij hoort, besteedt voor het regionale openbaar vervoer. Het rijksbeleid was er immers op gericht om dit af te stoten. Ik dring erop aan dat de antwoorden op onze vragen, inclusief de vragen die hierover vandaag zijn gesteld, morgenochtend voor 10 uur bij de Kamer zijn. Dan kan ik eventueel moties indienen in het VAO dat wordt aangevraagd. Als het antwoord later komt, moet ik de bewindspersonen in het reces lastigvallen en dat doe ik liever niet. Dit is echter belangrijk genoeg. De markt wordt verstoord en het overheidsgeld van een staatsbedrijf wordt gebruikt voor doelen waarvoor het niet is bedoeld.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Een aantal zaken lijkt in een versnelling te komen en dat is goed. Voor een aantal andere zaken geldt dat ik daar anders over denk en dat ik het gebrek aan inzet van de minister betreur. Ik zal daarover moties indienen. Ik verwacht dat ik samen met de heer Aptroot een motie zal indienen over de concessie van HSA.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. In eerste termijn heb ik een verzuchting geslaakt over de kwestie Hoogeveen. Zo'n verzuchting werd zelden doeltreffender geïllustreerd dan in dit debat. Wij gingen ervan uit dat wij vandaag een keuze zouden maken, maar die verdampte al gedurende dit debat. Op de een of andere manier is het niet langer mogelijk om Hoogeveen voor twee jaar een IC-status te geven. De minister zegt dat dit niet kan, omdat de NS het niet wil. Ik weet niet of dit een sluitend argumentatie is, want uiteindelijk keuren wij toch het vervoerplan van de NS goed? Daarin staat welke stations als intercitystation worden aangemerkt. Ik herhaal de verzuchting dat wij dit eigenlijk niet moeten doen, maar wij hebben er toch voor gekozen om hier die Gordiaanse knoop door te hakken. Daar wil ik nu aan vasthouden. Ik hoop dat de minister dat ook wil proberen en dat hij nogmaals een brief, maar nu een strengere brief, wil

versturen. Dit zou toch nog een optie kunnen zijn. Tegen mijn collega's van de fracties van het CDA en GroenLinks zeg ik dat wij dit wellicht met een motie kunnen afdwingen.

Wij moeten knopen doorhakken en dit geldt ook voor de keuze voor de Benelux-lijn. Ik maak een andere keuze dan de heer Roemer die van mening is dat de trein onbelemmerd van Amsterdam naar Antwerpen moet blijven rijden. Mijn fractie heeft zich altijd op het standpunt gesteld dat er een onbelemmerde trein naar Roosendaal moet blijven rijden en dat er een goede verbinding – dus geen stoptrein – met Antwerpen moet zijn. Ik heb ook met reizigers in die trein gesproken. De mensen die gehecht zijn aan de Benelux-trein, zijn of gehecht aan goedkoop vervoer, en dat blijft bestaan, of aan een snelle verbinding. Zij krijgen nu een verbinding die een uur sneller is dan de huidige. Volgens mij kunnen wij iedereen bedienen als wij dat maar regelen. Er moet dus niet alleen een strenge brief worden verzonden aan de NS over Hoogeveen, maar er moet ook een nog veel strengere brief worden gezonden en een hoogst-persoonlijk bezoek aan de collega in België worden gebracht om deze kwestie te regelen. Bij die gelegenheid kan ook worden gesproken over de shuttle naar Breda, want ook die kwestie moet opgelost worden.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik kan een toename van het vervoer over het spoor met 15% natuurlijk nooit garanderen. Nederland kent geen plan-gestuurde economie waarin de grote leider en roerganger bepaalt wat er volgend jaar gebeurt met het transport. Dit zou echter nog steeds een realistische schatting kunnen zijn, maar dit is ook afhankelijk van de economische ontwikkeling. De Betuweroute moet het echter ten opzichte van het goederenvervoer op het gemengd net en op de weg steeds beter gaan doen.

Ik benieuwd tot welk briljant resultaat de jumelage tussen de heer Mastwijk en mevrouw Van Gent zal leiden. Ik wacht dit af. Ik heb gezegd dat ik hier niet rabiaat in zit. Ik zal de wens van de meerderheid van de Kamer uitvoeren. Voor komend jaar kan er een keuze worden gemaakt tussen twee mogelijkheden. Ik heb gedaan wat ik kon doen in de richting van de NS; ik heb zelfs geld geboden. Het is niet realistisch om te verwachten dat de NS nu wel zal happen. Ik heb gezegd hoe het is geregeld in het verkeer met de Kamer. Verder heb ik verwezen naar artikel 32.2.f Wet personenvervoer 2000 en artikel 12 van de Vervoersconcessie. Ik heb wel tegen de heer Roemer gezegd dat er bijvoorbeeld door verhoging van de snelheid in de toekomst een ander verhaal kan ontstaan. Dan is het misschien mogelijk om extra stops te maken. Ik kan het niet mooier maken.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb ook gevraagd naar de mogelijkheden die het vervoerplan biedt.

Minister Eurlings: In het vervoerplan staan minimale bedieningseisen. Er staat niet in met welke treinen een station moet worden bediend. Hoogeveen moet ten minste tweemaal per uur worden bediend. In het voorstel van de NS wordt hieraan voldaan. Er is dus geen mogelijkheid om dwingend een propositie op te leggen. Daarom moet het gesprek worden aangegaan. Ik heb geprobeerd de NS te verleiden met extra geld, maar als dat niet werkt, moet ik wel reëel zijn. Het zal mij dan de komende dagen waarschijnlijk ook niet lukken. Wij kunnen de discussie levend houden, maar voor dit jaar moet er worden gekozen tussen het voorstel van de NS en het vasthouden aan de huidige situatie.

De heer Mastwijk heeft gelijk als hij zegt dat dit voorstel gevolgen heeft voor heel Zuidwest-Drenthe. In mijn repliek heb ik Hoogeveen als pars pro toto gebruikt.

Het zal niet lukken om de Kamer morgen een brief te sturen over Qbuzz. Daarover is afstemming nodig met de ministeries van Economische Zaken en van Financiën. Ik kan wel melden dat Arriva of een andere vervoerder

naar de rechter kan gaan. Arriva heeft al een klacht ingediend. Het spel is dus op de wagen en de rechter zal uitspraak moeten doen. Dit is al eerder gebeurd en tot nu toe heeft Qbuzz gewonnen. In die gevallen heeft de rechter uitgesproken dat er geen sprake is van onterechte steun van de Nederlandse Spoorwegen. Ook nu zal de rechter zich er weer over buigen. De Kamer ontvangt zo snel mogelijk een brief.

Keyrail verwacht tussen 2009 en 2013 een groei van 200 naar 800 ritten. Dit is een groei van 17% per jaar die kan worden opgedeeld in 9% meer aanbod door groei van het transport en 8% door verschuiving van het bestaande net naar de Betuweroute. Dat was de verwachting van Keyrail, maar daarover bestaat natuurlijk geen zekerheid. Ik heb op de dominante invloed van de ontwikkeling van de economie gewezen. Ik acht het van belang dat de Betuweroute zich relatief steeds verder versterkt ten opzichte van het gemengd net en het transport over de weg.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat er behoefte is aan een VAO. Ik geef de leden mee dat er morgenavond om 21.00 uur een VAO op de agenda staat over NS en ProRail. Ik weet niet hoeveel moties er zullen worden ingediend, maar ik raad u aan om dit met de griffier af te stemmen. Het zal iedereen veel tijd schelen als dit in een VAO kan worden afgedaan.

Toezeggingen

- Zodra er een oplossing is voor de problemen met de elektromagnetische comptabiliteit zal de minister de Kamer informeren.
- Zodra er groen licht is voor de start van het vervoer op het noordelijke tracé van de hsl zal de minister de Kamer informeren.
- De minister zal de Kamer schriftelijk informeren over de redenen voor het feit dat het vervoer over de hsl in België reeds heeft kunnen starten.
- De minister zal de Kamer na het zomerreces informeren over de milieueffecten van het vervoer met diesellocs over de Betuweroute ten opzichte van het vervoer over de weg.