

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 28 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Eurlings (minister van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer De Beij.

Aanvang: 15.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Eurlings de eed af.

De **voorzitter**: Mijnheer Eurlings, u bent drieënhalf jaar minister van Verkeer en Waterstaat geweest, van februari 2007 tot oktober 2010. U was minister in het kabinet-Balkende IV, een kabinet van CDA, PvdA en ChristenUnie. Het vervoer over de HSL-Zuid was één van de dossiers in uw portefeuille. Ik denk dat de commissie kan zeggen dat het een belangrijk dossier was in uw portefeuille, want in uw periode werd u geconfronteerd met diverse problemen bij het gereedkomen van de infrastructuur en met de oplevering van het materieel, de V250-treinen. Er waren ook zorgen over de financiële vooruitzichten van HSA (High Speed Alliance), het bedrijf, dochter van de NS, dat speciaal was ingericht om het vervoer tot stand te brengen.

In dit verhoor hebben wij een aantal vragen voor u, over onder meer de contacten met de Belgische partners: de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen, de NMBS. We zullen spreken over het materieel, over het dreigende faillissement van HSA, de NS-dochter verantwoordelijk in brede zin voor het vervoer over de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Antwerpen, en over de overeenkomst die u met de NS en HSA sluit om een

faillissement van HSA te voorkomen. We gaan in op het memorandum van overeenstemming, afgekort MoU (memorandum of understanding) en op de internationale ambities van de Nederlandse Spoorwegen.

Laten we beginnen met de samenwerking tussen de Belgische Staat en Nederland, en tussen Nederland en de NMBS. Vrij snel na uw aantreden brengt u een kennismakingsbezoek aan onze Belgische burens, onze zuiderburens. U brengt een bezoek aan de Belgische staatssecretaris. Ook daarna hebt u nog verschillende keren gesproken met uw Belgische ambtsgenoten over specifiek het vervoer over de HSL-Zuid. Schetst u de opstelling van de Belgische Staat en de Belgische vervoerder voor de commissie eens.

De heer **Eurlings**: Dank. Wat opviel in de relatie met de Belgen was dat de afspraken zoals die rond het hogesnelheidsvervoer waren gemaakt een duidelijk open eind toonden. Wat was er aan de hand, in mijn woorden gezegd? De NS had via HSA een bieding gedaan, ik geloof in de 170 miljoen per jaar, en probeerde in het begin al dat bedrag terug te snoeien, naar beneden te brengen. Zij deed dat door een aantal zaken. Ten eerste vergrootte men het garantievermogen en ten tweede werd besloten dat het nog regelen van het hogesnelheidsvervoer naar Breda en Den Haag niet in handen zou liggen van de regeringen van de twee landen, maar dat het een verantwoordelijkheid zou worden gemaakt van de twee vervoerders, dus van de NS, via HSA, aan de Nederlandse kant en de NMBS aan de Belgische kant. Vervolgens mochten die twee vervoerders, als zij er niet uitkwamen, de assistentie inroepen van hun bewindspersonen. Dat is in mijn tijd gebeurd, maar ook in de tijd van Karla Peijs.

Hoe ik het voor de rest zou willen omschrijven? Ik heb vier bewindspersonen gesproken over al die jaren heen. Het begon met staatssecretaris Tuybens. Ik heb minister Vervotte gesproken, staatssecretaris Schouppe en vicepremier Vanackere. Alle vier moesten zij vroeg of laat erkennen dat Nederland het gelijk aan zijn kant had. België moest namelijk een extra treinstel bestellen om Breda en Den Haag aan te kunnen doen. Het heeft vervolgens heel lang geduurd voordat er echt een opdracht door de Belgische regering aan de NMBS werd gegeven.

De **voorzitter**: Dat is strikt genomen een inleiding op mijn vraag, namelijk wat u vond van de opstelling van de Belgen.

De heer **Eurlings**: Ik vond die weinig doorpakkend of in elk geval erg van de treuzel, als ik het zo mag zeggen. Ik heb mijn ongenoegen daarover ook publiekelijk geuit. Het saillante is dat in de tijd van mijn ambtsvoorganger, mevrouw Karla Peijs, de afspraak is gemaakt dat België, de Belgische spoorwegen, het extra treinstel zou bestellen.

De **voorzitter**: Hoe duidde u die afspraak?

De heer **Eurlings**: Dat was een soort van ministeriële overeenkomst die niet afdwingbaar was. Dat was het probleem. Je had geen stok in handen. Je kon alleen met kracht van argument zeggen dat we hadden afgesproken dat België het zou doen. Dat moeten we erkennen, zei men dan en vervolgens gebeurde heel lang niets. Ik heb het publiekelijk zelfs zeer opgespeeld. Op dezelfde dag dat Karla Peijs het er met haar Belgische collega over eens werd dat België, de NMBS, het extra treinstel moest bestellen, werd nóg een overeenkomst gesloten, namelijk dat Nederland de Hedwigepolder zou ontpolderen. We weten allemaal wat voor een emotionele discussie die Hedwigepolder heeft veroorzaakt, maar Nederland heeft zich uiteindelijk, hoe moeilijk dat ook was, aan zijn afspraak gehouden. Ik heb de Belgische bewindspersonen, vier op rij, iedere keer voorgehouden: goede burens verwachten dat nu ook u zich aan uw afspraak houdt. Ik heb wel eens gekscherend gezegd: we kwamen vaak terug naar Nederland met een volle maag -- er werd altijd met lunch vergaderd -- maar wel met lege handen. Pas op het allerlaatst heeft minister Vervotte mij een brief laten zien waarin zwart-op-wit stond dat haar opdracht als minister aan de NMBS was om het treinstel te bestellen. Toen dachten wij dat drieënhalf jaar moeite uiteindelijk wel resultaat had gehad, maar tot mijn grote teleurstelling blijkt ook dat niet geleid te hebben tot het bestellen van een trein.

De **voorzitter**: Nee. De conclusies zijn uiteindelijk ook helemaal niet uitgevoerd, hè? Hoe vindt u dat nu, als voormalig bewindspersoon en als Europeaan zoals wij u kennen? Wat vindt u daar nu van?

De heer **Eurlings**: Ik vind dat je je in het bestuur -- dat geldt denk ik in het algemeen in het leven -- aan afspraken moet houden. Ik heb mijn teleurstelling over de langzame reactie uit België niet onder stoelen of banken gestoken. Het was mijn inschatting dat de Belgische bewindspersonen echt wel wisten hoe het zat. Vroeg of laat erkenden zij allemaal dat wij het gelijk aan onze kant hadden, maar dat leidde niet direct tot actie. Aan de kant van de NMBS werd veel minder enthousiasme getoond. De heer Descheemaecker van de NMBS heeft zelfs een keer gemeld, in mijn woorden gezegd, dat hij het aanrijden van Breda en Den Haag verlieslatend vond en eigenlijk meer een soort prestigeproject, waarmee hij aangaf er niet enthousiast over te zijn.

De **voorzitter**: Dat is het onderwerp verlieslatendheid. Heeft de Belgische Staat, bij monde van de bewindspersonen met wie u sprak, u wel eens een reden genoemd waarom de afspraken niet werden uitgevoerd?

De heer **Eurlings**: Nee. Men moest het nog doen, zei men. Er waren technische moeilijkheden en die werden dan later weer opgelost. Meer kun je toch niet verwachten als je als een soort scheidsrechter erbij wordt gehaald, zonder dat je de macht hebt het af te dwingen? Als jouw collega gewoon laat zien dat zij de opdracht zwart-op-wit heeft gegeven, mag je er toch in goed fatsoen van uitgaan dat dat dan ook leidt tot een besteld treinstel?

De **voorzitter**: U verwijst naar het document. Laat mij dan ook het eerste document van deze hele analyse erbij pakken, namelijk de concessie. Eigenlijk bleek ten tijde van de concessie al -- we hebben er met diverse personen over gesproken -- dat er een heleboel losse eindjes waren. Hoe beoordeelt u het, als latere minister op dit dossier, dat er zo veel eigenlijk gewoon niet geregeld was?

De heer **Eurlings**: Ik denk dat het design van de hele hogesnelheidslijn tot heel veel problemen heeft geleid. Het aanleggen van een hogesnelheidslijn, het spoor en de bovenleiding, grensoverschrijdend en met een beveiligingssysteem dat veilig moet zijn met 300 km/u en dat nog nooit zo heeft gefunctioneerd, is heel complex. Dan zou je eigenlijk niet alleen heel dichte afspraken met elkaar moeten hebben, maar ook afspraken die de partijen, toch zeker binnen één land, heel dicht tegen elkaar zetten. Ik trof toen ik minister werd een landschap aan van veel open eindjes, maar ook van heel veel belangentegenstellingen. Toen ik aantrad -- ik herinner het me nog als de dag van gisteren -- ben ik begonnen met het doorlezen van allemaal debatten en brieven van mijn voorganger, Karla Peijs, om me echt in te lezen. Ik schrok heel erg, onder andere van het feit dat de verhoudingen zo gejuridiseerd waren. Op een gegeven moment werd zelfs een of twee maanden niet meer gesproken door de NS/HSA en het ministerie. Dat zijn dingen die je je niet kunt permitteren als je die trein zo snel als dat kan op de rails wilt hebben.

De **voorzitter**: Had men het zich eigenlijk niet kunnen permitteren om dit soort zaken niet gewoon helemaal af te hechten met de Belgen? Het werd uiteindelijk bij de vervoerders neergelegd, die de ruimte kregen om elkaar de kiet uit te vechten, bij wijze van spreken.

De heer **Eurlings**: Ik denk dat het veel beter was geweest als dit aan het begin geregeld was. Ik vind het sowieso vreemd dat het bij de vervoerders leggen van het regelen van het extra treinstel waar Den Haag en Breda mee aangehecht moesten worden, waarmee het behoorlijk onzeker werd gemaakt, werd gekoppeld aan het verlagen van de gebruiksvergoeding. Er was vanaf het begin, zo is mijn inschatting, druk vanuit NS en HSA om die gebruiksvergoeding naar beneden te krijgen. Dit is dan een los eindje dat daar -- gek, maar waar -- een onderdeel van vormt. Mijn antwoord is -- ik heb te lang gesproken, waarvoor mijn excuses -- dat ik het met u eens ben.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het grote probleem met het rijden op de lijn Den Haag-Breda-Brussel -- die lijn was niet geregeld -- tussen de landen, tussen België en Nederland, in een verdrag of in een hard document geregeld had moeten worden dat afdwingbaar was?

De heer **Eurlings**: Ik kan me uit mijn tijd als Kamerlid nog herinneren, toen ik onderdeel van uw parlement mocht zijn, dat de discussie over de noodzaak van het aanhechten van Den Haag, als regeringsstad, en Breda, als belangrijke zuidelijke stad, aan de hogesnelheidslijn belangrijk was. Als je die discussie zo belangrijk vindt, was het veel simpeler geweest als je dat helemaal had afgehecht in de beginafspraken.

De heer **Van Gerven**: Het heeft uiteindelijk heel lang geduurd. Waarom heeft het bij de Belgen zo lang geduurd? Was dat puur het feit dat het voor de Belgische spoorwegen een verlieslatend traject was? U hebt dat natuurlijk bestudeerd.

De heer **Eurlings**: Ik probeer heel precies te zijn. U zult dat echt aan de Belgen moeten vragen. Ik constateer dat de bewindspersonen, de een sneller dan de ander, stuk voor stuk toegaven dat ik het gelijk aan mijn kant had, dat zij aan de lat stonden om dat extra treinstel te bestellen, maar dat er volgens heel lang niets gebeurde. Ik had geen manier om het af te dwingen. Dat was het probleem. Wij konden puur assistentie verlenen aan de Nederlandse Spoorwegen/HSA en de NMBS, die het moesten regelen. Ik heb hier één zaak opgeschreven. Op 28 oktober 2009, zo heb ik in elk geval kunnen achterhalen in de stukken, wijst de heer Descheemaecker van de NMBS op een ander argument, namelijk de verlieslatendheid en de symbolische waarde van de bediening van Den Haag en Breda. Daar spreekt in elk geval niet heel veel enthousiasme vanuit de NMBS uit. Maar goed, daarom kwam de NS natuurlijk ook bij de regering, om te vragen om hulp. Men kwam er met de NMBS niet uit.

De heer **Van Gerven**: U is later geworden dat het argument van Descheemaecker was dat het voor hen een verlieslatende lijn was en dat

NMBS er daarom niet voor was. Dat was geen achterliggende analyse die u hebt gemaakt toen u met de Belgen aan het lunchen was?

De heer **Eurlings**: Er was eerder onenigheid over de vraag wie het moest doen, de NS/HSA -- ik moet eigenlijk zeggen HSA -- of de NMBS. Men kwam er niet uit. Toen is Karla Peijs erbij geroepen en de toenmalige Belgische bewindspersoon. Die hebben gezegd dat de NMBS de trein zou gaan bestellen, maar die afspraak was niet afdwingbaar. Vervolgens werd die bestelling maar niet gedaan. Tot het eind van mijn ministerschap, toen minister Vervotte mij een brief liet zien waarin de opdracht aan de NMBS stond: ik, minister Vervotte, geef nu de opdracht om die trein te bestellen. Toen dachten wij: het heeft veel energie gekost, maar met veel praten hebben we uiteindelijk toch de Belgen, de NMBS, zover gekregen. Dat was de inschatting. Des de teleurstellender is het dan dat het dan toch niet gebeurt. Meer dan dat kun je echter als minister niet binnenhalen.

De heer **Van Gerven**: De trein van de NMBS is er niet gekomen. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: We gaan het inderdaad over de trein hebben en ook over de vraag wat uw rol kon zijn bij die materieelbestelling. In april 2007 meldt u de Tweede Kamer dat HSA heeft laten weten dat er opnieuw sprake is van vertraging van de levering van wat toen nog de V250-trein heette, dus de Fyra. Eerdere vertraging had er al toe geleid dat uw voorganger, minister Peijs, afspraken had gemaakt over het starten van vervoer op die lijn met ander materieel, de zogeheten "TRAXX-locomotieven". U spreekt een aantal keer met de Tweede Kamer over de vertraging van het materieel. Maakte u zich zorgen over de uiteindelijke levering van die V250-treinen? En als dat het geval was, waarover maakte u zich dan precies zorgen?

De heer **Eurlings**: We maakten ons natuurlijk zorgen over de vraag wanneer het materieel er zou zijn. U ziet dat in mijn tijd, net als bij mijn voorgangers, dat beeld steeds verder verschoof. Ik heb in het begin gemeld dat Karla Peijs de aanvangsdatum vervoer op 1 oktober 2008 had gezet. In

normalemensentaal: "aanvangsdatum vervoer" betekent dat het spoor gereed is. Wij dachten dat vanaf dat moment ook de eerste Italiaanse treinen zouden gaan binnenrollen. Dat was ons gemeld door HSA. Dat was het beeld. Later zie je dat dat steeds verder naar achteren glijdt. Wat wij zijn gaan doen -- dat heb ik zo krachtig als mogelijk doorgezet -- is voor the time being een terugvaltrein op de rails krijgen. Dat was de TRAXX. Het was een wat ouderwetser locomotief die met 160 km/u over het traject moest gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: Hebt u wel eens overwogen om zelf in overleg te treden met de leverancier AnsaldoBreda over die Italiaanse treinen?

De heer **Eurlings**: Het saillante is dat het de overheid op grond van, uit mijn hoofd, artikel 30, punt 1, van de concessieovereenkomst niet was toegestaan om rechtstreeks met de leverancier van de vervoerder te praten. Ik heb me wel heel actief bemoeid met de leverancier van de vervangende trein, want daar had ik die restrictie niet.

Mevrouw **Vos**: Met AnsaldoBreda mocht u dus niet praten. Weet u wat de achtergrond was van artikel 30, punt 1?

De heer **Eurlings**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Vos**: U mocht dus niet met AnsaldoBreda praten?

De heer **Eurlings**: Ik kan nog wel iets vertellen. In de voorbereiding, in de weken hieraan voorafgaand, ben ik nog eens door al die momenten heen gegaan. Toen de Europese ministers bij de informele Transportraad waren in La Rochelle, dat is in Zuid-Frankrijk, onder het Franse voorzitterschap, brachten wij een werkbezoek aan Alstom, aan de fabriek aldaar. Ik heb toen tegen de president van Alstom gezegd: ik ga er niet over en ik mag er niet eens over gaan, maar zou u in staat zijn om, als de NS of HSA alsnog zou switchen, snel treinen te leveren? Hij zei mij helaas dat het orderboek vol zat. Dat heb ik nog wel een keer gecheckt.

Mevrouw **Vos**: Goed, bij de Fransen kon u het ook niet krijgen. U had het net al over de TRAXX-locomotieven van Bombardier. Kon u zich daar wel mee bemoeien?

De heer **Eurlings**: Zeer zeker. Die zouden worden ingezet in een tijdelijke concessie. Ik heb de heer Navarri, dat was de eerste man van Bombardier, in elk geval twee keer aan mijn tafel gehad en ik heb hem, geloof ik, ook nog een keer gesproken samen met de NS en HSA. Zeker.

Mevrouw **Vos**: Waarom kon u zich wel met Bombardier bemoeien, ten aanzien van de levering van die TRAXX-locomotieven?

De heer **Eurlings**: Omdat dat een tijdelijke concessie was waarin die gekke bepaling niet stond.

Mevrouw **Vos**: Is dat nu totaal arbitrair, of je je als staat wel of niet mag bemoeien met het materieel?

De heer **Eurlings**: Ik heb net tegen uw voorzitter gezegd dat ik, alles overziend, echt vind dat je je de vraag moet stellen of je, als je zo'n complex product op de rails wilt zetten -- een hogesnelheidslijn waarop je met 300 km/u met een nieuwe beveiligingstechniek over de grens gaat -- niet veel meer een construct moet kiezen waarin de partijen heel innig samen proberen om dat zo snel mogelijk te doen. Ik constateer dat in het conceptproduct dat is gekozen heel veel paaltjes en hekjes stonden waarvan ik zelf weinig enthousiast werd. Ik heb zelf vanaf het begin geprobeerd -- dat kunt u zien en de Kamer stond daarachter -- om te ontjuridiseren. Ik heb gezegd: we moeten uit die loopgraven. Voor mij was het meest prangende, slechte beeld van het feit dat de loopgraven zo betrokken waren, dat er een of twee maanden zelfs geen contact meer was tussen het spoor en het ministeriële bestuur.

Mevrouw **Vos**: Ja, dat hebt u net gezegd. Nog even over die V250-treinen, die later Fyra-treinen worden. U krijgt in de zomer van 2008 een advies, op het moment dat dat ding eigenlijk al had moeten rijden. In dat advies wordt het volgende geschreven: "Die V250-treinen van AnsaldoBreda worden officieel nog steeds eind 2009 verwacht, maar informeel geeft HSA aan dat de treinen niet voor 2010 zullen instromen. De werkelijke datum waarop deze treinen inzetbaar zijn, is niet te voorspellen. Daarvoor ontbreekt, ook bij HSA, voldoende inzicht in de voortgang bij de bouw van deze treinen. Ervaringen met AnsaldoBreda in Denemarken wijzen uit dat na aflevering van de treinen nog aanpassingen nodig zijn voor de treinen inzetbaar zijn." Dat klonk dus best zorgelijk. U zei net al dat u niet meteen bij AnsaldoBreda kon ingrijpen. Hebt u wel eens met HSA gesproken over de mogelijkheid om de overeenkomst met AnsaldoBreda te ontbinden? U kon immers wel HSA aanspreken.

De heer **Eurlings**: Ik heb allereerst altijd heel open gecommuniceerd over hoe het met het materieel stond en ik heb hard gewerkt om in elk geval een vervangende 160 km/u-trein te realiseren. Ten tweede heb ik -- nu moet ik echt gaan gissen -- voor zover ik me herinner wel eens gevraagd: hebben jullie geen keihard contract met resultaatafspraken? Dat bleek nogal tegen te vallen. Daar komt bij dat je dit met het gebruik van nieuwe technieken -- dit was een nieuwe trein -- niet mag onderschatten. Ik heb heel bewust gezegd dat ik als minister in alle openheid alle risico's zou aangeven zoals ik ze zag, in een integrale risicoanalyse. Dat is ook wat de Tweede Kamer in het rapport van Sharon Dijksma had gevraagd. Ik meen dat ook de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) daarop heeft gedrukt. In een integrale risicoanalyse pak je niet meer je deelterreintje, je eigen risico's, maar zeg je: ik zie nog een risico, want ik krijg gemeld dat die trein nog later komt en hoe kunnen we dat opvangen, zo reëel als mogelijk.

Mevrouw **Vos**: U hebt veel gecommuniceerd. U zegt net dat het contract tegenviel. Waarop viel het tegen?

De heer **Eurlings**: Dat weet ik niet. Dat zou u aan de NS moeten vragen. Het bleek dat die bouwer minder snel leverde dan men had gedacht. Wat daarbij in het begin nog speelde, was een dispuut tussen NS/HSA aan de ene kant en het ministerie aan de andere kant. De NS stelde zich op het standpunt dat de treinen veel later kwamen doordat de politiek te laat kwam met de definitie van het veiligheidssysteem, dat daar alles op was gestokt. Ik zeg het nu op mijn manier. Dat was de zogenaamde TSI-claim.

Mevrouw **Vos**: ERTMS.

De heer **Eurlings**: De ERTMS-claim. Dat was een substantiële claim. Volgens schattingen kon dat -- het was risicovol hoe die afliep -- een schadepost zijn voor de overheid van om en nabij de 200 miljoen, en sommige mensen noemden zelfs 250 miljoen. De landsadvocaat wist ook niet zeker wie er ging winnen. Vervolgens hebben wij later -- daar zullen we straks wel op terugkomen, in het gesprek over het MoU -- die claim kunnen doorstrepen. Vanaf het moment dat die claim was doorgestreept, was het helder dat de vertraging van die Italiaanse treinen echt zat bij de treinbouw as such.

Mevrouw **Vos**: Wist u of HSA en NSFSC, de daadwerkelijke kopers van de treinen, hebben overwogen om dat contract op te zeggen? Is dat u nog geworden?

De heer **Eurlings**: Kunt u die vraag herhalen?

Mevrouw **Vos**: Ik doel op HSA en NSFSC, de partijen die de treinen kopen.

De heer **Eurlings**: De NMBS?

Mevrouw **Vos**: De NMBS ook. Ik doel op de Nederlandse partijen waar u als minister over gaat.

De heer **Eurlings**: Oké. Sorry.

Mevrouw **Vos**: Weet u of zij nog serieus hebben overwogen om dat contract op te zeggen?

De heer **Eurlings**: Daar staat me niets van bij. Nee. Ik kan zeggen dat geduld niet mijn schoonste kenmerk is. Ik baalde nogal van dat steeds weer verder uitstellen. Toen ik bij Alstom kwam, heb ik zelf, voor mezelf, nog een keer gecheckt of er überhaupt nog mogelijkheden waren: het is niet mijn ding, maar zou het kunnen? Daar kreeg ik het signaal dat het op dat moment niet meer zou gaan, omdat het daar vol zat.

Mevrouw **Vos**: Hebt u met de Kamer gedeeld of het ontbinden van het contract met AnsaldoBreda mogelijk was?

De heer **Eurlings**: Niet dat ik me herinner, maar dat zult u beter weten dan ik. U zult de stukken goed bestudeerd hebben. Ik kan me wel herinneren dat de vraag aan de orde is geweest of zij geen afdwingmogelijkheid hadden. Dat bleek niet mee te vallen, herinner ik me. Daarbij moet de trein wel gebouwd worden en dat kunnen wij hier in Den Haag niet doen.

Mevrouw **Vos**: Het is wel gedeeld met de Kamer, die mogelijkheid. Het was een uiterste mogelijkheid, dat scenario. Waarom hebt u dat dan met de Kamer gedeeld, denkt u?

De heer **Eurlings**: Ik heb me aan het begin van mijn ministerschap voorgenomen om alles te delen wat op mijn pad kwam, omdat ik daar echt in geloof. Het was een moeilijk proces dat een heel moeilijke start had en een moeilijk construct met allemaal belangentegenstellingen, terwijl we toch samen voor die trein en voor die reiziger in die trein zouden moeten gaan. Ik wilde alles gewoon open wisselen. Ik kan me niet meer alle details herinneren. Als er meldingen waren, zal ik die zeker doorgegeven hebben. Rekent u erop dat ik zelf zeker heb gevraagd of er echt geen alternatieven meer waren. Men heeft gekozen voor een trein die nog ontwikkeld moest worden. Dat is wat ik aantrof. De ontwikkelingstijd daarvan is altijd veel

onzekerder dan die van een trein die allang rijdt en die van bewezen techniek is.

Mevrouw **Vos**: Als ik het zo samenvat, was het een ingewikkelde opdracht. U zegt dat u als minister alles hebt gedaan wat u zou kunnen doen, maar dat u eigenlijk behoorlijk weinig kon waar het ging om het contract met AnsaldoBreda.

De heer **Eurlings**: Het contract van AnsaldoBreda was geen contract dat de overheid had. Het was een contract van de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw **Vos**: U mocht dat ook niet vanwege de concessieovereenkomst.

De heer **Eurlings**: Los daarvan. Het is gewoon een feit dat die treinen steeds later kwamen. Met de wijsheid van nu -- dat is toen ook gewisseld, volgens mij -- neem je gewoon extra risico als je een trein koopt die nog nooit is gebouwd, in plaats van een trein die al sinds jaar en dag in Frankrijk met topsnelheden over de rails gaat. Die keuze was gemaakt. Er was geen snel alternatief meer voorhanden, even los van de hele contractvraag. De orderboeken zaten vol, was het beeld.

Mevrouw **Vos**: Bij Alstom, ja.

De heer **Eurlings**: Dus moesten wij ons -- dat was wat ik kon doen -- zo goed en zo kwaad als het ging inzetten voor een tussentijds alternatief.

Mevrouw **Vos**: Dat hebt u gedaan.

De heer **Eurlings**: Ja, zodat zodra de rails beschikbaar waren in elk geval reizigers al van enige tijdwinst zouden kunnen profiteren.

Mevrouw **Vos**: Oké. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Het misschien goed om even één punt te markeren. Wij stellen veel vragen, ook vragen over wat u met de Kamer hebt gedeeld. Dat doen we omdat we ons realiseren -- dat is ook in eerdere verhoren aan de orde geweest -- dat er heel veel vertrouwelijk is geïnformeerd. Als wij u op een aantal momenten vragen of u dat hebt gedeeld, is dat niet omdat wij dat niet zouden weten. Het is echter belangrijk om hier bepaalde zaken te adresseren, juist gelet op het feit dat op dit dossier opvallend veel vertrouwelijk is gecommuniceerd.

Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Mijnheer Eurlings. Een grote uitdaging in uw bewindsperiode is het dreigende faillissement van High Speed Alliance. Dan zitten we in de zomer van 2007. Uw departement is dan met HSA in discussie over het mogen inzetten van het garantievermogen van 200 miljoen euro door HSA. Daar kun je verschillend tegenaan kijken. Er zijn mensen die zeggen dat het garantievermogen bedoeld was als buffer voor de exploitatieperiode, vanaf het moment dat die treinen gingen rijden en er eindelijk wat verdiend zou worden. HSA zei niettemin dat haar werkkapitaal van 44 miljoen euro inmiddels was uitgeput en dat zij graag dat garantievermogen wilde aanspreken. De Staat stelt zich dan op het standpunt dat dat garantievermogen beschikbaar moet blijven voor die exploitatiefase, waarover ik het net al had. Was u op de hoogte van die discussie, die op het departement liep?

De heer **Eurlings**: Ik was op de hoogte van de discussie over de vraag of het garantievermogen niet vergroot zou kunnen worden. Die discussie hebben wij nadrukkelijk gevoerd en daar hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en ikzelf ons voor ingezet.

De heer **Elias**: Hoe werd die discussie uiteindelijk beslecht?

De heer **Eurlings**: Die discussie werd beslecht. Ik ben de laatste tijd echt nog gaan zoeken naar wat ik aan documenten kon vinden. Mijn ambtenaren hebben gemeld, op verschillende momenten, dat de aandeelhouder -- die

zou dat moeten regelen -- de NS niet wilde of kon dwingen om dat garantievermogen te vergroten. Er werden verschillende argumenten van Financiën bij ons genoemd. Die argumenten waren ten eerste dat men zich niet in zo'n actieve aandeelhoudersrol zag. Ten tweede stelde men dat men de NS niet wilde pushen om haar dochter te steunen, terwijl die dochter een slechte businesscase had -- ik zeg het op mijn manier -- die er niet goed uitzag. Ten derde wilde men de discussie niet vertroebelen met de dividenddiscussie, waar men ook mee bezig was met de NS.

De heer **Elias**: Daar komen we allemaal nog op. Om een paar dingen niet te vertroebelen voor degenen die dit gesprek volgen: er zijn twee soorten aandeelhouders. Het ministerie van Financiën is aandeelhouder van de NS en de NS is aandeelhouder, voor 95% zelfs op het moment waarop we nu zitten, van HSA.

De heer **Eurlings**: Zeker. Dus Financiën wilde niet zijn dochter NS dwingen om haar dochter een extra garantievermogen ter beschikking te stellen.

De heer **Elias**: We stellen vast dat het garantievermogen op dat moment niet kon worden ingezet door HSA.

De heer **Eurlings**: Wij wilden het verruimd hebben, omdat de insteek van Verkeer en Waterstaat was dat iedereen stappen moest zetten om een faillissement af te wenden. Dat faillissement dreigde omdat de rails wel klaar kwamen, maar de treinen er nog niet waren. In die tussenperiode wilden wij HSA niet failliet laten gaan. Vervolgens hebben wij HSA daar op andere manieren wel stappen in laten zetten, bijvoorbeeld door het laten vervallen van die ERTMS-claim.

De heer **Elias**: Ja, ook daar komen we nog op. Er dreigen acute liquiditeitsproblemen bij High Speed Alliance. Daar is uw departement van op de hoogte. HSA kan simpel gezegd de rekeningen bijna niet meer betalen. Het werkkapitaal is op. Dat vormt voor HSA de aanleiding voor een discussie

over het inzetten van het garantievermogen. Hield u in die periode rekening met het scenario dat HSA daadwerkelijk failliet zou gaan?

De heer **Eurlings**: Ik heb uit nota's teruggelezen -- dat is ook mijn eigen herinnering -- dat er wel eens werd gedreigd met het failliet laten gaan van HSA, vanuit de NS. Ik heb zojuist het gesprek gevolgd dat oud-president-directeur de heer Meerstadt met uw commissie had. Daarin zei hij dat hij mij dat ook ergens tijdens een werkbezoek gezegd zou hebben. Wat ik zwart-op-wit kan achterhalen is dat de directeur-generaal van Rijkswaterstaat in een nota aan mij voor één van gesprekken schrijft dat wij niet willen accepteren dat met faillissement wordt gedreigd. Daar staat dan wel nog onder dat wij ervan uitgaan dat het slechts een dreigement is.

Waarom maak ik die opmerking? Ik maak die opmerking omdat het in ons belang was dat HSA door de vertraging van de treinen in die paar jaar, in die tussenfase, niet zou omvallen. Als HSA zou omvallen, zouden de treinen nog veel later op de rails staan. Dat is niet alleen de stellingname van mij en mijn ministerie. Dat is geverifieerd door de landsadvocaat. Dat ziet u heel nadrukkelijk in het tweede advies van de landsadvocaat, in heel duidelijke termen. Tegelijkertijd zou het ook financieel een grote aderlating betekenen. Je merkte bij de Nederlandse Spoorwegen eigenlijk continu de druk om de gebruiksvergoeding naar beneden te krijgen. Dat was het echte verhaal. Eén van de mogelijkheden -- dat was een paardenmiddel -- had natuurlijk kunnen zijn dat men de concessie teruggaf, waarmee HSA buiten werking werd gesteld. Dan waren wij zowel qua vervoer als qua financiën slechter af dan wanneer we HSA op dat moment niet failliet lieten gaan.

De heer **Elias**: U bent nu doorgeschakeld naar 2008. Daar komen we nog op. We hebben het nu over 2007. Er wordt bij u op het departement gemeld door HSA c.q. NS dat het er slecht uitziet, dat er problemen zijn en dat HSA dreigt failliet te gaan. Daar was u van op de hoogte. Dat wist u op dat moment.

De heer **Eurlings**: Dat zal mij zeker gemeld zijn.

De heer **Elias**: Hoe schatte u de gevolgen van een eventueel faillissement van HSA in voor de Staat?

De heer **Eurlings**: Toen dat gemeld werd, hadden wij geen informatie. Daar begint het mee. Als u de stukken erop naleest, ziet u dat ik zelf in 2008 zeker zeven gesprekken heb gevoerd met de directie van NS/HSA. En nog hadden we niet alle informatie die we moesten hebben. Dat vind ik echt slecht. Als je samen die trein op de rails wilt krijgen, vind ik dat zelfs onacceptabel en maatschappelijk onverantwoord. De schatting van de gevolgen voor de Staat als HSA zou omvallen, staat heel nadrukkelijk vermeld in het advies van de landsadvocaat, het tweede advies. Daarin staan heel duidelijke teksten over wat dat zou betekenen. Ik kan u er een paar ...

De heer **Elias**: Ik vraag u nu naar de politieke inschatting die u als minister maakte: wat zou het voor mij, voor ons, voor ons departement, voor Nederland betekenen als de club die het hogesnelheidsvervoer gaat exploiteren omvalt?

De heer **Eurlings**: Als het omvallen van HSA ertoe had geleid dat er sneller treinen op de rails reden, had ik HSA met alle liefde laten omvallen. Het was slechts door de constatering, gevalideerd door de landsadvocaat, dat het omvallen van HSA tot nog veel grotere problemen zou leiden, vooral voor de treinreiziger, doordat er nog later treinen zouden zijn, en ook voor de Staat, voor de financiën, een nog onaantrekkelijker situatie, dat ik er in alle openheid voor heb gekozen om HSA, binnen de nauwe marges die er waren -- dat waren heel nauwe marges -- overeind te houden. Dat is een voorkeur die niet alleen ik heb geuit, maar die ik ook met het parlement heb gedeeld en waar een meerderheid van het parlement mij in is gevolgd.

De heer **Elias**: Too big to fail.

De heer **Eurlings**: Het alternatief was slechter dan het overeind houden van HSA. Daarmee was het de minst slechte oplossing in een heel erg moeilijke situatie.

De heer **Elias**: Even een tussenvraag. Uit allerlei stukken die wij hebben en ook uit wat u nu vertelt, blijkt dat allerlei informatie niet beschikbaar kwam van de kant van NS en HSA over die businesscase, zoals de onderliggende cijfers van HSA. De heer Meerstadt heeft hier vandaag verklaard dat u alles kreeg wat u wilde hebben, als u er maar om vroeg. Was dat destijds ook uw ervaring?

De heer **Eurlings**: Nee, dat herken ik echt niet.

De heer **Elias**: Wat bedoelt u met "dat herken ik niet"? Was dat feitelijk onjuist?

De heer **Eurlings**: Dat herken ik echt niet. Ik voelde meer thuis bij hetgeen de heer Veenman hierover zei. Die had een wat andere smaak gisteren.

De heer **Elias**: Ik vraag u wat u toen als feit ervoer.

De heer **Eurlings**: Ik ben het zeker niet met hem eens. Ik zal het u precies uitleggen. Ik heb zelf op 21 maart 2008 mijn eerste gesprek gehad met de top van de NS en HSA waarin men zei dat men echt financiële problemen had. Waar kwam dat door? Wat triggerde dat? Dat was natuurlijk het feit dat de rails bijna klaar waren en de rekening zou gaan lopen, maar men nog geen of niet voldoende treinen had om inkomsten te krijgen. In die tussenfase dreigde men dus om te vallen. Vervolgens heb ik een tweede gesprek gepland voor 18 augustus. Ik heb dat gesprek vlak van tevoren geannuleerd, omdat ik echt de lijn heb getrokken: als ik geen informatie krijg, ga ik niet eens meer spreken. Ik denk dat dat genoeg zegt. Vervolgens is er iets van informatie gekomen en hebben we op 20 augustus toch gesproken. We hebben op 3 september gesproken, op 10 september en op 6 oktober.

De heer **Elias**: Dat is allemaal 2008, hè?

De heer **Eurlings**: Ja, 2008. Ik moet constateren dat in al die gesprekken uiteindelijk iets van informatie kwam, na jaren. Karla Peijs zei ook al dat zij de informatie niet had en die graag wilde hebben. In mijn tijd als Kamerlid, in 2002, zei minister De Boer toen het over tariefrestring ging: ik krijg geen inzicht en daarmee wordt die tariefrestring misschien gebruikt voor vet op de botten in plaats van voor ...

De heer **Elias**: Kort en goed. U zegt feitelijk dat u wel degelijk om informatie en cijfers vroeg, maar dat u die niet kreeg.

De heer **Eurlings**: Absoluut. We hebben dus uiteindelijk, om heel precies te zijn -- dat kun u ook teruglezen in de PwC-rapportage -- na lange druk in 2008 informatie gekregen over de acute liquiditeitsproblematiek in 2008 zelf en over de slechte vooruitzichten voor 2009 en 2010, toen er weinig treinen zouden zijn en de rekening wel betaald zou moeten worden. Dat hebben we door PwC laten checken en daar hebben we op kunnen ingrijpen.

De heer **Elias**: We hebben ook al die verzuchtingen in interne stukken van het ministerie van Financiën gezien, over dat het eens tijd zou worden en al dat soort dingen.

De heer **Eurlings**: Ik zal het precies stellen, mijnheer Elias. In de businesscase voor het moment dat de treinen vol zouden rijden -- dat is waar de bieding in 2001 op gebaseerd was, of wanneer was het, en de hele businesscase van NS/HSA -- kregen wij ook in 2008 geen inzicht. Wij konden daar dus ook geen conclusies over trekken. Leest u wat dat betreft de rapportage van PwC, waarin heldere taal wordt gesproken.

De heer **Elias**: Zeker. Dat hebben we ook allemaal gedaan. In juli 2007 -- ik ga toch nog even terug naar die periode -- spreekt u met de Kamer over de HSL-Zuid. Een aantal fracties stelt vragen over de financiële situatie van HSA. Daar was de Kamer van op de hoogte. Dat was overigens een openbare bijeenkomst, een algemeen overleg noemen we dat hier. In reactie

op die vragen, zegt u -- ik citeer -- dat er geen enkele aanwijzing is dat HSA failliet zal gaan. Vanwaar deed u die mededeling?

De heer **Eurlings**: Ik weet niet precies hoe ik dat gezegd heb.

De heer **Elias**: Precies zoals ik het nu citeer.

De heer **Eurlings**: Het kan zijn dat HSA aangaf problemen te hebben, maar ik had geen enkel cijfer om wat dan ook te staven, echt niets. Als u de geschiedenis terugleest, ziet u dat HSA zich ook heeft gemeld bij Karla Peijs in 2004. Men probeerde eigenlijk over de jaren heen -- dat is een constante -- te heronderhandelen over de gebruiksvergoeding die men had afgesproken. Het beeld drong zich op dat men knel zat met die veel te hoge bieding en dat men op tal van momenten probeerde om alsnog die prijs naar beneden te krijgen. Ik geloof ook dat de heer Meerstadt in het gesprek eerder vandaag ruiterlijk heeft toegegeven dat hij eigenlijk niet zo heel tevreden was met het MoU, omdat hij de gebruiksvergoeding naar beneden had willen hebben.

De heer **Elias**: Dat komt allemaal later. Mijn vraag gaat over "geen enkele aanwijzing dat HSA failliet gaat". Dat is heel stellig. Die mededeling van u in de Kamer laat zich moeilijk rijmen met het feit dat er door een adviseur aangetrokken door ministerie van Verkeer en Waterstaat, de heer Van Krieken, in 2001 berekeningen waren gemaakt waarin tot op het jaar nauwkeurig was uitgerekend wanneer HSA failliet zou gaan, namelijk in 2011. In 2004 stuurt de heer Döbken een brandbrief aan mevrouw Peijs, waarin hij schrijft: we gaan failliet, het gaat niet goed. Er is discussie geweest met mevrouw Peijs en de heer Zalm over het signaal dat het mis zou gaan. De vraag is dus of u op dat moment de Kamer wel naar waarheid informeerde.

De heer **Eurlings**: Ik zal de Kamer altijd naar waarheid hebben geïnformeerd. Ik heb zelf onderdeel uitgemaakt van de Kamer. Ik weet niet hoe ik het toen precies heb gezegd.

De heer **Elias**: Dat citeer ik net.

De heer **Eurlings**: Nou ja, goed. Ik kan me het moment niet herinneren dat ik dat gezegd heb. Ik constateer dat ik altijd in alle openheid met de Kamer heb gecommuniceerd. Daar heeft de Kamer ook vaak waardering voor uitgesproken. Ik had ook geen enkele reden om dit onder de pet te houden. Het enige wat ik me kan voorstellen, als u me hier zo mee confronteert, is dat ik zelf pas enig inzicht begon te krijgen in wat er waar was van al die tijdingen -- men probeerde continu die gebruiksvergoeding naar beneden te praten -- in 2008, toen wij tenminste over 2008, 2009 en 2010 ietsjepietsje informatie kregen.

De heer **Elias**: Ik stel u gewoon een vraag. Ik begrijp wat u zegt. U geeft er een verklaring voor. U had die cijfers niet en dus wist u dat niet, zei u. Dat is echter iets anders dan meedelen dat er geen enkele aanwijzing voor is. U had wel degelijk aanwijzingen dat er wat loos was. Sterker nog, in 2001 en 2004 al en we zitten nu in 2007. Dat is dus een heel sterke uitdrukking, "geen enkele aanwijzing".

De heer **Eurlings**: Ik weet niet hoe ik het letterlijk gezegd heb.

De heer **Elias**: Ik citeer u letterlijk.

De heer **Eurlings**: Ik kan niet anders dan me voorstellen dat ik daar bedoeld heb te zeggen dat ik geen cijfers had die een dreigend faillissement van HSA zouden aangeven. Dat was precies de kern van het probleem. Vanaf 2002 is er de discussie over de tariefrestrictie. In 2004 zei Karla Peijs dat ze geen informatie had. Iedere keer werd gezegd dat men om dreigde te vallen, maar nooit kwam men met cijfers.

De heer **Elias**: Het blijft toch een merkwaardige situatie, ook voor de commissie. Op 4 juli 2007 doet u zo stellig die uitspraak in de Kamer en op 13 september, dat is twee maanden later, keert u een voorschot van 10 miljoen uit omdat HSA zo in de problemen zit. Dat laat zich moeilijk rijmen.

De heer **Eurlings**: We kunnen over die ene zin blijven praten. Ik kan hem mij niet herinneren, zeg ik net.

De heer **Elias**: Ik stel u gewoon een vraag.

De heer **Eurlings**: Ik zeg u dat ik geen enkele reden had om het anders voor te stellen dan het was. Ik was wel zeer geïrriteerd over het feit dat iedere keer van alles werd gezegd, maar dat ik zelf geen enkele informatie had waaruit bleek dat HSA failliet zou gaan of niet. Ik kan me niet anders dan voorstellen dat ik het toen zo bedoeld heb. U zegt dat wij een voorschot hebben gegeven op een schadevergoeding die men toch zou krijgen. Toen men in 2008 bij mij kwam en zei dat men een liquiditeitsprobleem had, hebben we uiteindelijk iets van informatie gekregen en kon ik op dat vlak heel open en stellig zijn.

De heer **Elias**: Over die liquiditeitsproblemen heb ik nog vragen, maar ik geloof dat de heer Van Gerven iets wil vragen op dit punt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil toch nog even stilstaan bij het commissiedebat op 4 juli 2007. Ik citeer. De VVD-fractie vindt de dreiging van een eventueel faillissement zeer ernstig. Het CDA eigenlijk idem dito. GroenLinks zegt: "Het grootste risico is evenwel het dreigende faillissement van de HSA. Sinds 2003 is daarover discussie geweest. De HSA heeft er zelf voor gewaarschuwd en McKinsey heeft gewezen op het risico van een tekort oplopend tot 800 miljoen in de concessieperiode. Ook de landsadvocaat heeft op het grote risico van een faillissement gewezen. Wat is het oordeel van de minister op dit punt?" Dat wordt dus gevraagd en dan zegt de minister dat er geen enkele aanwijzing is dat HSA failliet zal gaan. Dat zegt het verslag.

De heer **Eurlings**: Daarmee zal ik bedoeld hebben dat wij geen enkele informatie hadden om dat te staven.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u kent het rapport van McKinsey uit 2004.

De heer **Eurlings**: Ja, natuurlijk ken ik dat.

De heer **Van Gerven**: Daarin zijn de onheilspellende wolken al zichtbaar. U hebt ook het advies van de landsadvocaat. Daar wordt in het commissiedebat over gerept. Hoe kunt u dan op dat moment stellen dat er geen aanwijzingen zijn dat HSA failliet zal gaan?

De heer **Eurlings**: Nogmaals, ik weet niet hoe ik het letterlijk gezegd heb. Ik blijf u zeggen dat wij geen informatie hadden. McKinsey zei dat HSA, als ik het in mijn termen mag zeggen, zo had geboden dat echt alles, alles, alles mee moest zitten om het goed te laten komen. Vervolgens zei men ook dat die bieding misschien tientallen procenten lager had moeten zijn. Wij hadden geen enkele informatie om wat dan ook te staven.

De heer **Van Gerven**: Maar ...

De heer **Eurlings**: Als ik nog één zin uit mag spreken. U ziet dat ook bij mijn voorganger de druk werd opgevoerd om die gebruiksvergoeding naar beneden te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Het gaat niet om de druk.

De heer **Eurlings**: Ik had geen informatie waarmee ik wat dan ook kon staven, anders dan van horen zeggen van hun kant. Ik had werkelijk geen enkele reden om niet heel open te zijn op het moment dat die informatie er wel was. Sterker nog, in 2008 vroegen dezelfde mensen, althans sommige ervan, of ik niet te ver ging met het MoU.

De heer **Van Gerven**: Het gaat om het feit dat wordt gesproken over een groot risico dat HSA failliet gaat, in het debat op 4 juli 2007. Daarin wordt daar door allerlei partijen op gewezen. Het rapport van McKinsey wordt aangehaald, waarin in alle scenario's de seinen op rood staan voor HSA. U

hebt die informatie en toch spreekt u de geruststellende woorden dat u niet verwacht dat HSA failliet gaat. Dat is toch vreemd?

De heer **Eurlings**: Mijnheer Van Gerven, het rapport van McKinsey is uit 2004. Dat is drie jaar daarvoor. In 2005 is een gesprek geweest van Karla Peijs en minister Zalm met de NS/HSA en dat heeft niet geleid tot aanpassing, omdat men, zo zeg ik Karla Peijs na, geen informatie kreeg. Ik had ook nog geen informatie. Ik kan niet anders dan bedoeld hebben dat ik geen enkele informatie had die dat jarenlang genoemde beeld van "wij gaan failliet, wij gaan failliet" kon staven. Mijn ambtenaren en ikzelf hebben jaren geprobeerd om die informatie te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even. Dan kunt u toch niet zeggen dat u geen aanwijzingen hebt dat HSA failliet gaat, als u die informatie niet hebt? Er waren wel heel duidelijke signalen. Het McKinsey-rapport is gemaakt in opdracht van de overheid zelf. De landsadvocaat heeft ook die duiding gegeven.

De heer **Eurlings**: Ik had de informatie niet en zo zal ik het ook hebben willen zeggen. Ik had die informatie niet. Een van de moeilijkste onderdelen van dit hele problematische onderwerp was het niet-krijgen van de informatie. We hebben dat keer op keer gevraagd. In die zin zal ik het gezegd hebben. Nogmaals, toen wij eenmaal onder heel grote druk ietsje van informatie gekregen, heb ik die niet alleen direct gewisseld, maar heb ik ook maatregelen genomen om daarmee om te gaan. Ik begon u net te zeggen dat het onze conclusie was dat het failliet laten gaan van HSA omdat men nog geen treinen had en wel de rekening moest gaan betalen, een heel slecht scenario was, het slechtste voor de treinreizigers en voor de belastingbetaler.

De heer **Van Gerven**: We kunnen dan constateren dat u zegt dat u die informatie op 4 juli 2007 niet had, maar dat u heel kort daarna, een maand later, HSA de helpende hand biedt in verband met acute liquiditeitsproblemen.

De heer **Eurlings**: Toch even heel precies. Daarom interrompeerde ik net de heer Elias. Ook in 2008, toen wij in zeven gesprekken uiteindelijk ietsje van informatie kregen, na al die jaren waarin het Karla Peijs niet was gelukt om informatie te krijgen -- u weet dat zij daar niet blij mee was -- was dat informatie over 2008 zelf, het acute liquiditeitsprobleem, en over de problemen in 2009 en 2010 doordat men op dat moment weinig treinen had. Ook toen kregen wij nog steeds geen inzicht in de businesscase voor het moment dat de treinen allemaal zouden rijden. Ook in 2008 hadden wij de grote informatie niet over de vraag of HSA overeind kon blijven. Ik begrijp het werkelijk tot de dag van vandaag niet. Als je als HSA zelf in de problemen zit -- misschien heb je veel te hoog geboden, waar het nu zeer sterk op lijkt om het voorzichtig te zeggen -- waarom komt er dan geen moment dat je de handschoen oppakt, de uitgestoken hand pakt, en alles op tafel legt en gaat kijken hoe die treinen zo snel als mogelijk aan het rijden komen? Ik vind het zware woorden, maar ik vind het onacceptabel en maatschappelijk onverantwoord dat die informatie er al die jaren niet kwam.

De heer **Van Gerven**: Het gaat natuurlijk vooral over uw handelen, over uw kijk op wat u zelf gedaan hebt en u rol daarin. Ik geef het woord weer aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We stellen in elk geval vast dat die signalen absoluut bekend waren op het departement.

De heer **Eurlings**: Dat waren ze al jarenlang.

De heer **Elias**: Om een liquiditeitsprobleem te voorkomen, komt, zoals ik net al zei, het departement overeen om een voorschot van 10 miljoen euro te betalen op een schadevergoeding die nog moest worden vastgesteld. Hebt u aan NS gevraagd of zij niet zelf die 10 miljoen voor HSA beschikbaar wilde stellen? NS was 95% moeder van HSA.

De heer **Eurlings**: Die 10 miljoen moesten wij sowieso betalen, vanwege de vertraging van de oplevering van het spoor, het uitstel van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008. Dat was de laatste brief van Karla Peijs.

De heer **Elias**: Maar daar was nog geen financieel ei over gelegd.

De heer **Eurlings**: Nee, maar die moesten wij sowieso betalen. Dat dat een rekening zou zijn die veel hoger zou zijn dan 10 miljoen, was ook helder.

De heer **Elias**: De nood was dus zo hoog bij HSA dat u zei dat vervroegd en versneld die eerste 10 miljoen er maar naartoe moesten.

De heer **Eurlings**: Ja, maar wij vroegen heel wat van onze kant. Wij vroegen meer dan we gekregen hebben, moet ik ruiterlijk erkennen. Wij vroegen een verruiming van het garanti kapitaal. Helaas zijn we met de aandeelhouder Financiën niet tot dat resultaat gekomen. Later, toen NS in Duitsland wilde gaan ondernemen, hebben we het nogmaals geprobeerd. Toen hebben we een verruiming van het garanti kapitaal gevraagd van 300 of 400 miljoen. Wij wilden ook van die akelige ERTMS-claim af, die de overheid met minstens 200 miljoen bedreigde. Wij vroegen dus ook heel wat aan de andere kant en hebben een deel daarvan, die ERTMS-claim, binnengehaald. Die 10 miljoen moesten we sowieso betalen. Of die dan een maand eerder of later komt, maakt ook geen verschil meer.

De heer **Elias**: De nood bij HSA was kennelijk zo hoog dat u dat voorschot begin september al verleende.

De heer **Eurlings**: Het was ook een geste naar goede verhoudingen. Ik heb al gezegd dat ik aan het begin van mijn ministerschap heb gezegd dat wij uit die loopgraven moesten, dat het niet zo kan zijn dat iedereen deelbelangen heeft, juridisch naar elkaar dreigt en die trein uiteindelijk nog veel later komt. Als je toch al weet dat je iets moet betalen, kan het helemaal geen kwaad om een klein deel daarvan eerder te betalen.

De heer **Elias**: U was er heel boos over dat u die onderliggende gegevens en die businesscase niet kreeg. Dat zei u net ook weer. Dit was toch een prachtig moment geweest om te zeggen: nu wil ik die stukken en eerder wordt er geen kwartje overgemaakt?

De heer **Eurlings**: We hebben dat continu geprobeerd. Tegenover deze financiële deal stond een ERTMS-claim van om en nabij de 200 miljoen.

De heer **Elias**: Dat kwam allemaal later. Ze hadden dat geld hard nodig. U had toch op dat moment kunnen zeggen: je krijgt die 10 miljoen die je dringend nodig hebt pas als je mij eerst de cijfers levert?

De heer **Eurlings**: Zo draait iedereen natuurlijk weer om elkaar heen. We wisten dat we iets moesten betalen en toen heb ik gezegd: goed dat betalen wij. Vervolgens voerden wij de druk weer op. Dat hebben wij in zeven gesprekken in 2008 gedaan.

De heer **Elias**: Uw departement verstrekt in elk geval die eerste 10 miljoen alvast. Dan zitten we volgens mij bij het volgende onderwerp. Daartoe geef ik weer het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ik wil toch nog even doorgaan op de schadevergoeding die u hebt verstrekt. Dat was omdat de overheid niet aan haar verplichting voldeed, omdat de hsl nog niet was afgebouwd. Mag ik dat zo samenvatten?

De heer **Eurlings**: In het contract stond een soort bepaling, dat de overheid als zij de rails later klaar had een boete moest betalen aan de vervoerder. Dit ging natuurlijk uit van een feitelijkheid waarin de vervoerder de treinen klaar zou hebben staan en daardoor inkomsten zou missen. Het werd natuurlijk een beetje gek, want men had nog helemaal geen treinen en toch moesten wij een schadevergoeding betalen. Zo waren de afspraken. Die afspraken waren hard. Ik heb de landsadvocaat dit soort dingen laten controleren. Dat

was gewoon het zwart-wit opvolgen van de concessieovereenkomst zoals die was gesloten.

De heer **Van Gerven**: U hebt de verhoren gevolgd de afgelopen dagen. We hebben onder andere de heer Timmer horen zeggen dat een strategisch gedeelte in het bod van HSA was verwerkt van in de orde van grootte van 28 miljoen. We hebben vanochtend natuurlijk van mevrouw Peijs gehoord dat zij grote zorgen had over de financiële vooruitzichten. Ik kom toch nog eens terug op de vraag of u de Kamer wel of niet te rooskleurig hebt geïnformeerd op 4 juli 2007. Als u daarop terugkijkt, bent u achteraf nog steeds die mening toegedaan?

De heer **Eurlings**: U blijft die ene zin herhalen. Ik vind dat oncomfortabel, want ik heb dat stuk niet bij me en ik kan me dat debat ook niet herinneren. Ik kan u alleen maar mijn inschatting geven. Ik heb net de totale openheid naar de Kamer vanaf het begin als één van de uitgangspunten genoemd. Openheid moet sowieso, maar ik heb de Kamer ook echt meegenomen in de risico's, de overschrijdingen en hoe het precies zat. Dat heb ik uit en te na gedaan en daar heeft de Kamer mij vaak voor gecompimenteerd. Dat is niet om mezelf een klopje op de schouder te geven, dat kunt u gewoon teruglezen. Als ik dat zo heb gezegd, is daarmee waarschijnlijk bedoeld -- dat is puur mijn inschatting van dit moment -- dat ik geen nieuwe informatie had, anders dan de jarenlange opmerking van HSA: we redden het niet, jullie moeten bijspringen. Wij konden niet bijspringen en wij wilden niet bijspringen voordat wij informatie hadden. In die zin was er tot wij dat hele kleine beetje informatie kregen in 2008 niets nieuws onder de zon ten opzichte van al die jaren ervoor in het weten hoe het met HSA zou gaan.

De heer **Van Gerven**: Goed.

De heer **Eurlings**: Het is ook nog allemaal voordat de treinen rijden, hè. Het zijn allemaal schattingen die wij vervolgens niet kregen.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Hoewel die treinen niet reden, hebt u toch een voorschot gegeven. Dat kunnen we constateren. Er was kennelijk wel wat aan de hand.

De heer **Eurlings**: Ik heb u zojuist gezegd dat dat puur een geste van mij was om een deel van wat wij toch moesten betalen gewoon uit te betalen. Wij probeerden tot betere verhoudingen te komen. Dat is deels gelukt. Er is iets van informatie gekomen en we hebben allebei wat toegegeven. NS/HSA gaf na jaren die grote ERTMS-claim toe, die 200 miljoen of meer had kunnen bedragen. We zijn echter niet geheel geslaagd, dat zeg ik eerlijk.

De heer **Van Gerven**: We moeten niet in herhaling vervallen. Dit hebben we zojuist besproken, uw punt. Ik wil naar het memorandum van overeenstemming. In maart 2008 spreekt u met de directeuren van NS en HSA en die geven aan dat de financiële situatie van HSA zorgelijk is. Op dat moment hebt u eigenlijk geen inzicht in de omvang van de financiële problemen. Is dat gesprek met de directies het startsein voor het gezamenlijk zoeken naar mogelijkheden om een faillissement te voorkomen?

De heer **Eurlings**: Sorry, kunt u de datum herhalen?

De heer **Van Gerven**: Dat is in maart 2008.

De heer **Eurlings**: In maart 2008 komt inderdaad het signaal in mijn richting dat er problemen zouden zijn. Ik pak de informatie er even bij, want ik wil precies zijn. Op 21 maart 2008 wordt ik door de top van HSA ingelicht over de financiële problemen, maar er was geen informatie. Ook nu was weer, net als heel veel jaren daarvoor, de opmerking dat men problemen had en het niet redde, maar was er geen onderbouwing waarmee dat hard gemaakt kon maken. Dat is waar ook mijn voorgangster en minister De Boer tegenaan liepen zo veel jaar eerder. Vervolgens hebben wij een werkgroep ingesteld, de werkgroep continuïteit, waarin ook ambtenaren van Financiën zaten, die de informatie boven tafel moest krijgen. Er kwam een tweede gesprek, op 9 juli. Toen heb ik tegen de heer Meerstadt gezegd: ik wil echt de cijfers

krijgen, want anders kunnen we niets; de cijfers moeten nu eindelijk op tafel. Vervolgens zou er een derde gesprek zijn, op 18 augustus. Dat heb ik geannuleerd omdat er nog geen cijfers waren. Ik heb gezegd dat ik niet eens meer zou gaan praten als wij geen cijfers zouden krijgen. Vervolgens is er iets gekomen en hebben we op 20 augustus een gesprek gehad. Daarna is nog een aantal gesprekken gevolgd. Uiteindelijk heeft dat geleid tot de constatering van PwC dat er op dat moment een acuut liquiditeitsprobleem was en dat HSA in 2009 en 2010 naar alle waarschijnlijkheid door het garantievermogen heen zou gaan. Daarom hebben we uitstel van betaling kunnen afspreken. Dat is ook gecheckt door de landsadvocaat. We hebben echter niet het grote verhaal kunnen aanpakken, dat van de businesscase, omdat daar toen nog steeds geen informatie over kwam.

De heer **Van Gerven**: Over de langere termijn waren er niet voldoende cijfers. Ik wil even toe naar de discussie over de aanvangsdatum. De bedoeling was dat op 1 oktober 2008 de treinen zouden gaan rijden, dat de concessie van start zou gaan. U beslist uiteindelijk om daar 1 juli 2009 van te maken. Waarom hebt u dat gedaan?

De heer **Eurlings**: Er speelde een aantal dingen. Ik heb er lang aan vastgehouden, ook om de druk hoog te houden, dat er op 1 april kon worden gestart met tests. Volgens de landsadvocaat, die het heeft gecheckt, is er een cruciale periode van zes weken testen met beperking voor de vervoerder -- dan kun je aan de baan werken en toch de treinen testen -- maar moeten er vervolgens twintig weken zijn waarin de vervoerder geheel vrij en ongeremd kan testen. Pas dan kun je zeggen dat het vervoer kan aanvangen. Dan is de baan klaar en uitgetest en begint de rekening voor HSA te lopen. Vervolgens bleek dat er -- ik zeg het uit mijn hoofd -- in mei 2008 een treinpad was aangevraagd door HSA en dat dat geweigerd was. Men kon dus niet testen. Daarmee kon de datum van 1 oktober 2008 niet meer gehaald worden. Dat was een constatering van de landsadvocaat. De landsadvocaat zei vervolgens dat je pas met die twintig weken van totaal vrij testen kunt beginnen als alle certificaten binnen zijn die de baan helemaal vrijgeven. Dan heb je het over een aantal certificaten, waaronder een

certificaat voor gemengd gebruik. Dat is een certificaat voor situaties waarin het hogesnelheidsnet het gewone net kruist. Er is ook nog een certificaat voor de grens.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat het ingewikkeld was, dat de baan eigenlijk helemaal klaar was en dat er niet aan de vraag om te testen voldaan kon worden, en dat dat de reden was dat u de datum verschoven hebt.

De heer **Eurlings**: Wij moesten de datum verschuiven, kijkend naar de uitspraak van de landsadvocaat.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar er was speelruimte.

De heer **Eurlings**: Er was speelruimte, ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt de meeste ruimte genomen die mogelijk was om het naar achteren te schuiven.

De heer **Eurlings**: Nee. We hebben één keuze gemaakt die niet had hoeven. Als wij na de uitspraak van de landsadvocaat de snelste aanvangsdatum hadden gepakt op de meest minimalistische definitie van al die certificaten die je moet hebben om de baan vrij te verklaren, de rails klaar te verklaren, hadden wij op 1 maart 2009 kunnen gaan zitten. Er was echter iets gekks aan de hand. De grens zelf zou dan wel vrijgegeven zijn, maar lijn vier, het stuk direct na de grens aan de Belgische kant, niet. Dat heeft tot discussie geleid. Wij hebben het redelijk gevonden -- dat vond ik zelf ook en heb ik alle openheid met de Kamer besproken -- om, omdat het over een grensoverschrijdende verbinding gaat waarop een behoorlijk deel van het geld grensoverschrijdend moet worden verdiend -- daar heb je een hogesnelheidslijn toch voor een behoorlijk gedeelte voor -- niet alleen de millimeter van de grens mee te nemen, maar ook het stuk Belgische spoorrails erna. Wij schatten in dat dat om en nabij december zou komen. Dat heeft geleid tot uitstel tot 1 juli. We hebben daarbij wel gezegd dat dat hem dan was: als België nog langer wacht met dat vrijgeven -- dat was een

risico -- krijgen jullie een stuk korting op de gebruiksvergoeding, maar gaat de kassa wel lopen.

De heer **Van Gerven**: Het uitstel van die baan had te maken met het veiligheidssysteem, het ERTMS. Dat hebt u geschetst. Wist u dat dat ook AnsaldoBreda goed zou uitkomen?

De heer **Eurlings**: Dat kan ik niet inschatten. Dat zou kunnen.

De heer **Van Gerven**: Dat wist u, hè?

De heer **Eurlings**: Nee. Ik heb, zoals u in de stukken kunt zien, de druk heel hoog gehouden en zo lang als het kon 1 oktober 2008 overeind gehouden als aanvangsdatum vervoer. De landsadvocaat heeft zich erover gebogen en heeft heel duidelijke uitspraken gedaan, namelijk dat 1 oktober niet haalbaar was omdat in mei de rails niet vrij waren om te testen en dat bij het vrijgeven van de rails aan aantal vinkjes, een aantal certificaten, leidend moesten zijn. Die moesten binnen zijn. Dat is de lijn die wij vervolgens gekozen hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar mijn vraag was een andere. Mijn vraag betrof AnsaldoBreda.

De heer **Eurlings**: Dat was niet mijn afweging.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, u hebt daar geen zicht op gehad.

De heer **Eurlings**: Het was niet mijn afweging.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar dus geen zicht op gehad.

De heer **Eurlings**: Het was ook niet mijn afweging. Mijn verantwoordelijkheid was om me aan de wet te houden op dat vlak. Die luistert nauw. We hebben ons laten leiden door hetgeen de landsadvocaat heeft besloten. Ik had de

aanvangsdatum eerst echt vroeger gewild, maar de landsadvocaat heeft duidelijke taal gesproken, namelijk dat het niet kon.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Een paar dingen zijn al langsgesproken, dus ik ga even een beetje comprimeren. Ik vat het even huiselijk samen: het gesteggel over die cijfers blijft maar doorgaan. Dan geeft u met het ministerie van Financiën aan dat het buitengewoon nodig is dat er meer transparantie en inzicht in de businesscase komt. U trekt toch gelijk op met Financiën op, op dit punt?

De heer **Eurlings**: Ja. Zeker.

De heer **Elias**: Vanuit de optiek van Financiën was het natuurlijk lastig om als Staat bij te dragen aan het voorkomen van een faillissement als de langetermijnvooruitzichten niet goed zouden zijn. In de optiek van Financiën is het dus van belang om eerst zicht te hebben op die langetermijnperspectieven. Was u dat ook met Financiën eens?

De heer **Eurlings**: Ik heb in alle gesprekken die ik zelf heb gevoerd aangedrongen op duidelijkheid, niet alleen voor de korte termijn. Ik wilde ook duidelijkheid over de businesscase voor het moment dat de treinen eenmaal zouden rijden. Het was teleurstellend dat na heel veel druk, ook vanuit Financiën, slechts informatie kwam over de jaren 2008, 2009 en 2010, over de aanloop, maar niet vanaf 2011, als, volgens de verwachting van toen, de treinen vol zouden rijden.

De heer **Elias**: Was u ervan op de hoogte dat de NS in 2007/2008 ook leningen heeft verstrekt aan HSA, zodat HSA de kosten die zij moest maken voor bijvoorbeeld het leasen van tijdelijk materieel kon betalen?

De heer **Eurlings**: Ik hoorde dat in een eerder verhoor van u. Ik heb het mijn ambtenaren gevraagd. Die konden zich wel herinneren dat er iets van leningen was, maar het was iets tussen de NS en HSA.

De heer **Elias**: Nou, niet helemaal. Die leningen betreffen bijna 150 miljoen euro en moeten daags na de aanvangsdatum, dus de dag dat de treinen beginnen te rijden en de exploitatie begint, worden terugbetaald aan de NS door HSA, hoewel NS 95% eigenaar is. Daarmee -- zo lijkt het, althans -- zou in één keer een groot deel van het garantievermogen waar HSA over beschikte conform de concessie en nadere afspraken die later zijn gemaakt, en dat bedoeld was voor tijdens de exploitatie, in de praktijk al besteed zijn. Waren uw ambtenaren, was u departement en was u zelf zich daarvan bewust?

De heer **Eurlings**: Dat beeld herken ik niet. Het beeld dat wij hadden -- dat is door PwC bevestigd -- is dat er de eerste twee jaar, in 2009 en 2010 -- dat heb ik ook in Kamerdebatten genoemd, ten minste in één en waarschijnlijk in meerdere -- als eenmaal de kassa zou gaan lopen om en nabij de 150 miljoen zou moeten worden betaald aan gebruiksvergoeding. Dat is een ingroei. HSA zou veel meer kosten maken dan er inkomsten waren. PricewaterhouseCoopers heeft gezegd dat die kosten redelijk realistisch leken. De inkomsten waren met dat gebrekkige product moeilijk in te schatten. Op basis van die twee constatering was het beeld dat er meer dan 200 miljoen zou worden opgesoupeerd in 2009 en 2010 en dat we dus door het garantievermogen heen zouden gaan. Dat is mijn herinnering van hoe het was. Dat is ook zoals ik het bij PricewaterhouseCoopers heb teruggelezen en overigens ook in de financiële notitie van de NS zelf, die men ons aanleverde en die wij naar PricewaterhouseCoopers hebben doorgespeeld om te verifiëren.

De heer **Elias**: U weet niet precies of uw departement ervan op de hoogte was dat NS die leningen ging verstrekken en onder welke voorwaarden dat gebeurde?

De heer **Eurlings**: Nee, dat weet ik niet precies. Misschien weet men dat bij Financiën preciezer. Onze informatie was dat in de eerste twee jaar het garantievermogen van 200 miljoen, dat zou gelden vanaf dag één, zou

worden opgesoupeerd. Vanuit de simpele rekensom dat men 150 miljoen gebruiksvergoeding moest betalen, veel kosten moest maken en nauwelijks inkomsten had, zei PricewaterhouseCoopers het beeld redelijk te kunnen billijken. De kans was inderdaad heel groot dat de HSA door het garantievermogen zou gaan. Dat was onze afweging.

De heer **Elias**: Dit gaat specifiek over dat relatief kleine onderwerp. Door de vorm waarin die leningen waren gegoten, en vooral de terugbetalingsregeling, zou in één keer een beroep worden gedaan op de buffer die het garantiekapitaal toch zou moeten zijn.

De heer **Eurlings**: Ik heb hier een staatje. Die stukken hebt u zonder enige twijfel in uw bezit. Op slide 10 van PricewaterhouseCoopers staat de financiële inschatting. Dan ziet u dat er in 2009 60 miljoen gebruiksvergoeding moest worden betaald en in 2010 90 miljoen. Er zouden verdere kosten zijn van 50 miljoen en 10 miljoen. Van die plaat is PricewaterhouseCoopers uitgegaan. Dat heeft men in grote lijnen als realistisch onderschreven, in mijn woorden. Dat was ons uitgangspunt. Ik kan me niet herinneren dat een lening die op dag één moest worden terugbetaald daar die rol in speelde. Wat ik zei, was al erg genoeg.

De heer **Elias**: In die hele periode is uw inzet in eerste instantie ook dat de NS het garantiekapitaal verhoogt en de NS -- het is een relatief rijke moeder - - weigert dat. Waarom weigerde zij dat?

De heer **Eurlings**: Ik heb van mijn ambtenaren begrepen, toen ik het daar in de voorbereiding over had, dat men de businesscase van HSA niet zo aantrekkelijk vond dat men daar extra geld in wilde stoppen. Ik heb me op het standpunt gesteld dat wij iets wilden doen, maar dat HSA dan ook iets moest doen. Een onderdeel van het mandje, zoals wij dat noemden, was een vergroting van het garantievermogen en, voor mij heel belangrijk, het schrappen van die ERTMS-claim. Het tweede hebben we wel binnengehaald en tot mijn spijt het eerste niet.

De heer **Elias**: In eerdere verhoren is naar voren gekomen -- ik zal het zo weinig mogelijk technisch proberen te doen -- dat de hoogte van het bod van NS en KLM in 2001 voor een deel was ingegeven door de strategische waarde, zeg maar even voor het behoud van de monopoliepositie van de NS. We hebben onder meer een verhoor met de heer Timmer gehad. Hij vertelde dat zij er op het laatste moment 28 miljoen bovenop hadden gezet om ten minste zeker te weten dat zij de concessie hadden, omdat ze wilden vermijden dat ze op enigerlei wijze in de problemen zouden raken. Een van de allereerste verhoren was met iemand die ons heeft uitgelegd wat het boktoeffect was: zoals de boktor zich invreet in de balken in grachtenhuizen, was de angst dat als een buitenlandse vervoerder op de hsl zou komen, die zich zou invreten in het vaste kernnet van de NS. Dat was de redenering en dat was wel een prijs waard. Dat was, hoe je het ook wendt of keert, een strategische waarde voor de NS, niet voor HSA. Als dat bod zo verschrikkelijk hoog was dat HSA in de problemen kwam, zou je zeggen dat NS die strategische waarde maar moest betalen en ervoor moest zorgen dat dat deel er voor haar rekening bij HSA uitgehaald zou kunnen worden. Was dat ook de redenering die u en uw departement aanhingen?

De heer **Eurlings**: Onze redenering was dat het goed zou zijn als ook de Nederlandse Spoorwegen zelf een behoorlijke geste zouden doen om HSA overeind te houden. Daarin hebben wij, zo zeg ik eerlijk, maar ten dele resultaat behaald. De ERTMS-claim van 200 miljoen ging na veel jaren gesteggel van tafel. Wij als Verkeer en Waterstaat wilden dat het garantievermogen werd verhoogd, maar dat is niet bereikt. Wat er precies achter zit bij de NS dat kan ik niet inschatten. Dat zult u met NS en HSA zelf moeten bespreken. Ik vond het alleen al voor het beeld goed als van twee kanten een extra inspanning werd gedaan. U kunt ook in veel notities teruglezen dat ik op dat spoor zat en op dat spoor werd gezet vanuit mijn ministerie.

De heer **Elias**: Je zou ook kunnen zeggen dat de NS haar maatschappelijke verantwoordelijkheid moet nemen. Zij heeft destijds een ontzettend hoog bod

neergelegd, zit zelf redelijk goed in de slappe was en moet dus dat probleem van HSA oplossen. Die positie had u ook kunnen innemen.

De heer **Eurlings**: Ik heb vanuit Verkeer en Waterstaat de positie ingenomen dat een onderdeel van het verhaal een verdere vergroting van het garantievermogen moest zijn. Ik kan alleen maar constateren dat ik dat via de aandeelhouder Financiën niet heb bereikt. Daarmee was mijn speelveld dat ik maar een gedeelte van wat ik wilde binnenhaalde bij de NS. Binnen die werkelijkheid heb ik vervolgens wel -- dat was toch mijn opdracht als minister van Verkeer en Waterstaat -- het maximale gedaan om zo snel als mogelijk reizigers in die trein te krijgen.

De heer **Elias**: Hebt u wel eens overwogen om in die periode het vertrouwen in de directie van de NS op te zeggen, om te zeggen: ik ga helemaal geen zaken meer doen met deze lui op deze manier?

De heer **Eurlings**: Er zijn vast wel eens emoties geweest, ook op het ministerie. Dat lees je in sommige nota's ook terug. Ik heb net al een paar stevige woorden gebruikt rond het gebrek aan openheid. Ik vind het niet acceptabel en maatschappelijk niet erg verantwoord als je wel jarenlang klaagt dat je failliet zou kunnen gaan, maar dat je geen informatie op tafel wilt leggen, terwijl het in je gezamenlijke belang is -- hoe het verleden ook is en ook al heb je te veel geboden -- om gewoon de werkelijkheid onder ogen te zien.

De heer **Elias**: Waarom hebt u die drastische stap niet gezet?

De heer **Eurlings**: Vanaf het begin van mijn ministerschap tot de laatste dag was bij mij leidend dat de beslissingen die ik zou nemen beslissingen waren die in dit moeilijke dossier de treinen zo snel als mogelijk op de rails zouden krijgen en ook -- dat was een afgeleid belang -- de staatsfinanciën zo weinig als mogelijk zouden raken. Dat eerste belang en dat tweede belang heb ik continu voor ogen gehouden. Die waren voor mij leidend. Allemaal

draconische maatregelen over en weer hadden daarbij risicovoller kunnen zijn dan op deze manier de zaak op koers houden. Hoe moeilijk het ook was.

De heer **Elias**: U herinnert zich wel dat u ambtelijk wel werd geadviseerd of -- ik zeg het niet goed -- in overweging werd gegeven om die drastische stap te zetten?

De heer **Eurlings**: Ja, er werd een keer gezegd dat de maatschappelijke onderneming eraan gehouden moest worden. U weet dat het heel draconische maatregelen zijn.

Er is wel iets waar ik tegenaan ben gelopen. Ook als ik nu terugkijk, vind ik dat vanuit mijn oude rol nog wel een overdenking. Er is veel gesproken over de maatschappelijke onderneming. Dat vind ik een belangrijke discussie. In het kabinet waar ik in zat, zag je eigenlijk dat het pendulum van marktwerking echt begon terug te zwaaien richting maatschappelijke verantwoording: de maatschappelijke onderneming en actief aandeelhouderschap van de Staat bij staatsdeelnemingen. Als je op je laat inwerken hoe het allemaal gegaan is -- dat is een discussie die u veel beter met Financiën als aandeelhouder kunt hebben dan met mij -- en wat echt de aangrijpingsmogelijkheden zijn, dringt zich toch het beeld op dat de aandeelhouder in elk geval op dat moment heel weinig fijnmazige mogelijkheden had, zoals instructierecht, ingrijpen en opdrachten geven, en eigenlijk alleen maar een paar paardenmiddelen had als ultimum remedium, zoals het verwijderen van de hele raad van bestuur of van een voorzitter, wat ooit is gebeurd. Met zo'n paardenmiddel heb je niet altijd de beste oplossing voor de treinreizigers. Ik vind het dus wel een overdenking. Ik hoorde ook iets over een rapport van de Algemene Rekenkamer van een maand geleden waarin nog steeds zoiets werd aangegeven. Als je het hebt over de maatschappelijke onderneming, de vervoersmaatschappij, en over actief aandeelhouderschap, moet je jezelf ook de vraag stellen met welke fijnmazige instrumenten je kunt bijsturen zonder dat je een megapaardenmiddel moet inzetten, wat heel veel schade met zich meebrengt.

De heer **Elias**: Is het een feit dat als die High Speed Alliance failliet was gegaan, u als minister groot politiek gezichtsverlies geleden zou hebben?

De heer **Eurlings**: Nee, nul. Helemaal niet.

De heer **Elias**: Waarom niet?

De heer **Eurlings**: Omdat ik daar totaal niet bang voor zou zijn geweest, als dat de treinen eerder op de rails had gebracht. U kunt veel van mij zeggen en er wordt vast veel gezegd en geschreven ...

De heer **Elias**: Ik stel u alleen maar vragen.

De heer **Eurlings**: Ik stond niet echt te boek als een bange minister. Ik heb heel onpopulaire maatregelen genomen. Als het over openbaar vervoer gaat: ik heb de Zuiderzeelijn geschrapt na heel veel jaren discussie, omdat ik vond dat dat, hoe moeilijk het ook was, de beste beslissing was. Kort antwoord: als het voor de treinreiziger het beste was geweest om de HSA failliet te laten gaan, als we dan via een andere maatschappij of een andere route de treinen sneller op de rails hadden gehad, had ik er enkele moeite mee gehad om die keuze te maken.

De heer **Elias**: Het blijft speculeren, maar als u dat in 2007 had gedaan dan hadden we misschien nu gereden.

De heer **Eurlings**: Dat is dan wel echt met de wijsheid van nu. Wij gingen uit van de situatie van toen. Ik wil u toch nog een keer wijzen op het advies van de landsadvocaat, dat hier heel duidelijke taal spreekt. De landsadvocaat geeft nadrukkelijk aan dat het kiezen voor een andere maatschappij, dus het overgaan van maatschappij, tot heel veel risico's zou leiden. Ik zal daar heel snel in vogelvucht iets van noemen. In paragraaf 26 op pagina 7 staat: een faillissement van HSA betekent een bedreiging voor de continuïteit van de vervoersoperatie. Er staat bijvoorbeeld paragraaf 19 op pagina 6 van dat advies: vrijwel iedere nieuwe vervoerder -- ik moet een beetje parafraseren,

sorry -- zou grote en wellicht onoverbrugbare problemen ondervinden om het vervoer op korte termijn te gaan verrichten. In een andere paragraaf, in paragraaf 20, zegt de landsadvocaat: als je HSA failliet laat gaan -- ik zeg het op mijn manier, want ik moet parafraseren -- is de enige optie die nog enigszins te doen is, de NS het zelf laten doen of het via een nieuwe dochtermaatschappij doen, maar dan heb je eigenlijk hetzelfde met wel heel veel minder geld voor de overheid. Dan was men immers onder de concessie uit, dus ook onder het minimumbedrag dat de concessie verplichtte.

De heer **Elias**: Wij hebben die adviezen. Voor de zekerheid: welke datum heeft dit advies?

De heer **Eurlings**: Het tweede advies van de landsadvocaat is van 19 september 2008.

De heer **Elias**: Prima. Maar goed, we gaan niet lang met u in discussie over juridische stukken ...

De heer **Eurlings**: Het is wel heel belangrijk, mijnheer Elias. Het is belangrijk omdat het voor mij leidend was bij het innemen van mijn positie.

De heer **Elias**: Het probleem met grote juridische stukken, zeker die van de landsadvocaat -- ik heb ze ook gelezen -- dat je er van alles en nog wat in kunt lezen en van alles en nog wat uit kunt citeren.

De heer **Eurlings**: Maar hier niet.

De heer **Elias**: Velen vinden er wel iets van hun gading in.

De heer **Eurlings**: Maar dit is heel helder. We hebben op het ministerie tal van alternatieven overwogen. Wat daarbij als heel duidelijk beeld naar voren kwam, was dat je als je de HSA failliet zou laten gaan -- dat had echt gekund en ik heb zelf intern vaker de vraag "what if?" gesteld -- de treinen nog later op de rails had, want een andere vervoerder had nog geen treinen besteld en

moest vanaf nul beginnen. Of je deed met de NS zelf, maar dan had je hetzelfde voor heel veel minder geld. Dan had men zonder informatie te geven, inzicht in de cijfers, het doel bereikt dat men minder hoefde te betalen. Je had daarbij als Staat dus ook een grote financiële aderlating. Reizigers verliezer en de Staat verliezer. Louter daarom -- dat is geverifieerd door de landsadvocaat -- heb ik de positie ingenomen dat het -- ik zeg het nu voorzichtig -- de minst slechte optie was om HSA niet failliet te laten gaan. Ik constateer dat mijn opvolgster ook niet heeft gekozen voor een faillissement van HSA.

De **voorzitter**: De heer Van Gerven heeft nog één vraag op dit punt en dan schorsen we tien minuten.

De heer **Van Gerven**: In de zomer van 2008 bent u bezig met het zoeken naar oplossingen voor de acute problematiek met betrekking tot HSA. Er is een nota van de heer Keyts, de directeur-generaal van Rijkswaterstaat. Hij heeft u een brief gestuurd, op 7 augustus 2008, waarin mogelijke oplossingen worden geschetst. Hij stuurt die brief aan u, want u bent zelf betrokken bij die onderhandelingen. Dan gaat het weer over die financiële buffer. Ik lees even het voorstel voor dat de heer Keyts aan u doet om mee te nemen in de onderhandelingen. Dat luidt als volgt: "NS dient de voorwaarden voor aflossing van de HSA-leningen zodanig aan te passen dat HSA de leningen gedurende de gehele concessieperiode aflost in plaats van alles aflossen op aanvangsdatum. Dat levert HSA ongeveer 100 miljoen extra financiële buffer op. Daarenboven dient NS een additionele 100 miljoen ter beschikking te stellen als extra garantievermogen." Het gaat mij om dat eerste stuk, dat NS direct die lening opeist, terwijl het logisch zou zijn om die over de gehele concessieperiode terug te laten betalen. Wat is er gebeurd met dat voorstel van Keyts?

De heer **Eurlings**: Ik kan me de gesprekken die ik heb gevoerd niet precies herinneren. Ik kan me echter niet anders voorstellen dan dat ik dat zo heb meegenomen, net zoals een ander onderdeel van zijn voorstel: het

verruimen van het garantievermogen. We hebben sommige dingen wel binnengehaald, maar, zo zeg ik eerlijk, andere dingen gewoon niet.

De heer **Van Gerven**: We mogen dan constateren dat dat is ingebracht, maar niet is binnengehaald.

De heer **Eurlings**: Ik kan me dat niet anders voorstellen, maar ik kan me na al die jaren niet alle gesprekken meer helemaal voor de geest halen. Daar vraag ik uw begrip voor. Het was in het belang van Verkeer en Waterstaat om HSA en de NS zo ver als mogelijk te krijgen in het ook doen van financiële bijdrages. Dat ziet u tot het eind van mijn periode. Toen de NS Arriva Duitsland wilde overnemen, waren wij er als Verkeer en Waterstaat als de kippen bij om te zeggen dat dat alleen kon -- dat was onze positie -- als een zeker zo groot bedrag als in Duitsland zou worden geïnvesteerd, zou worden ingezet voor het vergroten van het garantievermogen. Dan had je het over 300 tot 400 miljoen. We zullen dat dus zeker geprobeerd hebben. Ik kan me alleen die gesprekken niet meer letterlijk voor de geest halen. Dat is enige en eerlijke antwoord.

De heer **Van Gerven**: Goed.

Het verhoor wordt geschorst van 16.54 tot 17.06 uur.

De **voorzitter**: De heer Van Gerven vervolgt het verhoor.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Eurlings, ik wil verder met het memorandum van overeenstemming. In november 2008 komt u met NS en HSA tot een akkoord, het memorandum of understanding of MoU. Waar zaten wat u betreft de grootste winstpunten?

De heer **Eurlings**: Het grootste winstpunt was er voor de reiziger, een tweede winstpunt was er voor de staatskas en een derde winstpunt was dat in de praktijk duidelijkheid getoond zou moeten worden over wat er echt aan de hand was met de businesscase van HSA.

De heer **Van Gerven**: In het memorandum staat een bepaling dat als zich in de toekomst een reële faillissementsdreiging voordoet, de Staat onder bepaalde voorwaarden maatregelen zal treffen om dat faillissement te voorkomen. Waarom kwam deze bepaling in de overeenkomst?

De heer **Eurlings**: De overeenkomst heeft eigenlijk twee hoofdlijnen. De eerste gaat over dat kleine gedeelte in de tijd waar wij wel informatie over hadden gekregen, namelijk 2008, 2009 en 2010. In die tijd waren er nog nauwelijks treinen. Er waren wel heel veel kosten voor HSA, maar nauwelijks inkomsten. Wij hebben er bewust voor gekozen om te voorkomen dat HSA in die tussenfase failliet zou gaan. Dat zou voor de treinreiziger nog veel later een product hebben opgeleverd, nog jaren later, en voor de staatskas ook veel ellende.

Vervolgens was er de grote vraag wat nu echt het realiteitsgehalte was van de businesscase, die wij nog steeds niet kenden. Ook toen wij het memorandum sloten, kenden wij als overheid nog steeds de aannames niet waarop HSA haar businesscase stelde en waarover men al die jaren bij momenten men had beweerd, zonder onderbouwing, dat men het niet trok. Wij hebben gezegd dat wij, binnen de grote beperkingen die de Concessiewet personenvervoer per trein stelt na een aantal jaren zouden evalueren hoe het in de praktijk ging als de treinen reden. The proof of the pudding is in the eating. Dan zouden we gewoon zien hoeveel inkomsten er komen, hoe duur de kaartjes zijn en hoeveel kosten er zijn. Mocht in de praktijk dan blijken dat HSA dreigde om te vallen, zouden wij ervoor kiezen om de beperkte ruimte die concessieovereenkomst uit 2001 bood te gebruiken.

De heer **Van Gerven**: Mocht uit artikel 14 worden afgeleid dat de Staat als het ware de verplichting, weliswaar in de toekomst, op zich had genomen om HSA te redden of om een faillissement te voorkomen?

De heer **Eurlings**: De Staat heeft er vanuit het belang van de reiziger, het belang dat de trein niet nog veel later op de rails zou komen, en het belang

van de staatskas bewust voor gekozen -- dat is een keuze die bewust met het parlement is besproken -- om binnen wat de concessie toeliet HSA overeind te houden. Dat was echter veel minder dan wat de NS en HSA op dat moment verlangden. Ik denk dat de heer Meerstadt heel helder was. Hij zei: wij wilden meer, wij waren niet superblij. De NS wilde in 2008 al komen tot een verlaging van de gebruiksvergoeding. Wat hebben wij vervolgens afgesproken? In artikel 14 staat een keiharde verwijzing naar artikel 15 van de concessieovereenkomst. Het is in deze zin relevant om de juridische gronding daarvan op waarde te schatten. Het advies van de landsadvocaat van 19 november 2008 -- dat is het derde advies van de landsadvocaat -- is hier heel helder over. Een ondernemingsrisico konden wij als Staat nooit overnemen, want dat zou als staatssteun worden gezien. Artikel 14 is voor de landsadvocaat acceptabel -- "behoorlijk verdedigbaar", wordt gesteld -- juist omdat het heel helder is dat maatregelen binnen de grenzen van artikel 15 van de concessieovereenkomst dienen te vallen en ook binnen de eis van een onvoorziene omstandigheid. Sorry voor mijn lange antwoord.

Wat betekent dit in normale mensentaal? Het enige dat dit artikel toelaat, artikel 15 van de concessie, betreft het geval dat in de praktijk blijkt dat er een externe oorzaak is waardoor HSA het niet trekt. Kijk bijvoorbeeld naar de ERTMS-problematiek. Het gaat dan dus niet om fouten van de HSA zelf, maar om een externe oorzaak die ook voor concurrenten gegolden zou hebben. Als men het door die externe oorzaak het niet kan redden met die businesscase, mag je bijspringen als anders een faillissement dreigt. De vergoeding mag niet lager zijn dan die uit de tweede bieding in de concessie, die om en nabij de 100 miljoen was. Dat is wat wij hebben toegegeven. Dat was een beperkte toegift. Die hebben wij bewust gedaan. Als het binnen die voorwaarden kon -- dat is wat de concessie toelaat -- was het voor de treinreiziger de minst slechte optie om HSA niet failliet te laten gaan.

De heer **Van Gerven**: We hebben de heer Veenman gehoord. Hij zegt dat het memorandum door hem is beleefd als een keiharde toezegging van de Staat dat die, mocht HSA in de toekomst failliet gaan, een oplossing zou bieden. U hebt de voorwaarden geschetst. Herkent u zich in de beleving van NS?

De heer **Eurlings**: Ik herken mij louter in datgene wat zwart-op-wit staat en wat ik ook in alle openheid met de Tweede Kamer heb besproken. Dat is dat wij voor de korte termijn voorkwamen dat HSA omviel in de paar jaar dat zij geen of nauwelijks treinen had door uitstel van betaling te geven, terug te betalen met rente, en de afspraak dat wij vervolgens in de praktijk zouden kijken of de businesscase voldoende was om het te redden of niet. Alleen als er een externe oorzaak was, konden we de gebruiksvergoeding beperkt verlagen. Dat is wat is afgesproken. Ik ben nog een keer door de Kamerstukken gegaan. Kijk naar een overleg met de Kamer van 4 februari 2009. Daar heb ik bijvoorbeeld heel duidelijk gezegd dat het binnen de ruimte in de concessie nooit mogelijk is om tot een lagere gebruiksvergoeding voor HSA te komen, zelfs als aan al die voorwaarden zou worden voldaan, dan destijds de nummer twee.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Dat betekent dus dat u wel ruimte zag om de vergoeding die op 148 miljoen was vastgesteld eventueel in de toekomst te verlagen naar 101 miljoen?

De heer **Eurlings**: Dat was de ruimte die er juridisch was vanuit de concessie en ook juridisch vanuit het niet-overgaan tot ongeoorloofde staatssteun. Dat is ook wat de landsadvocaat zei. Wij hebben er bewust voor gekozen die beperkte ruimte wel in het vooruitzicht te stellen, omdat het voor de reiziger slechter was als HSA zou omkiepen.

De heer **Van Gerven**: Dat punt is duidelijk. U zat erin met: we zijn niet gediend bij een faillissement, want die trein moet rijden; de reiziger moet bediend worden. Ik citeer toch nog even de heer Veenman. Hij zei gisteren dat hij het had beleefd als een keiharde verplichting voor de Staat om HSA te redden.

De heer **Eurlings**: Ik kan alleen maar constateren dat dat er niet staat. In die zin voel ik me meer thuis bij de opmerkingen die de heer Meerstadt vandaag op dit punt heeft gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Soms staat niet alles in een memorandum, in dit geval, en zit daar nog ook een kleuring en een situatie omheen waarin dat is geschetst.

De heer **Eurlings**: De voorwaarden zijn heel helder, ten aanzien van wat kan en wat niet kan. Kijkt u naar het derde advies van de landsadvocaat, van november 2008. Dat is heel helder. Nogmaals, ik heb -- daarom haalde ik dat citaat uit de Tweede Kamer aan -- heel helder gezegd dat wij, om maar een voorbeeld te noemen, nooit lager konden gaan dan wat nummer twee had geboden.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Die grens van 101 miljoen hebt u aangegeven. Er is in de aandeelhoudersvergadering van HSA gezegd dat men een mondelinge toezegging had dat als zij bijvoorbeeld over twee jaar of later in de problemen zou komen, HSA linksom of rechtsom in de benen gehouden zou worden en dat men haar niet failliet zou laten gaan.

De heer **Eurlings**: Ik herken me daar niet in. Ik ben heel helder geweest over wat we hebben afgesproken. Daar hebben we veel discussies over gehad. Ik wil nog een keer zeggen dat de ruimte die wij konden bieden beperkt was. Die hebben wij ook geboden. We wilden niet anders, want we wilden eerst de trein aan het rijden zien. We hadden immers geen informatie, dus we konden niet anders vanuit het staatsrecht en het concessierecht. Onze inschatting was toen dat we, als we het opnieuw in de markt moesten zetten, maximaal 50 miljoen per jaar zouden krijgen. Later in de tijd is mijn opvolger mevrouw Schultz op rond de 60 miljoen uitgekomen, als ik het goed heb gehoord. Dan kunt u ook begrijpen waarom ik zojuist tegen de heer Elias zei dat het zowel voor de treinreiziger belangrijk was dat HSA niet failliet zou gaan, dat we dat op zijn minst zouden proberen te voorkomen binnen die beperkte grenzen, als voor de staatsfinanciën. 100 miljoen, if worse comes to worse, is nog altijd heel wat meer dan 50 miljoen of 60 miljoen per jaar.

De heer **Van Gerven**: Zeker. In november 2008 was er ook vanuit het ministerie van Financiën kritiek. Dat maakte zich zorgen over de budgettaire gevolgen van het memorandum van overeenstemming. Hoe zat dat precies?

De heer **Eurlings**: Mijn herinnering gaat niet zozeer over zorgen van het ministerie van Financiën, maar over een heel begrijpelijke en zeer terechte vraag van mijn toenmalige ambtsgenoot van Financiën: wat betekent deze afspraak financieel in het slechtste geval? Dat is een vraag die de minister van Financiën niet alleen kan stellen, maar, in mijn beleving, ook moet stellen.

De heer **Van Gerven**: Om het nog wat te preciseren: minister Bos ziet een groot budgettair risico in de toezegging om maatregelen te treffen als de continuïteit van HSA wordt bedreigd, dus wanneer HSA failliet dreigt te gaan. Wat vond u van die kritiek van Financiën?

De heer **Eurlings**: Daar heb ik op gereageerd. Op 3 december komt de brief van Wouter Bos in mijn richting, toen ik toestemming vroeg voor het memorandum of understanding. Hij geeft daarin zijn steun, maar vraagt wel informatie over wat het in het slechtste geval kan kosten. Ik heb daarop gereageerd op 16 maart 2009. Ik heb aangegeven dat wij in het slechtste geval, als al die stringente voorwaarden van de concessie zouden gelden, tot 100 miljoen mochten zakken. Op pagina 2 van die brief heb ik nog eens nadrukkelijk geschreven dat de verwachting was dat een nieuwe aanbesteding niet meer dan maximaal 50 miljoen, prijspeil 2000, zou opleveren en dat de werkelijke opbrengst niet helemaal te voorspellen was, maar dat deze substantieel lager zou liggen dan de opbrengsten die in de begroting waren opgenomen, dus substantieel lager dan de 100 miljoen, de bodem, die wij met HSA konden bereiken. Ik denk dat dat voor iedereen evident was.

De heer **Van Gerven**: Op 3 december 2008 stuurt minister Bos die brief. Van welke datum was uw antwoordbrief?

De heer **Eurlings**: Die is van een tijdje later. Het memorandum was al gesloten, dus ik weet niet waarom daar tijd tussen heeft gezeten. Ik sprak Wouter Bos bijna elke week. We zaten twee of drie stoeltjes bij elkaar vandaan in de ministerraad.

De heer **Van Gerven**: Na het sluiten van het akkoord, van het memorandum, hebt u de heer Bos in een brief antwoord gegeven?

De heer **Eurlings**: Ja, omdat zijn reactie op 3 december positief was en ik dus voort kon gaan.

De heer **Van Gerven**: Minister Bos heeft wel kritiek, maar gaat tussen 3 en 10 december toch akkoord met dat memorandum. Welke rol speelt de discussie over het superdividend daarin?

De heer **Eurlings**: Die heeft daar in mijn herinnering geen rol in gespeeld. Ik heb dit op eigen merites beoordeeld, net als Financiën vanuit zijn positie in de werkgroep continuïteit. Zo herinner ik me dat. De discussie zat veel meer in de vraag of we ze failliet wilden laten gaan of niet omdat HSA nog geen treinen had, maar wel al de rekening moest betalen, en wat je op termijn moest doen. De NS heeft bij momenten gewoon -- ik zeg het wat onvriendelijk -- gedreigd om de concessie terug te geven of HSA failliet te laten gaan.

De heer **Van Gerven**: Maar mijn vraag ging over het superdividend. Welke rol speelt de discussie over het superdividend bij het komen tot het memorandum?

De heer **Eurlings**: In mijn herinnering geen.

De heer **Van Gerven**: Geen?

De heer **Eurlings**: Ik zie ook niets terug over het superdividend in deze brieven. Als ik me niet vergis, is de discussie over het superdividend -- die is

op veel momenten gevoerd -- heel lang na dit moment beslecht. Dat was ver in 2009, dacht ik.

De heer **Van Gerven**: Hebt u over dat superdividend gesproken met de heer Meijer, die toen voorzitter van de raad van commissarissen van NS was, en minister Bos?

De heer **Eurlings**: Niet dat ik me kan herinneren. Het kan zijn. Ik probeer echt mijn geheugen te pijnigen. Het kan zijn, maar dat is echt puur gissen. Het kan best zijn dat men een keer heeft gezegd dat men ook nog met minister Bos bezig was over een superdividend. Dat staat mij echter niet meer bij. Mijn enige reactie kan geweest zijn: dat moet je dan maar met hem regelen. Het speelde voor ons in deze discussie geen rol. Het ging hier om de vraag of wij, binnen de grenzen die waren toegelaten, de HSA overeind wilden houden of niet. Dat was ook de discussie met de Tweede Kamer.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dus geen gesprek herinneren tussen de heer Meijer, uw collega Bos en u zelf?

De heer **Eurlings**: Ik kan me geen gesprek met de heer Meijer herinneren, zo zeg ik eerlijk. U stelt mij een heel specifieke vraag, namelijk of dit het grote verhaal achter het memorandum of understanding was. Ik kan me niet herinneren dat dit bij de vormgeving van het MoU een rol speelde.

De heer **Van Gerven**: De president-directeur en de president-commissaris van NS, dus Veenman en Meijer, sturen op 10 december 2008 een brief aan de aandeelhouder, minister Bos, over het superdividend. Daarin stelt NS een aantal voorwaarden om tot afspraken over dat superdividend te komen. Eén van die voorwaarden is de oplossing die NS en Verkeer en Waterstaat hebben bereikt voor de HSA-problematiek.

De heer **Eurlings**: Ik ken die brief niet, eerlijk gezegd.

De heer **Van Gerven**: Was dit drukmiddel nodig om instemming van de minister van Financiën te krijgen?

De heer **Eurlings**: Dat lijkt mij niet, alleen al simpelweg vanwege de datering. Ik begreep gisteren uit uw verhoor -- ik kende die brief niet -- dat er een brief gestuurd zou zijn op 10 december. Wat u mij vraagt, kan alleen al niet gezien de datering, want de heer Wouter Bos heeft mij precies een week daarvoor, op 3 december, geantwoord dat hij zich kon vinden in de aanpak zoals die in het MoU was neergelegd.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Maar de brief van 10 december is een weergave van een gesprek daarvoor.

De heer **Eurlings**: Ik ken die brief niet.

De heer **Van Gerven**: Dat gesprek kunt u zich niet herinneren? U herinnert zich niet dat dat geweest is? In die brief wordt een heel duidelijke koppeling gelegd tussen het superdividend, dat in twee tranches van 700 miljoen uitgekeerd zou kunnen worden, en een oplossing die er voor de HSA-problematiek moet komen.

De heer **Eurlings**: Ik hoop dat u het begrijpt als ik u zeg dat ik hier onder ede sta en dat ik het niet comfortabel vind om over een brief van iemand anders aan iemand anders te spreken die ik niet eens ken. Dat vind ik moeilijk. Ik kan puur afgaan op wat u zegt. Wat ik zelf weet -- dan moet ik het heel dicht bij mezelf gaan zoeken -- op grond van mijn herinnering en de stukken die ik heb, is dat de koppeling met het superdividend geen rol speelde bij het memorandum dat wij hebben gesloten. Ik wil er nog één zin aan toevoegen. Dit is mijn eerlijke herinnering aan de discussies met de NS en HSA over dat memorandum. Ik herkende zeer wat de heer Meerstadt zei vandaag, dat hij -- ik zeg het in mijn woorden -- niet echt tevreden was, dat hij in 2008 die gebruiksvergoeding naar beneden wilde hebben. Ook in die zin kan ik die brief niet plaatsen. Ik ken de brief niet, dus ik heb die kennis ook niet.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben informatie dat er gesproken is door de directie van NS, de heer Meijer, met u en de heer Bos en dat in dat gesprek is gezegd: luister, jullie willen een superdividend -- dat was een verzoek vanuit Financiën -- dat kan, maar dan moet er wel een oplossing komen voor een aantal zaken, waaronder de HSA-problematiek.

De heer **Eurlings**: Ik kan u alleen maar zeggen dat ik me dat gesprek niet kan herinneren. Als u informatie hebt, hebt u informatie. Ik kan me niet alles herinneren. Mijn eerlijke herinnering van wat er gebeurd is, is dat dat geen rol speelde bij het memorandum zoals dat is afgesloten. Het memorandum was ook -- daarom vond ik de heer Meerstadt heel eerlijk -- heel beperkt, want het betrof uitstel van betaling, die met rente moest worden terugbetaald. Als het echt in de praktijk na een aantal jaar niet zou blijken te werken, kon daarnaast de kleine ruimte worden gebruikt die de concessieovereenkomst bood. Meer was het niet. Het was wat dat betreft uitstel van de echte discussie die later door minister Schultz is opgepakt.

De heer **Van Gerven**: Om het even heel scherp te vragen: u hebt niet met NS afgestemd dat er een koppeling zou worden gelegd met het superdividend als Financiën zou dreigen niet akkoord te gaan met het memorandum van overeenstemming?

De heer **Eurlings**: Ik kan me dat niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus geen afspraak gemaakt met NS: luister eens, op die manier kunnen wij Financiën onder druk zetten; als je de superdividenddiscussie inbrengt, komen wij tot een memorandum?

De heer **Eurlings**: Ik kan me niet herinneren. Ik vind het ook heel gek, gezien de datering. De NS had al toestemming gegeven voor het memorandum. De heer Bos had al goedkeuring gegeven.

De heer **Van Gerven**: Voor alle duidelijkheid: de brief van 10 december 2008 van NS aan de minister van Financiën is van ruim een week voor de

handtekening onder het memorandum werd gezet. Ik meen dat dat op 18 december is getekend.

De heer **Eurlings**: Dat is na het principeakkoord. Ik heb veel gesprekken gehad over dividenden, van Schiphol en van de NS. Ik had daar echt wel rechtstreekse methoden voor dan via een driehoekje. Ik ken die brief niet. Ik zeg u eerlijk dat bij mij het memorandum of understanding zijn ontstaansgeschiedenis heeft in de drive om er binnen de beperkte mogelijkheden voor te zorgen dat HSA niet failliet ging, omdat dat voor de reiziger en de staatsfinanciën een nog slechtere deal was.

De heer **Van Gerven**: Acht u het niet aannemelijk dat gesprekken over het superdividend en zaken als de HSA niet alleen met minister Bos zijn gevoerd, maar ook met u?

De heer **Eurlings**: Ik zeg u eerlijk dat ik het niet weet. Het zou zomaar kunnen dat als je met mensen samen zit, ze zeggen dat ze ook nog een ander akkefietje hebben met de overheid. Wat ik weet, is dat Financiën vanuit zijn aandeelhoudersrol eerder in het traject zei als aandeelhouder een discussie over dividenden, whatever that may be, niet te willen vertroebelen door een discussie over garantievermogen. Daar heeft de landsadvocaat ook voor gewaarschuwd. Die zei: pas nu op ...

De heer **Van Gerven**: Dat was het uitgangspunt. Dat klopt, maar NS wilde die verknoping wel.

De heer **Eurlings**: Dat moet u dan met NS bespreken.

De heer **Van Gerven**: Dat is ook met u besproken.

De heer **Eurlings**: Het memorandum of understanding en de insteek die ik heb gekozen, staan voor mij los van superdividenden. Zo herinner ik me dat en ik heb er ook niets van teruggelezen. Nogmaals, het betrof uitstel van

betaling dat de Staat nauwelijks wat kostte. Het was wat dat betreft een uitstel van de echte oplossing. Zo herinner ik het me.

De heer **Van Gerven**: De heer Elias gaat nog even verder op dit punt.

De heer **Elias**: Het kan natuurlijk zo zijn dat uw herinnering u op een bepaald punt in de steek laat. Dat kan. Het is een feit dat er een gesprek is geweest met de NS-top, de heer Bos en u. Dat is gevolgd door een brief. Die brief is van 10 december. Daarin wordt -- ik moet dat parafraseren, gelet op gemaakte afspraken -- een koppeling gemaakt met een aantal hangpunten, problemen die er nog zijn tussen de Staat en de NS. Een van die hangpunten is de oplossing van het HSA-dossier. Er wordt een werkelijk voor geen enkele andere uitleg vatbare koppeling gelegd tussen het verstrekken van het superdividend door NS en het oplossen van een aantal andere problemen. Zoals overigens de heer Veenman, meen ik, hier gisteren ook heeft bevestigd.

De heer **Eurlings**: Ik ken die brief niet. Als u hier zou zitten in mijn positie, zou u het op zijn minst oncomfortabel vinden om met een brief geconfronteerd te worden ...

De heer **Elias**: Ik zou het sowieso zeer oncomfortabel vinden daar ooit terecht te komen.

De heer **Eurlings**: Nou, houdt u maar op dan.

De heer **Elias**: Als ik dat geciteerd of geparafraseerd zou krijgen vanuit een enquêtecommissie die over de stukken beschikt, zou ik daar wel een oordeel over kunnen geven.

De heer **Eurlings**: Ik heb het memorandum afgesloten, nadat een werkgroep met Financiën daaraan gewerkt had, omdat de schade als HSA failliet zou gaan heel erg groot zou zijn voor de treinreiziger en voor de belastingbetaler. Ik weet niet welke discussies op dat moment speelden rond het dividend. Ik

weet wel dat op het moment dat die brief werd gestuurd, de NS zich al in principe akkoord had verklaard met het memorandum en de minister ook. Ik vind het oncomfortabel dat ik maar moet gissen wat u daar voor zich hebt liggen. Ik ken die hele brief niet. Ik heb begrepen uit uw verhoren dat er verschillende zaken waren die NS wilde oplossen en wilde aankaarten. Het is ook maar de vraag dat men dit memorandum, dat uitstel van de echte discussie was, zag als de grote oplossing van het HSA-dossier, daar waar u zelf de heer Meerstadt hier op deze stoel zojuist hebt horen zeggen dat hij eigenlijk niet zo tevreden was, omdat hij als grote oplossing die gebruiksvergoeding naar beneden wilde hebben. Dat is weer gissen van mij, omdat ik, nogmaals, die brief niet ken.

De heer **Elias**: Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Het concept van het memorandum van overeenstemming is klaar, maar dat wordt niet naar de ministerraad gestuurd. Waarom eigenlijk niet?

De heer **Eurlings**: Omdat het maar zo'n klein ding was, heel simpel gezegd. Het was maar een klein ding, want het had geen financiële gevolgen voor een ander ministerie dan voor dat van Verkeer en Waterstaat en zelfs daarvoor maar heel beperkt. Het ging om de beleidsruimte en een aanvangsdatum vervoer van een paar maanden later. Het was 10 miljoen of 19 miljoen, zo je wilt. Daar kon je tussen kiezen. Het was ook geen aanpassing van de concessieovereenkomst, omdat we aan de echte discussie niet toe kwamen. We kwamen niet toe ...

De heer **Van Gerven**: Het was toch zo dat je een latere verplichting had, in dat beroemde artikel 14, die later ook werkelijkheid is geworden, met grote potentiële financiële consequenties? U hebt zelf gesproken over de bandbreedte voor de vergoeding, die was gebaseerd op 148 miljoen en die in het uiterste geval naar 101 miljoen zou kunnen worden teruggebracht, mits er zou kunnen worden voldaan aan de voorwaarden, zoals externe

omstandigheden, enzovoorts. Dat zijn toch majeure financiële gevolgen? Het heeft ons bevreemd dat dat niet gedeeld is met de ministerraad.

De heer **Eurlings**: Het is niet geagendeerd in de ministerraad. De minister van Financiën, die de eerst aangesproken persoon is in het kabinet om dat met mij te bespreken, heeft dat onderling met mij afgehandeld, omdat het geen financiële gevolgen had voor andere ministeries op dat moment en omdat elk alternatief ook financieel, los van het vervoer, slechter zou zijn. U hebt de briefwisseling met de heer Bos gekregen. Dat wil overigens niet zeggen dat er niet op heel veel momenten ...

(Telefoon gaat)

Excuseert u mij. Dit is heel verschrikkelijk. Belt mijn broer. Ik had hem uit staan. Maar ja, dat krijg je met die pauzes. Sorry.

We hebben vast op heel veel momenten in alle openheid gesproken over het HSA-dossier. Ik herinner me nog mijn gesprek, toen ik minister mocht worden, met de formateur, de heer Balkenende. Dan heb je het ook direct over hoofdpijndossiers. Daar heb je er een aantal van als minister van Verkeer en Waterstaat. Dat hoort erbij. Toen ik naar buiten kwam, zei ik nog tegen journalisten, met een knipoog: ik heb maar een goede doos Panadol gekocht. Dit is op heel veel momenten besproken. Dit memorandum als such is, vanwege zijn kleine aard, in onderling verkeer met Financiën afgehandeld.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat noch minister Bos noch uzelf het aan de orde vond om hem in de ministerraad te agenderen?

De heer **Eurlings**: Sorry. Ik spreek misschien iets te veel. Daar excuseer ik me voor. Het is ook de drive om gewoon zo veel mogelijk informatie over te brengen. Ik ben ervan overtuigd dat als wij hadden kunnen doorpakken en als NS/HSA na al die gesprekken wél met de grote informatie op tafel was gekomen die nodig was voor het bekijken van het echte grote verhaal, of de gebruiksvergoeding naar beneden kon of niet, er waarschijnlijk een discussie

was gekomen over de aanpassing van de concessieovereenkomst en die was naar mijn inschatting zeer zeker geagendeerd.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u als er in 2008 volledige openheid van zaken was gegeven, misschien toen al de discussie had gevoerd die later door uw opvolger, minister Schultz, is gevoerd.

De heer **Eurlings**: Wij konden en wilden niet verder gaan met dat memorandum dan uitstel van betaling en een procesafpraak over de manier waarop je, in lijn van de concessie, zou omgaan met een mogelijk faillissement, binnen beperkingen. Wij konden en wilden niet verder gaan omdat wij niet de informatie hadden, en ook niet kregen, waarop wij een verdere discussie konden baseren.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebt u het niet failliet laten gaan?

De heer **Eurlings**: Wij hebben er bewust voor gekozen HSA niet failliet te laten gaan, binnen beperkingen. Ik kon het immers niet voorkomen. Het had zo kunnen zijn dat zij failliet was gegaan. We hebben ervoor gekozen om ze, binnen wat wij daar realiter aan konden doen, niet failliet te laten gaan, omdat dat dat voor de treinreiziger een treinproduct zou opleveren dat nog veel later op de rails zou komen en voor de belastingbetaler een nog zwaardere aderlating had betekend dan het maximale gevolg van het memorandum of understanding. Dat is in alle openheid afgewogen, ook door de landsadvocaat, en met de Tweede Kamer besproken. Een meerderheid van de Kamer steunde die lijn.

De heer **Van Gerven**: U hebt gezegd dat het eigenlijk een bron van ergernis was, en eigenlijk veel meer, dat NS of HSA die cijfers niet leverde over hoe het nu werkelijk zat met de businesscase, met het financiële ondernemingsplan, en wat de werkelijke vooruitzichten waren. Je zou ook kunnen zeggen: het komt ons eigenlijk ook wel goed uit als ministerie, want wat niet weet, wat niet deert.

De heer **Eurlings**: Dat is niet mijn lijn, kan ik u zeggen. Ik heb zeven gesprekken op rij gevoerd in 2008 en ik heb zelfs een gesprek vlak van tevoren geannuleerd. Ik heb zwart-op-wit gezegd: geen cijfers, ik praat niet eens meer. Dat geeft wel wat aan. Ik vond overigens hetgeen op dat vlak in uw gesprek met de heer Döbken naar voren kwam, heftig. Dat gezegd hebbende, probeerden wij te doen wat wij konden met de informatie die wij hadden. Dat was in 2008, 2009 en 2010 voorkomen dat door het feit dat de treinen te laat kwamen, in die tussenfase de boel zou omvallen. Dan was namelijk de treinreiziger het grootste slachtoffer geweest.

De heer **Van Gerven**: U zei: wat Döbken heeft gezegd, was heftig.

De heer **Eurlings**: Als ik het op mijn manier parafraseer, kwam uit dat gesprek naar voren dat er een soort bewuste strategie was om sommige informatie wel en andere niet te delen. Als ik me niet vergis -- corrigeert u mij als ik het verkeerd begrepen heb -- leek het ook zo te zijn dat er bewust via een tariefrestrictie vanaf het begin van de concessie, vanaf het moment dat de concessie gesloten was, is geprobeerd om niet zozeer de prijs van de treinkaartjes te verlagen om meer mensen in de trein te krijgen, maar bovenal om gewoon zelf vet op de botten te krijgen en dus terug te onderhandelen op het te hoge bod. Dat raakt mij. Niet zozeer alleen als minister, maar ook als Kamerlid.

Wij hebben in 2002 een heel intensieve discussie gehad over de vraag of wij die tariefrestrictie niet moesten invoeren. Ik vond dat een belangrijke discussie. Sommige mensen verkneukelden zich bij die 148 miljoen, maar je moet ervoor oppassen dat goedkoop, van het geld komt binnen, niet duurkoop wordt. "Penny wise, pound foolish" heb ik toen gezegd. De infrastructuur van de hsl kost heel veel miljard. Het bedrag is genoemd. Als je met belastinggeld zo'n dure infrastructuur aanlegt, moet je er maximaal voor zorgen dat zo veel als mogelijk treinreizigers onder een zo gunstig als mogelijke conditie, dus een laag tarief, van die heel dure infra gebruik kunnen maken. Daarom hadden we de discussie over de tariefrestrictie in 2002: zouden we niet het bedrag per jaar verlagen, omdat dan de kaartjes goedkoper worden en we veel meer mensen in die trein krijgen? Dat hebben

we uiteindelijk om maar één reden niet doorgezet: omdat minister De Boer, die zelf tegen een tariefrestrictie was ...

De heer **Van Gerven**: U was ervoor, hè?

De heer **Eurlings**: Ja, ik was ervoor. Naar mijn inschatting -- mevrouw Dijkema van de PvdA was ook voor -- was een meerderheid van de Kamer ervoor. Dat was mijn inschatting in die discussies. Er is maar één reden waarom wij dat toen niet hebben doorgezet, namelijk dat minister De Boer het gelijk aan zijn zijde had toen hij zei dat hij geen achtergrondinformatie over de businesscase kreeg en dat hij dus niet kon uitsluiten -- dat was een verdenking -- dat NS of HSA niet bezig was om de kaartjes goedkoper maken met die tariefrestrictie om meer mensen in de trein te krijgen, maar vooral om vet op de botten te krijgen. Als je dan achteraf dat gesprek tot je neemt, is dat heftig.

De heer **Van Gerven**: Even afrondend. Dat is een verklaring voor het feit dat u destijds de ingediende motie over de tariefrestrictie niet hebt gesteund: dat de businesscase, de feiten van de zijde van NS, niet op tafel kwamen.

De heer **Eurlings**: Dan snapt u mijn harde woorden over het gebrek aan inzicht in cijfers, als vanaf het begin van die discussie in pakweg 2002, toen ik nog Kamerlid was, tot in 2008 na zeven intensieve gesprekken op rij nog geen openheid is over de aannames van de businesscase.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog één vraag over het voorgaande punt. We zijn het allemaal heel erg in detail en heel precies doorgegaan. Als je er nu van een wat grotere afstand naar kijkt, zie je dat u een aantal problemen tegelijk probeerde op te lossen. Dat gebeurt dan wel op een manier die later nog verregerende financiële gevolgen heeft. Was dat niet toch veel te riskant, als je erop terugkijkt? Later moest het probleem immers alsnog worden opgelost.

De heer **Eurlings**: Het is mijn inschatting dat het probleem sowieso linksom of rechtsom moest worden opgelost. Je ziet ook dat de landsadvocaat in zijn advies, ik meen het tweede van de drie, verschillende opties naloopt, inclusief de optie die mijn opvolgster, minister Schultz, uiteindelijk heeft gekozen, namelijk het oplossen van de HSA-problematiek en het vervolgens onderbrengen in de hoofdconcessie. Ook die optie wordt heel nadrukkelijk genoemd. Ik heb van mijn oud-ambtenaren begrepen dat in de discussie die is gevolgd, minister Schultz in alle openheid -- dat kan zij beter zelf met u bespreken -- verschillende varianten met de Kamer heeft besproken. Dat probleem kwam er dus sowieso. Ik had liever gehad dat we die discussie al in 2008 hadden gevoerd en misschien nog veel eerder, misschien wel in de tijd van mijn voorganger. Als je gewoon te veel hebt geboden -- wat nu toch het beeld lijkt te zijn -- leg dan liever alles open op tafel, want je hebt elkaar hard nodig om die trein zo snel als mogelijk op de rails te krijgen. Het heeft mij teleurgesteld dat het zo lang heeft geduurd.

De heer **Elias**: U zegt dat het varianten waren die de landsadvocaat noemde, maar die draagt geen politieke verantwoordelijkheid. U had ook die andere variant al eerder kunnen inzetten, als u dat had gewild.

De heer **Eurlings**: Ik wilde die niet inzetten, de grote oplossingsdiscussie, voordat ik inzage kreeg in de cijfers. Dat vond ik onverantwoord. De gesprekken, in deze zaal opgenomen, die ik als televisiekijker heb mogen volgen, hebben mij alleen maar gesterkt in het beeld dat het verstandig was om echt openheid over de cijfers te eisen en maximale druk uit te oefenen. Het is heel teleurstellend dat het zo lang heeft geduurd.

De heer **Elias**: Zeker. Wij kunnen bevestigen dat uit de stukken blijkt dat u op enig moment een gesprek hebt geweigerd omdat u die cijfers niet had. Dat is correct.

In maart 2008 wordt de 22ste voortgangsrapportage HSL-Zuid -- ik herhaal, de 22ste -- voorbereid. Dat is periodieke verslaglegging van het ministerie aan de Tweede Kamer over de hsl. Uit de voorbereiding blijkt ons dat ervoor is gekozen om in de aanbiedingsbrief daarvan alle verwijzingen naar de

financiële positie van HSA en een mogelijk faillissement weg te laten. Waarom wordt de financiële situatie van HSA op dat moment niet met de Kamer gedeeld?

De heer **Eurlings**: Dat kan ik me niet herinneren. Ik stond grote openheid voor, van mijn kant. Ik vind het gevaarlijk om op deze stoel te gokken of te raden. Ik weet wel uit die tijd, die tijdspanne, dat we geen informatie hadden en dat dus het enige dat wij iedere keer hadden, was dat hun reactie op onze vragen was: wij gaan failliet, wij dreigen om te vallen. Dat zei men in 2004 en dat zei men in mijn tijd. Vervolgens weigerde men echter om informatie te geven. Dat was dus precies de problematiek waar we in die periode helaas in zaten.

De heer **Elias**: Uit stukken die in ons bezit zijn, blijkt een iets ander beeld. Daaruit blijkt dat die voortgangsrapportage samen met HSA wordt voorbereid. Was dat overigens gebruikelijk?

De heer **Eurlings**: Het zal zijn dat je daar contact over had. Ik nam gewoon de beslissing over wat daarin kwam te staan. Ik denk dat er in die voortgangsrapportages ook heel wat informatie zat die voor HSA niet prettig was. Ik probeerde echter wel -- dat heb ik aan het begin van mijn ministerschap nadrukkelijk gezegd -- zo goed en zo kwaad als het ging uit die juridische loopgraven te komen. Ik trof dus de situatie aan dat mensen maanden niet met elkaar praatten, allemaal vanuit deelbelangetjes, en de treinreiziger de grote verliezer was.

De heer **Elias**: Dat hebt u al eerder gezegd. Wij treffen in de stukken aan -- dat verbaast ons -- dat van de kant van HSA aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, aan de topambtenaren die die voortgangsrapportage moeten maken, wordt gesuggereerd om het alleen maar over ERTMS te hebben, dat probleem met dat veiligheidssysteem, als reden waarom iedere keer de boel vertraagd is en nergens te praten over financiële problemen, om die maar weg te laten. Dat suggereert HSA aan topambtenaren van uw departement. Daar hebben wij stukken van. Weet u daarvan?

De heer **Eurlings**: Nee. Ik kan me dat niet herinneren. Als u die stukken zo leest, zoals u het zegt, kan ik mij uw vraag zeer wel voorstellen. Ik bied u aan om deze vraag aan mijn toenmalige ambtenaren voor te leggen en u daar nadere informatie over te geven. Ik kan me het gewoon niet herinneren. Ik weet alleen van mijn kant dat ik de relaties goed probeerde te houden, maar dat ik echt geen schroom had om daar waar dat nodig was stevige dingen te zeggen. Dat is mijn aard niet zo.

De heer **Elias**: U moet gewoon van mij aannemen dat ik hier geen dingen zit te verzinnen. Wij beschikken over die mails en over die stukken. Er is dus verkeer waarin wordt gezegd, wordt geschreven: "Doe dat nou zo, dat is de beste manier. Heb het nou maar alleen over die ERTMS en laat alles weg wat te maken heeft met het proces van specificeren, certificeren en toelaten ... Sorry, laat alles weg wat over de financiële positie van HSA gaat, een eventueel faillissement, en heb het alleen maar over de problemen rond ERTMS." De vraag die zich dan serieus aandient, is of hier de Kamer geen zand in de ogen wordt gestrooid of wordt misleid.

De heer **Eurlings**: U zegt nu iets. De vraag is echter of als -- dat weet ik nu ook niet -- al die onderwerpen niet in die voortgangsrapportage zijn gekomen, waarom dat het geval is en waarom die keuze is gemaakt. Dat weet ik niet meer. We hebben altijd geprobeerd om in alle openheid en heel uitvoerig de Kamer te informeren, zelfs veel uitvoeriger dan tevoren gebruikelijk was. Dat waren lessen die ook Karla Peijs aan het eind van haar ministerschap heel duidelijk heeft getrokken. Daarom bied ik u aan om mijn toenmalige ambtenaren te vragen of zij zich herinneren waarom wij bepaalde keuzes hebben gemaakt in de rapportage. Ik kan me dat niet herinneren. Nogmaals, ik heb er geen enkele herinnering aan dat ik mij beperkt voelde om te zeggen wat ik moest zeggen. Ik heb ook geen herinnering aan verkeer met de Kamer over dat men daar vond dat men heel veel informatie niet zou hebben.

De heer **Elias**: Het probleem is dat in die interne mails wordt aangegeven dat een topambtenaar van uw departement die lijn zelf onderstreept.

De heer **Eurlings**: Ik ken ook die mails niet. Ik bied nogmaals aan -- dat is een geste van mij, omdat ik ook vind dat er sprake moet zijn van waarheidsvinding -- om dat na te zoeken en na te vragen, en u daarna te informeren. Ik weet het gewoon niet.

De **voorzitter**: Ik schors tien minuten.

Het verhoor wordt geschorst van 17.48 tot 18.00 uur.

De **voorzitter**: Welkom terug, mijnheer Eurlings. Laat ik beginnen met iets uitleggen wat ook voor de mensen die dit verhoor volgen van belang is om goed te begrijpen. De commissie heeft veel informatie gevorderd van diverse partijen. Om begrijpelijke redenen -- de wet biedt daar ook een mogelijkheid voor -- doen partijen soms het verzoek aan de Kamer om zaken vertrouwelijk in behandeling te nemen. De commissie hecht eraan om daar heel zorgvuldig mee om te gaan, eenvoudigweg omdat onze wet -- die heeft de basis dat er informatie kan worden uitgewisseld, maar soms op basis van vertrouwelijkheid -- ons instrument is als enquêtecommissie.

In dit geval hebben wij een stuk gekregen van de NS met een beroep op blijvende vertrouwelijkheid. De commissie neemt altijd een besluit om dat te honoreren of niet. Dat maakt dat wij uit sommige stukken parafraseren of ze in een sfeer zetten, maar niet letterlijk citeren. Er zijn ook stukken die de commissie ofwel later besluit om te gebruiken ofwel meteen in een verhoor noodzakelijk vindt om op tafel te leggen. Dit was zo'n voorbeeld. Dit stuk hebben wij gekregen van de NS, niet van de Staat. Het gaat meer over de infrastructuur en daarover was hen deze vraag niet gesteld, maar wij hebben de mail wel gekregen. Daarom hebben wij net in de schorsing u deze mail ook gegeven, mijnheer Eurlings. Ik denk dat u zult begrijpen waarom. Het is namelijk een mail die in essentie gaat over de medewerking vanuit HSA aan informatieverstrekking aan de Kamer, waarin een verwijzing in staat naar een medewerker van Verkeer en Waterstaat.

De commissie wil graag van de getuige een reactie op deze mail, in het licht van de vragen die zij net heeft gesteld over de wijze waarop NS meewerkt aan voortgangsrapportages of informatieverstrekking aan de Kamer. Daar hebt u al iets over gezegd. De commissie hoort vooral graag een reactie op de verwijzing naar het weglaten van informatie over de financiële positie en een mogelijk faillissement, waarbij zij overigens heeft gecheckt of dat is gebeurd. Wij hebben moeten constateren dat dit daadwerkelijk voornamelijk is gebeurd. Wilt u daarop reageren, mijnheer Eurlings?

De heer **Eurlings**: Ik ben u er allereerst dankbaar voor dat u mij de mail in vertrouwelijkheid hebt gegeven. Die geeft een hoop duidelijkheid. Ik zal hem niet letterlijk voorlezen, maar het is een mail van 26 maart 2008 over het al dan niet ingaan op de financiële positie van de HSA. Ik kan alleen maar gissen, want ik heb niet alle informatie over allemaal mails tussen apparaten voor mijn geest. Misschien en waarschijnlijk heb ik deze niet eens gezien. Ik maak toch even een aantal opmerkingen.

Allereerst gaat de voorgangsrapportage 22 niet over de periode maart 2008, maar ongeveer over het najaar van 2007. Dat is een periode die wat verder terug ligt. Het is een feitelijke rapportage, over gecheckte en gevalideerde feiten. De mail van 26 maart is bovendien van slechts een kleine vijf dagen na het allereerste signaal dat ik als minister kreeg van NS en HSA -- dat was op 21 maart -- dat er toen toch echt acuut problemen zouden zijn. In het gesprek met de heer Elias heb ik net nog een keer gewag gemaakt van het feit -- dat erkende hij -- dat ik heel veel later, in augustus, nog een keer een gesprek vlak van tevoren heb geannuleerd, waarbij ik zei: als ik nu geen informatie krijg, weiger ik nog te spreken. Zo hoog liep dat op.

Ik als minister had dus een eerste signaal op 21 maart. We hadden nog geen te valideren informatie en hadden die informatie nog allerminst gevalideerd.

De voortgangsrapportage ging dus niet over maart 2008. Dat zijn zomaar gedachten die ik daarbij heb. Ik voel me daar in die zin comfortabel mee, dat u als u de tijdlijn verder doorkijkt, ziet dat ik op 14 mei 2008 in een groot algemeen overleg met de Tweede Kamer in alle openheid heb besproken dat HSA aangaf in een lastige financiële positie terecht te komen door het ontbreken van locomotieven. Ik heb toen ook toegezegd dat nadere

informatie zou volgen, zodra er meer duidelijkheid was over mogelijkheden en onmogelijkheden. Als mijn tijdlijn correct is, heb ik dit op mijn eerste contactmoment met de Kamer direct gewisseld en heb ik ook aangegeven wat het vervolg zou zijn.

Een andere vraag is of een onderbouwing die er niet is, en die dus nog niet gevalideerd is in een tijdspanne die niet thuishoort in VGR 22, vier of vijf dagen na het eerste signaal in die voortgangsrapportage moet komen. Ik zeg dit vers van de lever, maar vanuit het echte vertrouwen bij mij zelf -- ik weet hoe ik daarop zat, als oud-Kamerlid -- dat ik alles gewoon naar buiten heb gegooid en alles op straat heb gelegd. Ik heb daar in mijn eerste debat een speerpunt van gemaakt en heb daar ook regelmatig positieve opmerkingen van de Kamer over teruggekregen. Dat is nog iets anders dan iets dat zo maar weer een signaal is en dat op geen enkele manier te valideren is, in een voortgangsrapportage zetten.

Mijn inschatting is -- dat vind ik overigens weinig comfortabel in het gesprek dat wij hebben -- dat het zoiets moet zijn, ook omdat ik direct daarna, op 14 mei, in het eerste overleg met de Kamer daar een heel groot punt van heb gemaakt, dat in openheid heb benoemd en de Kamer erbij heb gehouden gedurende de maanden die volgden.

De **voorzitter**: In de mail staat expliciet dat het gaat om de conceptaanbiedingsbrief van die 22ste voortgangsrapportage. Kunt u zich voorstellen dat toen wij het voorstel lazen om overal die verwijzingen weg te halen, wat het ministerie eigenlijk al had aangegeven te doen, en gewoon te vermelden dat het niet kunnen rijden een probleem was met de ERTMS, dat ons als commissie verbaasde?

De heer **Eurlings**: Zeker. Daarom zei ik net al tegen de heer Elias dat ik mij die vraag zeer wel kan voorstellen, na het lezen daarvan. Ik probeer u mijn inkleuring te geven. Er was werkelijk geen enkele reden om niet alles direct neer te schrijven. De vraag is echter wel in welk document dat moet gebeuren. Ik had natuurlijk wel intussen -- staat u mij dat toe -- heel vaak gehoord dat van alles en nog wat niet zou werken en dat de zaak failliet zou

gaan. Ik had tegelijkertijd heel vaak gehoord dat ik geen informatie zou krijgen.

De **voorzitter**: Dat hebt u helder gemaakt.

De heer **Eurlings**: Dit is net na dat eerste gesprek. Zodra ik een overleg had met de Kamer, op 14 mei, heb ik het proces dat net was begonnen benoemd en met haar bediscussieerd.

De **voorzitter**: Ik zeg u dat in die 22ste voortgangsrapportage die verwijzingen niet zijn opgenomen, hoewel er signalen waren. Ik neem aan dat u zich kunt voorstellen dat dat de verbazing van de commissie vergrootte, dat het een bevestiging was van wat hier staat.

De heer **Eurlings**: Tegelijkertijd kan ik me voorstellen dat u begrijpt dat voortgangsrapportage 22 een zeer feitelijke rapportage is met gevalideerde feiten over hoe wij stonden en dat het bovendien over een andere periode ging dan die waarin de melding werd gedaan. Een paar dagen voor de rapportage definitief gedrukt zou worden, is er ineens toch een acuut probleem waarover ik verder nog niet eens iets van informatie heb gekregen, behalve dat signaal. Een halfjaar later zit ik nog te hengelen naar informatie.

De **voorzitter**: Ja, maar deze mail gaat over de conceptaanbiedingsbrief. Er is een uitwisseling over de vraag wat aan de Kamer toegestuurd moet worden, over de aanbiedingsbrief die daarbij hoort. Dat doet een ministerie altijd. Dat stuurt een pakket met een brief erbij. Dat daar zo over van gedachten wordt gewisseld, is op zijn minst bijzonder.

De heer **Eurlings**: Ik weet niet wat erachter zat. Ik kan alleen zeggen dat ik er zelf op stond dat alles heel open werd gewisseld. De Kamer was daar ook positief over, in heel veel bewoordingen en heel veel debatten. Ik kan me dus -- dat is gissen -- alleen maar voorstellen dat het ofwel inhoudelijk was van "daar komen jullie weer met zo'n signaal, net als in 2004 bij Karla Peijs, met nul onderbouwing" ofwel dat het gewoon niet in de voortgangsrapportage

paste, maar ik het zou melden aan de Kamer zodra ik haar zou spreken. Dat laatste heb ik gedaan. Ik zou ook werkelijk niet weten -- daarom voel ik me er comfortabel bij -- wat ertegen zou zijn om dat in alle openheid te bespreken. Waarschijnlijk ook omdat ik er altijd aan toevoegde dat ik informatie nodig had, dat ik de businesscase nodig had.

De **voorzitter**: Dat hebt u helder gemaakt.

De heer **Eurlings**: Ik kon dus de druk opvoeren, ook via het debat met de Kamer.

De **voorzitter**: De heer Elias vervolgt het verhoor.

De heer **Elias**: Ik stel hier nog één vraag over, met uw goedvinden.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Elias**: Ik houd het gewoon heel feitelijk. Wat vindt u ervan dat uw topambtenaren worden geadviseerd over de beste manier waarop ze de Kamer in een bepaalde richting kunnen sturen door een kleur te geven aan een voortgangsrapportage? Wat vindt u van dat feit? Dat blijkt immers zonneklaar uit de mail die u voor u hebt liggen.

De heer **Eurlings**: Dat ben ik niet met u eens. Ik heb de mail hier voor me liggen. Daar blijkt niet uit dat de Kamer een richting op wordt geduwd of dat er kleuring wordt gegeven. Daar blijkt heel feitelijk uit dat een aantal verwijzingen wordt weggelaten. De reden waarom dat is -- daarom zei ik dat ik het ministerie daar nog wel naar wil vragen, omdat ik het zo niet kan achterhalen -- kan heel goed gelegen zijn in het feit dat er onenigheid was, van "daar komt HSA weer en we hebben nog niet eens de eerste check kunnen doen of deze informatie ook iets van waarheid in zich heeft". Een voortgangsrapportage is een feitelijke rapportage, waarbij ik als minister moest staan voor de waarheid en de feitelijkheid. Dat is iets anders dan in een debat over zo'n rapportage te zeggen: by the way, er is nu een heel

andere discussie op gang gekomen, namelijk die rond een mogelijk faillissement; weet dat wij zo en zo doen, ik houd u op de hoogte. Dan is wat anders dan het ongevalideerd zwart-op-wit opschrijven. Dat kan dus heel goed de reden zijn waarom dit zo is gedaan, dat er tweespalt over was, dat het niet gevalideerd was en dat het zeker niet in de termijn van die voortgangsrapportage hoorde. Dat is wat ik in deze mail lees, gewoon sec, en zeker niet dat er een bewuste doelstelling zou zijn om te kleuren. Ik zou zelf in de hoogste boom zitten als dat zo zou zijn.

De heer **Elias**: Wij nemen kennis van uw interpretatie.

In de commissievergadering van 20 november 2008 meldt u aan de Kamer dat u er op hoofdlijnen uit bent met HSA. We zijn nu weer wat verder. Vanwege het bedrijfsvertrouwelijke karakter van de deal, kunt u niet op alle details ingaan. U zegt dan toe de Kamer spoedig met een vertrouwelijke brief en briefing nader te informeren. Die brief verstuurt u op 10 december 2008. In die brief aan de Kamer gaat u in op de opbrengsten van de HSL-Zuidconcessie wanneer deze opnieuw aanbesteed zou worden: stel dat we zouden stoppen, wat gebeurt er dan? De inkomsten zouden dan aanmerkelijk lager zijn dan die uit de al overeengekomen overeenkomst. U schetst daarbij een hypothetische opbrengst van een bepaald bedrag, een stuk lager dan het uiteindelijk via het vehikel HSA beoogd was te worden. Welk bedrag was dat? Wat was het bedrag waar u op uitkwam, als er een alternatief zou worden gevonden?

De heer **Eurlings**: Wij liepen ertegenaan dat we als HSA zou omvallen -- u weet dat de NS daar soms op zinspeelde of negatief gezegd wat mee dreigde: misschien geven we het wel terug en stoppen we ermee -- het binnenlandse gedeelte van die hogesnelheidslijn niet meer exclusief zouden kunnen aanbesteden. Daar kwam bij dat de economie anders was et cetera. Wij schatten, zo zeg ik uit mijn hoofd, in dat de waarde eerder om en nabij de 50 miljoen zou liggen dan om en nabij de 100 miljoen gebruiksvergoeding, die wij minimaal moesten blijven vragen aan HSA. Daar zit dus het verschil in voor de staatskas. Als de HSA in de concessie zou blijven, zou je in het allerslechtste geval nog minimaal 100 of 101 miljoen per jaar hebben. Als je

het zou teruggeven aan de markt dan zou je niet alleen veel later treinen hebben, maar ook nog maar om en nabij de 50 miljoen hebben en zou er dus sprake zijn van een stevige financiële aderlating.

De heer **Elias**: Welke onderzoeken hebt u laten uitvoeren om dat bedrag van 50 miljoen te valideren?

De heer **Eurlings**: Dat kan ik zo niet zeggen. Ik kan alleen constateren dat mij opvolgster uiteindelijk dit pad is opgegaan. Als ik goed ben geïnformeerd, kwam zij uiteindelijk uit op een waarde van om en nabij de 60 miljoen. Dan zit je toch ongeveer in dezelfde bandbreedte en dus aanmerkelijk lager dan de 100 miljoen die je minimaal moest vragen.

De heer **Elias**: Zeker. Wij kunnen echter niet vaststellen waar dat bedrag vandaan kwam en of het geen slag in de lucht is geweest. Hoe kwam u aan dat cijfer?

De heer **Eurlings**: Ik kan dat nu niet reproduceren. Nogmaals, in de praktijk is onder mijn opvolgers gebleken dat het misschien geen 50 miljoen was, maar 60 miljoen. Het was dus om en nabij die grootte. U moet daarbij ook in ogenschouw nemen dat als we iets hebben geleerd van die bieding uit het begin van de nieuwe eeuw, het is dat iedereen ernaast zat wat betreft de precieze hoogte. Het blijft gokken. Dat de waarde aanmerkelijk lager zou zijn, omdat HSA nog wel het exclusieve recht had en je dat in de toekomst niet meer zou kunnen gunnen -- de zogenaamde Dutch way for the Dutch, de Nederlandse uitzondering, was vervallen -- was boven elke twijfel verheven. Dat je aanmerkelijk lager uit zou komen dan de tweede bieding in de oude situatie, was daarmee ook boven twijfel verheven.

De heer **Elias**: Het was in elk geval vanuit u gezien een sterk argument om de Kamer ervan te overtuigen om het pad dat u voor zich zag, namelijk doorgaan met HSA, te blijven volgen.

De heer **Eurlings**: Het voornaamste argument voor mij was en is dat ik alles op alles wilde zitten, met wie dan ook, om die treinen zo snel als het kon op de rails te krijgen. Als uit onze interne onderzoek was gebleken dat dat sneller had gekund zonder HSA, had ik er geen enkele moeite mee gehad om HSA te laten afzinken. Omdat uit ons onderzoek, gesteund door de landsadvocaat, bleek dat het veel erger zou worden voor de treinreiziger als HSA failliet zou gaan, nog veel erger, hebben wij er binnen de beperkingen die golden voor gekozen om HSA overeind te houden. Dat was de hoofdreden. Daarbij vormden de financiën natuurlijk een tweede reden. De minister van Financiën keek ook mee, ook naar de staatskas. Ik vond het bovendien, ook vanwege alle ergernis over het niet uitwisselen van informatie, wel fijn aan het memorandum dat het nadeel in die zin een voordeel werd: omdat wij geen informatie kregen, hebben wij de lijn gekozen dat pas na drie of vier jaar te evalueren op basis van echte, daadwerkelijke cijfers in plaats van op basis van allemaal estimates en informatie die wij nog niet gekregen hadden.

De heer **Elias**: U laat aan de Kamer weten dat HSA de beschikking heeft over een garanti kapitaal van 200 miljoen euro. Dat is vaker besproken. Eerder vandaag hadden we het met u over het feit dat er leningen waren verstrekt door de NS aan HSA op zodanige condities dat met terugbetaling eigenlijk dat garanti kapitaal zou verdampen. U zei toen dat u daar in elk geval niet van wist. Daaruit moet ik afleiden dat de Kamer daar dus ook niet van wist, want u hebt de Kamer daar in elk geval niet over kunnen informeren.

De heer **Eurlings**: Kunt die vraag herhalen?

De heer **Elias**: Er was een garanti kapitaal van 200 miljoen bij HSA. We bespraken eerder dat de NS op bepaalde voorwaarden leningen heeft verstrekt aan HSA, om ervoor te zorgen dat zij voort kon, maar dat die op een zodanige manier waren vormgegeven dat die op de eerste dag van de exploitatie moesten worden terugbetaald. Dat kon natuurlijk alleen met het vigerende garanti kapitaal. Wij hebben eerder in het verhoor vastgesteld dat

u niet wist van die voorwaarden waaronder die leningen ter beschikking werden gesteld die ik net noemde, de voorwaarden die NS aan HSA stelde. De Kamer wist dus ook niet van die leningen, van de voorwaarden, en wist dus ook niet dat het garantiekapitaal al heel snel verdampt zou zijn als het zou moeten worden aangesproken.

De heer **Eurlings**: De Kamer wist absoluut dat het garantiekapitaal snel verdampt zou zijn als het moest worden aangesproken. Ik heb u zojuist, in een eerdere discussie, heel nadrukkelijk het onderzoek van PwC laten zien, dat een validatie was van de kostenstaat van de NS, van de gegevens die men uiteindelijk leverde. Ik heb ook gezegd dat de discussie in de Kamer erover ging dat van die 200 miljoen in 2009 en 2010 al 150 miljoen, dus drie kwart, puur zou verdwijnen door de rekening die HSA aan de Staat zou moeten betalen. Dat was 150 miljoen.

De heer **Elias**: Het was dus eigenlijk nog erger, omdat, wat velen niet wisten, de NS die leningen op die merkwaardige voorwaarden had verstrekt, waardoor meteen zodra er verdiend zou worden de terugbetaling plaats zou moeten vinden en dus dat garantiekapitaal in nog sterkere mate zou moeten worden aangesproken.

De heer **Eurlings**: Dat kan. Als u de stukken goed hebt bekeken -- dat hebt u zeker gedaan -- hebt u gezien dat het vertragen van de terugbetaling van die lening op een gegeven moment door ons is geopperd als een van de onderdelen van het totaalconcept. Ik constateer dat wij daar niet in zijn geslaagd, net zo min als wij geslaagd zijn in het vergroten van het garantievermogen. In de ERTMS-claim zijn we wel geslaagd. Dat is het reële verhaal. We hebben dat via de aandeelhouder proberen te spelen. Ik constateer dat hier voor de kosten aan de kant van HSA zelf min 50 miljoen en min 10 miljoen cashflow, exclusief gebruiksvergoeding, staan. Ik kan hier nu niet schatten hoe verschillend het was geweest als die leningen later waren terugbetaald. Ik ben het met u eens, mijnheer Elias, dat het niet heeft geholpen dat de NS haar dochter die leningen direct wou laten terugbetalen.

De heer **Elias**: Na uw brief van 10 december, waarover wij het net hadden, volgt op 17 december 2008 een vertrouwelijke briefing aan de Kamer. U acht het wenselijk dat de Kamer nog voor het reces, het kerstreces, instemt met dat veelbesproken memorandum. Waarom die haast?

De heer **Eurlings**: Er was een acuut probleem. Dat was gebleken. Ik vond het goed om dat snel en intensief met elkaar te bediscussiëren. Als er geen acuut probleem was gebleken door de screening van PwC, hadden wij de noodzaak tot een memorandum op dat moment veel minder gevoeld.

De heer **Elias**: Op 20 november -- u zegt dat u haast had -- gaf u aan dat u er op hoofdlijnen uit was en dat u het snel in een vertrouwelijke brief aan de Kamer zou toelichten. Waarom heeft het dan tot 10 december geduurd totdat die vertrouwelijke brief aan de Kamer werd gestuurd, dus twintig dagen?

De heer **Eurlings**: U ziet hier -- dat vind ik wel grappig -- dat ik gewend was om de Kamer altijd onmiddellijk te informeren als er iets gebeurde. Als het is zoals u zegt, heb ik de Kamer er dus over geïnformeerd dat er een conceptmemorandum was waarover overeenstemming was nog voordat alles formeel was afgehecht. Dat is precies zoals ik het zelf voelde. Ik probeerde de Kamer altijd volledig deelgenoot te maken van de dingen die gebeurden. Op 3 december is het akkoord gekomen van de minister van Financiën. Nadat ik hem daar eind november over heb gesproken, is hij daar op 3 december op teruggekomen. Dat is in elk geval een van de dingen die nog formeel moest worden. U weet dat het ministerie van Financiën via de ambtenaren in de werkgroep continuïteit van het begin tot het eind mede aan dit proces heeft gesjord.

De heer **Elias**: Was de reden niet dat u moest wachten op het akkoord van minister Bos en daarmee ook op de brief over het superdividend van de NS?

De heer **Eurlings**: Daar staat me echt niets van bij. Nee.

De heer **Elias**: Ik vraag het u omdat dat ook weer in relatie staat tot de eerder besproken brief van 10 december van de president-commissaris en de president-directeur van de NS, waarin heel nadrukkelijk door hen in de richting van Financiën een koppeling werd gelegd tussen oplossing van het HSA-dossier en het superdividend.

De heer **Eurlings**: Toch even, met de tijd en de feiten in de hand: op 20 november is er een principeakkoord over het memorandum, ook met de directie van de spoorbedrijven en op 3 december geeft Wouter Bos zijn fiat. Ik heb de data van de superdividenddiscussies niet meer helemaal helder. Ik constateer overigens dat er meer eisen waren van de NS, zoals verlaging van de concessietarieven en weet ik niet wat. Men probeerde van alles te verbinden aan onder andere een oplossing van de HSA-problematiek. Ik weet niet of de MoU de oplossing was. De heer Meerstadt zei zojuist dat hij niet tevreden was en graag meer had gewild. Het was geen eindoplossing. Dat alles gezegd hebbende, heeft dat dividend volgens mij pas ergens in 2009 zijn beslag gekregen. Ik herken dat dus niet.

De heer **Elias**: De koppelingen die in de brief van de NS aan de aandeelhouder, aan minister Bos, worden gelegd, kunt u niet aan de Kamer gemeld hebben, want u was van die kwestie niet op de hoogte. U zegt dat minister Bos bij brief van 3 december al heeft ingestemd, dus dat het moeilijk waar kan zijn dat er daarna nog een soort koppeling wordt gemaakt door de NS. Toch? Dat is uw antwoord tot nu toe een paar keer geweest.

De heer **Eurlings**: Ik heb u gezegd dat ik gewoon niet weet of de NS ooit een keer in een gesprek heeft gezegd: weet dat we ook nog met de overheid bezig zijn met een superdividend. Ik weet dat Financiën aan Verkeer en Waterstaat heeft gemeld dat hij de discussie over dividend, of het nu superdividend of dividend was, niet wilde verklutsen met een mogelijke vergroting van het garantievermogen. Voor mij is het MoU op zijn eigen merites opgesteld en beoordeeld. Het was een klein MoU, omdat we het grote verhaal niet konden aanpakken. Ik kreeg immers in 2008 nog steeds geen informatie over het grote verhaal. De heer Meerstadt zei zojuist heel

helder dat hij niet heel tevreden was en dat hij verder had willen gaan. Dat is zoals ik het MoU beleefd heb.

De heer **Elias**: Op zijn minst is er ruimte voor de interpretatie dat er wel degelijk verbanden liggen bij de totstandkoming van dat memorandum met het superdividend.

De heer **Eurlings**: Nee, mijnheer Elias. Dat vind ik toch een erg vrije interpretatie. Ik probeer u naar eer en geweten te antwoorden op basis van mijn herinnering.

De heer **Elias**: Zeker.

De heer **Eurlings**: Ik kan mij op geen enkele manier herinneren dat er een verband is gelegd tussen dat MoU en de hoogte van een superdividend of wat dan ook, dat dat voor mij als minister van Verkeer en Waterstaat een rol speelde bij de totstandkoming van het MoU. Ik heb het MoU gesloten omdat het vallen van HSA voor de treinreiziger het slechtste scenario zou zijn en voor de belastingbetaler ook een heel slecht scenario zou zijn. Dus is uitstel van betaling verleend en is een procesafpraak gemaakt voor het geval later in de tijd bleek dat de problemen echt onoverkomelijk waren.

De heer **Elias**: Het is goed dat we uw kant van de zaak hier aan de orde hebben en uw verklaring tot ons kunnen nemen.

De heer **Eurlings**: Dat is zoals ik het me eerlijk herinner.

De heer **Elias**: Dat is dan vermoedelijk de reden waarom u als Kamerlid Roemer u in een besloten briefing vraagt of u een gentlemen's agreement heeft afgesproken over een koppeling tussen dit dossier en het superdividend, hem antwoord: nee, absoluut niet.

De heer **Eurlings**: Ik kan toch niet duidelijker zijn?

De heer **Elias**: Dan had misschien de heer Roemer de vraag aan de heer Bos moeten stellen, maar die zat er niet bij op dat moment.

De heer **Eurlings**: (knikt)

De heer **Elias**: Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Uw punt is helder.

De heer **Eurlings**: Ik wil nog in die zin constateren dat ook de heer Bos in elk geval in de brief die ik heb gezien geen enkele referentie maakt aan een superdividend. Dat is de informatie die ik hier heb liggen en ik kan het me ook niet herinneren. Sorry, voorzitter.

De heer **Van Gerven**: We gaan naar de start van het vervoer. Uiteindelijk wordt er toch gereden. Ik wil het hebben over de kwestie van de niet-handhavingsbrief. Op 1 juli 2009 is het zover, dan is die vervoersconcessie van kracht en een paar maanden later, in september, gaan de treinen rijden. Er wordt met tijdelijk materieel gereden, niet met de V250. Eindelijk is er toch vervoer over de HSL-Zuid. Hoe was dat voor u?

De heer **Eurlings**: Ik had een heel erg dubbel gevoel. Aan de ene kant ben je gewoon blij dat er eindelijk een trein over dat spoor rijdt. Zelfs die tijdelijke trein ging met veel hoofdbrekens gepaard. Daar kon ik zelf bovenop zitten. Ik heb vele keren met president Navarri van Bombardier gesproken. Ook die trein kwam maar later en later en ook daar had men de ERTMS niet onder controle. Dan ben je blij als dat in elk geval lukt. Als je heel eerlijk bent en kijkt naar wat de bedoeling in het begin was ten aanzien van hoe snel daar heel veel treinen zouden rijden, niet alleen tussen Amsterdam en Rotterdam, maar ook de grens over en naar Breda en Den Haag, is het natuurlijk zwaar teleurstellend dat er zo weinig zo laat is.

De heer **Van Gerven**: U had daar dus een dubbel gevoel bij.

De heer **Eurlings**: Heel dubbel.

De heer **Van Gerven**: Heel dubbel zelfs. Rond 1 juli stuurt u een zogenaamde niet-handhavingsbrief. Wat houdt dat in, een niet-handhavingsbrief?

De heer **Eurlings**: Daar schiet mij de kennis even tekort. Dat is erg, hè? Kunt u mij even helpen, misschien herinner ik het me dan. Mijn excuses.

De heer **Van Gerven**: U hebt een brief gestuurd waarin u schrijft dat u HSA er niet aan houdt om aan de afspraken uit de concessieovereenkomst te voldoen.

De heer **Eurlings**: Oké, goed. Het is gek dat ik u die vraag moet stellen, maar zou dat niet te maken hebben met de minimumbediening die HSA had afgesproken? In normale woorden: het minimum aantal treinen per tracédeel? Zou dat het niet zijn? Als het dat is, kan ik me dat natuurlijk heel goed voorstellen. Als je de treinen niet hebt, kun je immers ook die bediening niet realiseren en kun je er dus niet voor gestraft worden dat je niet zo veel treinen laat rijden als je had afgesproken.

De heer **Van Gerven**: HSA was toch verantwoordelijk? Het was de afspraak dat die treinen medio 2009 zouden gaan rijden, in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel enzovoorts. Dat maken ze niet waar. Dan had de overheid kunnen besluiten om HSA daar toch aan te houden, om ervoor te zorgen dat die afspraak wel zou worden nagekomen. U stuurt echter een brief waarin u schrijft dat zij die afspraak niet na hoeft te komen.

De heer **Eurlings**: Dat vond en vind ik reëel. Ik zou ook de "à contrario"-opstelling een heel verkeerde vinden. Dan had ik namelijk willens en wetens HSA aangepakt op wat men niet kón leveren en had ik dus het risico gehad weer terecht te komen in het scenario dat ik met het MoU net probeerde te voorkomen, namelijk dat men in die ingroei dreigde om te vallen en het niet zou redden. Ik heb gezegd dat het binnen alle beperkingen een bewuste

politieke keuze is geweest om HSA niet om te laten vallen in die eerste jaren, binnen het beperkte wat wij konden doen, omdat dan gewoon de negatieve gevolgen voor de treinreiziger veel groter waren geweest.

De heer **Van Gerven**: Wat was er gebeurd als u wel een handhavingsbrief had gestuurd?

De heer **Eurlings**: Dan had ik moeten handhaven, als het inderdaad hierop slaat. Ik zie u knikken, dus daar ga ik vanuit.

De heer **Van Gerven**: Zeker.

De heer **Eurlings**: Ik sta onder ede, dus ik moet precies zijn. Dat wil ik altijd zijn. Als het gaat om het aantal treinen dat per uur moest rijden, weet je van tevoren dat men het niet kan waarmaken en verval je dus precies in de situatie waar ik uit heb proberen te komen: die juridische loopgraven waarin je elkaar vanuit deelbelangetjes bevecht en soms maanden niet met elkaar praat. Uiteindelijk zijn de treinreiziger en de belastingbetaler de grootste verliezers. Ik heb geprobeerd om binnen hetgeen wat mogelijk was op het gebied van staatssteun -- die was niet mogelijk -- en wat mogelijk was binnen het concessierecht en aanbestedingsrecht uit die loopgraven te komen. Ik keek ook naar mijn collega in België. Met de NMBS zullen vast problemen zijn geweest. Als ik collega's in andere landen zag, bekwam mij wel het gevoel dat wij er in Nederland een heel groot juridisch instrumentarium van hadden gemaakt, waarin iedereen met deelbelangen en juridische posities ten opzichte van elkaar stond. Soms heb je het gevoel dat er vanuit de toenmalige drive om vooral marktwerking heel sterk neer te zetten, de NS als een marktpartij moest en zou worden neergezet terwijl zij vervolgens die rol niet speelde of niet kon spelen. Ik heb geprobeerd om daaruit te komen. Ik heb gezegd dat het in het gezamenlijk belang was dat wij samenwerkten en om binnen de grenzen van het mogelijke te kijken en reëel te zijn.

De heer **Van Gerven**: U hebt op basis van de realiteit -- laat ik het zo concluderen -- gezegd dat HSA die treinen niet kon leveren, omdat ze er niet

waren en HSA dus maar den dele aan de concessievoorwaarden kon voldoen, maar dat u daarmee akkoord ging, omdat handhaven geen enkel doel had gediend dan verdere juristerij en verdere loopgraven.

De heer **Eurlings**: Ik vind het heel logisch dat je als je aan de ene kant door het verlenen van uitstel van betaling voorkomt dat HSA failliet gaat als het aan ons de rekening moet betalen, maar nog geen inkomsten kan krijgen omdat er geen treinen zijn, haar ook niet aan de andere kant als een politieagent gaat bestraffen omdat die treinen er niet zijn. Dan voorkom je dat handhaven, omdat je ook voorkomt dat men failliet gaat omdat men geen inkomsten heeft. Je probeert gewoon die tussenperiode te overbruggen. Ik vond het volstrekt logisch dat dat een onderdeel was van die aanpak.

De heer **Van Gerven**: Goed. Het woord is aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We gaan naar het einde van dit verhoor, mijnheer Eurlings. We zitten in maart 2010. U bent inmiddels demissionair minister. NS en HSA presenteren een businesscase van HSA die nog weer veel slechter is dan voorzien. Verbaasde u dat in maart 2010 de boel zo snel weer zo veel slechter was geworden?

De heer **Eurlings**: Ja, en ik baalde daar ook wel een beetje van. Ik vond nu het charmante van de afspraken uit het memorandum of understanding dat wij eerst in de praktijk, in zijn volheid, zouden gaan zien wat het product zou gaan opleveren voordat we conclusies zouden trekken. Toen kwam men met het signaal dat het toch helemaal misging. Daar zag je direct wel de meerwaarde van het memorandum of understanding.

De heer **Elias**: U wist het tenminste.

De heer **Eurlings**: Ja, Het ministerie heeft terecht gezegd: sorry, u hebt nu zelf keihard ondertekend dat we pas verder gaan praten als u informatie op tafel legt, dus eerst informatie en dan praten wij verder. Dat hielp dus in die zin wel.

De heer **Elias**: Eind september 2010 verschijnt er een bericht in de Duitse Financial Times -- we hadden het er eerder in het verhoor al heel even over - over het overnameproces van Arriva Duitsland. Abellio, dat is het bedrijfsonderdeel van NS dat de buitenlandse activiteiten uitvoert, zou een van de potentiële kopers zijn. Dat is nogal een opvallende situatie, om het neutraal te formuleren. Aan de ene kant doet de NS een beroep op u, op de Staat, waar het gaat om de problemen bij HSA. Aan de andere kant heeft het Nederlandse staatsbedrijf NS grote buitenlandse investeringsplannen. Hoe keek u daartegenaan?

De heer **Eurlings**: Ik vond het heel moeilijk. Volgens mij heb ik op een notitie die ik ergens 's ochtends vroeg tegenkwam ook de nodige stevige taal geklad, waarmee ik mij ongenoegen liet merken. Ik vond het niet geloofwaardig dat je aan de ene kant niet extra wilde investeren in je dochteronderneming die het moeilijk heeft en die voor je eigen land zo belangrijk is, met die hogesnelheidsverbinding die op gang moet komen, en dat je aan de andere kant honderden miljoenen lijkt te gaan investeren in een buitenlandse deelneming.

De heer **Elias**: En toen?

De heer **Eurlings**: Toen zijn we met Financiën in gesprek gekomen over de manier waarop hiermee moest worden omgegaan. Wij hebben ons als Verkeer en Waterstaat op het standpunt gesteld dat wij hier slechts mee akkoord wilden gaan als de Nederlandse Spoorwegen minstens het bedrag dat zij in Abellio, in het Duitse Arriva dat het wilde overnemen, wilde stoppen -- dat was volgens mij 300 of 400 miljoen -- zou stoppen in extra garantiekapitaal voor HSA. Dat was onze stellingname.

De heer **Elias**: Dat vond u natuurlijk een gerechtvaardigd verzoek. Was het ook juridisch en technisch houdbaar?

De heer **Eurlings**: Ik weet niet, moet ik u eerlijk zeggen, of we dat helemaal hadden kunnen tegenhouden. Ik constateer ook dat Financiën meedacht, maar een iets minder harde tekst voorstelde, namelijk dat NS alles binnen het redelijke moest doen richting HSA. Daar zat iets meer ruimte in. Dat was de discussie die wij met Financiën hadden. Ik was wel klaar voor die discussie. Juridisch of niet, ik wou de discussie wel aan over de vraag of hier nog maatschappelijk draagvlak voor was. Dat komt ook voort uit jarenlang weinig informatie krijgen en bij het MoU wel een aantal dingen halen, maar niet de verruiming van het garantievermogen. Het was wel een moeilijk moment, wat dat betreft. We hebben toen echt gezegd: als jullie dit doen, vinden wij dat dat alleen kan als je ook dat garantievermogen vergroot.

De heer **Elias**: Die overname is later niet doorgegaan, maar was het ook niet een moeilijk moment omdat u er toen mee werd geconfronteerd dat de NS u weer te snel af was geweest met dat hele MoU?

De heer **Eurlings**: Nee. We hebben er nooit aan getwijfeld dat de Nederlandse Spoorwegen in staat zouden zijn om het garantievermogen voor HSA verder te vergroten. Wij constateerden dat de Nederlandse Spoorwegen er niet toe bereid waren. Ik heb daarbij al gezegd dat ik op dat punt, ook via de lijn met Financiën, niet ben geslaagd. Ik heb wel het punt van de ERTMS-claim gehaald van zeker 200 miljoen. You win some, you lose some. Ik vond dat wel moeilijk. We hebben immers er niet voor niets bij de NS voor gepleit om het garantievermogen te vergroten. Als er dan uiteindelijk wel de bereidwilligheid is om honderden miljoenen in het buitenland te steken en je sowieso in een tijdspanne zit -- gelukkig, zo is mijn waardeoordeel -- waarin de NS weer meer een maatschappelijke organisatie aan het worden is met een focus op haar maatschappelijke hoofdtaak, vind ik het onverkooptbaar dat je tegelijkertijd niet extra wilt investeren in HSA.

De heer **Elias**: Als die plannen waren doorgegaan, had de NS wat u betreft ongeveer hetzelfde bedrag in HSA moeten stoppen.

De heer **Eurlings**: Ja, dat was mijn stellingname.

De heer **Elias**: Kon u daarover afspraken maken met uw collega De Jager, die in dat demissionaire kabinet inmiddels minister Bos als minister van Financiën was opgevolgd?

De heer **Eurlings**: Zover als ik in mijn stukken heb kunnen achterhalen, gingen de teksten op en neer. Er was een zogenaamde "letter of intent", over de manier waarop daarmee zou worden omgegaan. Het ging op en neer, waarbij Verkeer en Waterstaat zich op het standpunt stelde dat het garantiëkapitaal met minstens het bedrag van Abellio moest worden verhoogd, dus met 300 tot 400 miljoen. Financiën dacht wel mee, maar liet de zinsnede wat ruimer, namelijk dat NS richting HSA het redelijke zou doen in de vorm van bijspringen wanneer nodig. Het is nooit tot een definitieve tekst gekomen, omdat die investering niet is doorggegaan.

De heer **Elias**: Was u er terugkijkend blij mee dat u zelf het NS-dossier bent gaan doen en het niet aan uw staatssecretaris hebt overgelaten? U kreeg een staatssecretaris. Voor het eerst sinds lange tijd kwam er weer een staatssecretaris op het departement. Bent u blij dat u het zelf bent gaan doen?

De heer **Eurlings**: Er was al een staatssecretaris voor mij, namelijk staatssecretaris Schultz onder minister Peijs. Er was een staatssecretaris, maar de NS viel nu aan de minister toe. Die was ook wel eens aan de staatssecretaris toegefallen. Ik was daar zeer blij mee. Je wordt immers niet alleen minister voor gemakkelijke opdrachten, maar juist ook om je rug te rechten en in moeilijke dossiers altijd het maatschappelijke belang voorop te houden. Ik realiseer mij zeer dat in dit soort discussies weinig prijzen worden verdiend en dat er heel veel reden is om kritiek te hebben op en vragen te stellen over wat er gebeurde. Ik ben er wel van overtuigd -- in die zin kan ik mezelf recht in de ogen kijken -- dat wij binnen alle moeilijke keuzes het minst slechte pad hebben bewandeld, hoe onvolkomen en onbevredigend sommige dingen ook nu nog aanvoelen en blijven.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit verhoor, waarin we elkaar langdurig recht in de ogen hebben gekeken. Het komt dan nu toch tot een einde.

Sluiting: 18.39 uur