

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

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

Nr. 291

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 maart 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 4 februari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 18 december 2008, inzake de Concessie 2008 HSL-Zuid (22 026, nr. 284);**
- **de antwoorden op vragen van het lid Roemer over de grote problemen met de Beneluxtrein (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1216);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 30 januari 2009, inzake maatregelen om de positie van HSA als vervoerder over de HSL-Zuid voor de komende jaren zeker te stellen (22 026, nr. 288).**

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik denk dat ik vanwege bezigheden elders helaas niet in staat zal zijn om de beantwoording van de minister af te wachten, maar ik zal in ieder geval mijn inbreng leveren. Er wordt vast meegelusterd, al was het maar door de collega's.

Ik bespreek vandaag vier punten: de prijs van het kaartje, de reddingsoperatie van High Speed Alliance (HSA), de Beneluxtrein en het alternatieve systeem.

Ik begin met het voor mijn fractie meest aangelegen punt, namelijk de prijs van het kaartje. Het is moeilijk te geloven dat 60% prijsverhoging een maximalisatie van het aantal reizigers met zich mee zou brengen. Ik sluit echter niet uit dat dit zo is, want ik ken de modellen niet. Daarom is mijn eerste vraag of de minister daarin transparantie en helderheid kan scheppen. Het is immers mogelijk dat twee doelen uit elkaar lopen: wij willen zo veel mogelijk mensen in die trein en HSA wil zo veel mogelijk geld verdienen. Dat zou precies parallel kunnen lopen, want met meer mensen verdien je meer geld, maar ik wijs op een theoretische mogelijk-

¹ Samenstelling:

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

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

heid: als één reiziger bereid is om 300 mln. te betalen voor één reisje naar Parijs op en neer per jaar, dan verdient HSA meer dan als het lage prijzen voor kaartjes rekent. Natuurlijk doet die mogelijkheid zich niet voor. Ik sluit dus niet uit dat het wel parallel loopt, maar ik kan dat niet beoordelen. De minister is zo vriendelijk geweest – ik ben hem daarvoor erkentelijk – dit punt aan de Kamer voor te leggen, maar hij moet dat dan wel helemaal doen. Ik wil zien hoe de berekeningen zijn gemaakt. Bij welke prijs-elasticiteit lopen de treinen vol dan wel leeg? Hoeveel procent van de kaartjes gaat tegen het superdiscounttarief en hoeveel procent tegen 60% meer dan het gewone tarief? Voordat mijn fractie daarmee akkoord gaat, wil zij graag inzicht in de zaak. Ik proefde ook zoiets bij het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). De minister zegt wel dat het Locov akkoord is gegaan, maar dat is eerder formeel dan inhoudelijk. Ons doel is: zo veel mogelijk reizigers in die trein.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Samsom zegt dat het hem zwaar op de maag ligt. Hij wil weten hoeveel procent van de kaartjes goedkoop worden verkocht en hoeveel duurder. Wat moet de Kamer met die informatie? Welk oordeel kan zij daarmee vellen? Of heeft de heer Samsom al een beeld van met welk percentage goedkoop verkochte kaartjes hij tevreden is? Is dat 5%, 10%, 50% of 99%?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb dat geprobeerd uit te leggen, maar in mijn onbeholpen stijl is dat niet goed gelukt, merk ik. Voor mijn fractie is maatgevend dat reizigersmaximalisatie plaatsvindt. Zo veel mogelijk reizigers in die trein, dat is het publieke belang dat die trein moet dienen. HSA heeft daarnaast begrijpelijkerwijs een eigenbelang, namelijk opbrengstmaximalisatie. Als die twee belangen te ver uit elkaar lopen, dan is er een probleem. Ik kan dat nu niet beoordelen. Op de achterkant van een bierviltje zou je kunnen berekenen dat het toch wel parallel moet lopen en dat er dus niets aan de hand is. Dat impliceert de minister ook min of meer in zijn brief. Ik wil echter de achterliggende cijfers kennen om op basis daarvan te kunnen bezien of er een probleem is. Ik hoop dat dit niet zo is want dan kunnen wij gewoon door. Er zijn al genoeg problemen met die trein.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ook ik maak mij grote zorgen over de aangekondigde hoge prijzen. In 2000 is een motie van de heer Van Hijum aangenomen, waarin staat dat het alternatief pas moet worden opgeheven als er voldoende vraag is naar die nieuwe trein. Als je zulke hoge prijzen vraagt, dan moeten mensen wel wat te kiezen hebben: ga ik in die dikke, dure trein zitten of heb ik een goedkoper alternatief? Vindt u ook nog steeds dat mensen iets te kiezen moeten hebben? Ik doe straks een voorstel om de kortingskaart geldig te laten blijven op de HSL, zodat mensen met zo'n kaart minder hoge prijzen voor het kaartje hoeven te betalen. Voelt u daar iets voor?

De heer **Samsom** (PvdA): U haalt twee dingen door elkaar. De truc van de 40% zou een oplossing kunnen zijn voor het probleem dat wij eventueel hebben. Ik vraag de minister nogmaals om transparantie, zodat duidelijk is of er een probleem is met de prijzen. Daarnaast is er het alternatief. Voor het traject Rotterdam–Amsterdam, waarover wij nu spreken, wordt het alternatief gehandhaafd. Dankzij onder andere de inspanningen van de heer Roemer – gesteund door ons allen, maar hij trekt er het hardst aan – ga ik ervan uit dat er ook een internationaal alternatief blijft bestaan. Dat is misschien een hink-stap-sprong, omdat er een sneltrein van Roosendaal naar Antwerpen gaat rijden. Niettemin, een internationaal alternatief is en blijft voor mij maatgevend.

Dat brengt mij bij de Beneluxtrein. De genomen maatregelen lijken voldoende. Een belangrijke cynische bijwerking van het feit dat de hogesnelheidstrein niet rijdt, is dat de Beneluxtrein rijdt.

Wij hebben uitgebreid met de minister en HSA gesproken over de reddingsmaatregelen voor HSA. Wij komen tot de conclusie dat deze optie, gegeven de andere slechte opties, inderdaad de minst slechte is. Het alternatief, HSA laten omvallen, hebben wij serieus overwogen, maar is ernstiger, in ieder geval voor de reiziger. Voor HSA zelf is dat ook ernstig, maar dat interesseert ons dan weer even wat minder. Ons gaat het vooral om de reiziger en daardoor is het alternatief uiteindelijk een onacceptabel gevolg.

De opbrengsten worden nu naar achter geschoven. Dat is eigenlijk de truc; wij zijn inmiddels gewend aan dat soort financiële reddingsoperaties. Hoe groot wordt daarmee het risico dat het geld uiteindelijk toch niet binnenkomt? Wij zijn inmiddels ook gewend geraakt aan percentages en opbrengsten. Het wordt even voor je uitgerekend hoe het zit: 75% kans op winst en 25% op verlies. Dergelijke inschattingen zijn hierbij niet gemaakt. Dat zou wel moeten; dat hoort bij een reddingsoperatie als deze inmiddels gewoon thuis. Ik wil daar aanvullende informatie over, hoewel die ons helaas niet meer tot een andere conclusie kan leiden, want er is geen andere mogelijkheid dan deze.

Er komt eindelijk een onderzoek naar de mogelijkheden van een alternatief systeem. Het is natuurlijk prachtig dat dit nu nog gebeurt, maar als dat alternatieve systeem moet worden toegepast, dan hebben wij allen nog een veel groter probleem. In dat geval laat de HSL nog veel langer op zich wachten dan nu in de middenscenario's is gepland. Ik wens de minister daarmee veel succes. Wij hebben er ook op aangedrongen – je moet nu niets meer uitsluiten, geen enkel bizar scenario meer van tafel vegen, alles is mogelijk – maar ik hoop echt dat wij zonder een alternatief systeem, dus mét ERTMS (European Rail Traffic Management System) en een HSL, binnenkort hard gaan rijden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U zegt dat een internationaal alternatief blijft bestaan en dat dit maatgevend is. U klinkt erg overtuigd, maar waar haalt u die overtuiging vandaan? Ik heb hier een brief van minister Eurlings uit 2007, waarin hij steeds een beetje opschuift. Hij schrijft dat hij met NS Hispeed heeft afgesproken dat de Beneluxtrein blijft rijden totdat de HSL in gebruik is genomen. Het is dus niet en-en, maar en/of. Hoe kijkt u daar tegenaan? Ik begrijp dat u ervoor bent om dat alternatief in stand te houden. In dat geval moet de minister dat even goed in zijn oren knopen.

De heer **Samsom** (PvdA): Sinds mei 2007 is er veel gebeurd. Wij hebben een alternatief kunnen optuigen dat er ongeveer als volgt uitziet. Wij rijden door tot Roosendaal. Dat blijven wij tot in de eeuwigheid doen, naast de HSL. Voor de internationale verbinding moet je nu vanaf Roosendaal in een soort boemeltreintje verder rijden. Daarom heeft de minister toegezegd dat de intercity Roosendaal–Antwerpen de internationale verbinding is die in principe, en dat doet die ook echt, een gelijkwaardige service biedt als de Beneluxtrein. Ik blijf de minister daaraan houden. Elk debat weer moet hij daarover gebrek aan voortgang of betere voortgang melden. Het enige wat opgelost moet worden, en noem dat maar het enige, is het probleem met de intercity Roosendaal–Antwerpen. Daar zijn de Belgen voor nodig. Daarover was de minister de vorige keer optimistischer dan de keer daarvoor. Ik hoop dat wij die stijgende lijn voortzetten. Dan hebben wij eindelijk een internationale verbinding. Een cynisch gevolg van het HSL-drama is dat wij daar nog even voor hebben. Dat is dan wel mooi meegenomen.

De heer **Roemer** (SP): De heer Samsom heeft zijn conclusies getrokken over de toekomst van HSA, maar veel garanties dat dit de juiste conclu-

sies zijn, kan hij natuurlijk ook niet geven. Wat vindt hij van het idee dat ik in het debat van 20 november al geopperd heb, namelijk dat de Rekenkamer moet gaan onderzoeken hoe een en ander gelopen is in het contract en wat de levensvatbaarheid van HSA is voor de toekomst? Zo krijgen wij onafhankelijk de zaken op tafel. Toen was de Kamer een beetje gereserveerd. Zij moest nog een beetje aan dat idee wennen. Nu zijn wij enige weken verder. Wat vindt de heer Samsom van dit idee, dat ik straks opnieuw ga inbrengen?

De heer **Samsom** (PvdA): Het idee is een aardige tussenstap of afleidingsmanoeuvre, maar u moet ook een keer bij de knoop terechtkomen en hem dan doorhakken of niet. Je kunt onderzoeken of HSA levensvatbaar is en wat er gebeurd is in het verleden, maar uiteindelijk moet je kiezen of je HSA wilt laten omvallen en een alternatief naar binnen wilt trekken of dat je HSA nu overeind wilt houden. Dat is de simpele keuze in dit enorm moeilijke dilemma. U zult die keuze ook een keer moeten maken. Ik hoop nu. Ik heb hem gemaakt. U vraagt of ik garanties heb dat dit een goede keuze is. Die heb ik niet, maar ik heb wel de garantie dat dit de beste keuze is. Daarvoor hebben wij genoeg gewikt en gewogen en de minister en HSA bevraagd. Dit is de beste of, zo u wilt, minst beroerde, weg naar de toekomst. Elk ander alternatief, HSA laten omvallen, levert voor de reiziger, voor het publieke belang, een slechter eindresultaat op. Die garantie is er wel.

De heer **Roemer** (SP): Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Wij zitten nu met voldongen feiten en met data. Ook wij moeten die stappen nemen en ik zal die straks nemen. Dat wil niet zeggen dat niet helder onderzocht kan worden wat er is gebeurd om daarvan te leren. Voor de toekomst van HSA zou het voor de Kamer goed zijn om te weten hoe het loopt, omdat wij in de toekomst nog meer stappen moeten gaan maken, want wij zijn zeker nog niet aan het einde van het traject. Ik hoop dat de heer Samsom toch wil meedenken over de juiste vorm van zo'n vraagstelling. Dan kunnen wij die bijvoorbeeld bij de Rekenkamer neerleggen, zodat de Kamer van een onafhankelijke instantie de meest objectieve informatie krijgt. Daarvan wordt zij alleen maar wijzer.

De heer **Samsom** (PvdA): Als u in dit debat gewoon een ferme keuze maakt en niet andere partijen naar voren schuift om de kastanjes uit het vuur te halen, dan denk ik graag met u mee over de vraag hoe je zo veel mogelijk informatie naar boven kunt krijgen over hoe het in de toekomst verder kan of moet. Dat doet echter niets af van de hoofdconclusie waarvoor wij nu staan en de keuze die nu moet worden gemaakt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik bespreek drie punten: de aanpassing van de afspraken ten gunste van HSA vanwege hun melding van financiële problemen, de tarieven van de HSL en de punctualiteit of het gebrek daaraan van de Beneluxtrein. De maatregelen rond het beveiligingssysteem neem ik maar voor kennisgeving aan. Daar wordt hard aan gewerkt. Ik hoop dat het goed uitpakt. Wat technisch inzicht betreft: ik heb de indruk dat niemand dat heeft, dus een gewoon Kamerlid heeft het zeker niet.

HSA meldt financiële problemen te hebben en zelfs dat faillissement dreigt. Dan denk ik: tjongejonge. Er zijn veel nieuwe bedrijven die een nieuwe activiteit starten en aanloopverliezen hebben. Dat calculeer je in. Dit is een zaak van de aandeelhouders. Misschien is HSA te optimistisch geweest, hebben zij te veel geboden op de concessie of zijn ze gestart met een veel te dure organisatie. Ik weet het allemaal niet. Maar waarom zou de minister dat probleem oplossen? Waarom zouden wij drie of misschien zelfs vier jaar uitstel van betaling geven en misschien zelfs, dat wordt ook al genoemd in de stukken, een structurele verlaging van de jaarlijks

verplichte betalingen? De aandeelhouders van het bedrijf, NS en KLM, zijn er verantwoordelijk voor. Zij horen hun verantwoordelijkheid te nemen. Het lijkt een beetje een trend te worden dat als een onderneming problemen heeft, deze op de Staat worden afgewenteld. De VVD-fractie gaat hier niet mee akkoord. Zij wil dat de minister HSA en de twee aandeelhouders wijst op hun verantwoordelijkheid, op met hun gemaakte afspraken, op hun verplichtingen. Het is ongepast om bij tegenslag daarop te willen terugkomen en te zeggen: ik heb iets gehoord, maar het valt mij een beetje tegen, dus ik ga even geen huur betalen. Dat vindt mijn fractie des te ernstiger, omdat de aandelen van het bedrijf dat de grootste aandeelhouder is, in handen van de Staat zijn. Het is gewoon onverantwoord wat er gebeurt.

Mijn fractie heeft grote twijfels over de manier waarop dit bedrijf, de NS dus, investeert in een nieuwe activiteit via een deels dochterbedrijf. Mijn fractie zegt niet zomaar: jullie vragen en wij doen dat allemaal maar. Daarom zegt zij «nee». Zij wil wel nader onderzoek, een second opinion. Het is goed als het geheel wordt bekeken, zowel de situatie van HSA als alle informatie op basis waarvan de minister nu akkoord zou zijn met het openbreken van de contracten. Dat zou de Algemene Rekenkamer kunnen doen. Een onafhankelijke accountant zou het ook kunnen doen, maar de Rekenkamer is voor ons de meest aangewezen instantie. Ik begrijp dat de SP-fractie dat al eens eerder heeft geroepen. Ik wist dat niet, maar als een paar andere fracties het ook willen, dan is er een Kamermeerderheid. Wat mijn fractie betreft, gaat de memorandum of understanding gewoon van tafel. Zij wil dat de oorspronkelijk gemaakte afspraken gelden en dat de minister de contractpartner daaraan houdt. Zij betwijfelt of NS en KLM zo snel een dochter, waarin ze al flink hebben geïnvesteerd, failliet laten gaan, maar het is wel heel gemakkelijk om direct even te dreigen om de stekker eruit te trekken, zodat het overheid dan maar toegeeft.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hoor dit met grote verbazing aan, want wat is het alternatief? De heer Aptroot wil gewoon HSA laten omvallen. Dan komen er later treinen, of misschien nooit, en hogere kosten voor het Rijk en voor de belastingbetaler. Die twee gevolgen zijn aan de orde. Maakt dat de VVD-fractie niets uit?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zou de VVD-fractie zeker wat uitmaken, maar op basis van het stuk dat de Kamer heeft ontvangen en op basis van hetgeen vertrouwelijk ter inzage is gelegd, concludeer ik dat het bedrijf roept «oei, wij hebben het zo moeilijk en wij zijn zo langzamerhand door onze centjes heen» en dat het contract daarom maar ten gunste van hen moet worden aangepast. Elders in het bedrijfsleven zou men dat nooit zomaar doen. Ik heb dus de indruk dat er veel te gemakkelijk wordt toegegeven. Ik zou wel eens willen weten of het echt zo is dat als wij ze aan hun contract houden, ze alle gedane investeringen in één keer afschrijven en met de pootjes in de lucht op de rug gaan liggen. Dit is heel gemakkelijk. Het is ook een precedent. Wij helpen nu de banken door een moeilijke tijd heen. Nu gaan wij met HSA beginnen. Wie is de volgende? Het loopt echt uit de hand. Dit gaat veel te gemakkelijk. De verantwoordelijken voor een bedrijf zijn uiteindelijk de aandeelhouders. NS en KLM moeten gewoon hun verantwoordelijkheid nemen en zeggen: goed, de aanloop is wat moeilijker – zoals dat bij veel andere bedrijven ook het geval kan zijn bij nieuwe activiteiten – dus stop er maar wat extra geld in.

De heer **Koopmans** (CDA): Vindt de heer Aptroot dat de minister het stuk niet had mogen tekenen en dus ook de, ik meen, 6,7 mln. die hij al heeft overgemaakt onmiddellijk moet teruggeisen? De VVD-fractie zegt dus vandaag dat de minister het faillissement moet uitroepen over HSA. Is dat de conclusie die ik mag trekken?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat heb ik niet gezegd. Dat is niet de conclusie die de heer Koopmans kan trekken, maar hij wil natuurlijk graag even de boel eenzijdig voorstellen. Als een bedrijf zegt «de gemaakte afspraken komen ons toch niet uit, kan je ze even ten gunste van ons herzien?», moet je daaraan niet zomaar toegeven. De informatie die wij daarvoor hebben is absoluut onvoldoende.

De heer **Koopmans** (CDA): Vindt de heer Aptroot dat de 6,7 mln. die is overgemaakt aan HSA, teruggestort moet worden?

De heer **Aptroot** (VVD): De essentie zit hem niet in die ene betaling. De essentie is: breek je een contract open, omdat degene met wie je een contract hebt, zegt dat het hem allemaal wat tegenvalt, of neem je het standpunt in dat het de verantwoordelijkheid is van degene die het contract heeft getekend, en dat de aandeelhouders, als de aanloop moeilijker is en de businesscase in de praktijk tegenvalt, er maar wat extra geld in moeten stoppen? Dat laatste lijkt mij het zuivere standpunt. Daarop zou je moeten mikken. Ik heb de indruk dat wij wel heel snel gewoon doen wat die private onderneming van ons vraagt.

Met de vergoedingen die de minister betaalt voor de vertraagde start en de lage snelheid in België kan ik instemmen. Dat is terecht. Het is jammer dat de start van de HSL weer vertraagd is, maar dat zijn feiten die wij moeten accepteren.

Wij gaan in feite niet over de tarieven. Ik ben ook niet voor tariefregulatie, want dan moet de overheid uiteindelijk ook betalen. De hoogte heeft mij wel verbaasd: 60% bovenop een gewoon kaartje is best veel. Of de consument dat er echt voor over heeft en overstapt, zal de praktijk moeten uitwijzen. Ik hoop dat het niet een goede start belemmert. Ik vind het wel vervelend dat de minister schrijft dat de consumentenorganisaties het prima vinden, want in de brieven lees ik dat ze instemmen met de systematiek, een opslag op het kaartje voor de gewone trein, maar dat ze het tarief hoog vinden. Ze schrijven letterlijk «onevenredig hoog». De Kamer moet juist worden geïnformeerd door de minister. Hij moet de volgende keer iets zorgvuldiger zijn over het standpunt van de consumentenorganisaties. Verder hoop ik dat de minister op zijn minst als gesprekspartner van HSA kritisch wil zijn op de tarieven. Het is verder aan hen om die vast te stellen.

Ik ben blij dat collega Roemer vragen heeft gesteld over de punctualiteit of het gebrek daaraan van de Beneluxtrein. De punctualiteit was echt niet goed, maar volgens de laatste informatie zou het in december veel beter zijn. Ik heb begrepen dat de punctualiteit 81% bedraagt op de ritten naar Brussel en 72% op de ritten naar Amsterdam. Dat is nog niet goed, maar het is minder slecht. Klopt dat? Is er ook een stijgende lijn in januari? Het moet namelijk wel beter.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De HSL-Zuid is geen hoofdpijndossier meer; het wordt zo langzamerhand een migrainedossier. Wij worden geconfronteerd met chronische problemen en constant slecht nieuws.

Ik begin vandaag met een aantal opmerkingen over de tarieven, want dat punt zit de GroenLinks-fractie echt hoog en dwars. Op 18 december stuurde de minister de Kamer de tijdelijke concessie die HSA krijgt, met name om te gaan rijden over de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam. De minister benadrukte toen dat hij geen wettelijke verplichting heeft om de concessie voor te hangen bij de Kamer. Welke ruimte heeft de Kamer nog als zij iets wil veranderen aan de tariefstructuur? Het is namelijk niet misselijk waarmee zij wordt geconfronteerd.

Een argument daarbij is dat de minister voorlopig wel 40% korting geeft aan HSA om over het spoor te rijden om de boel daar overeind te houden. Het gaat opgeteld om een enorm bedrag, 224 mln., voor de looptijd van

de concessie. Wij vinden dat daar best iets tegenover mag staan, bijvoorbeeld invloed op de tarieven. Ik wil graag een heldere reactie van de minister.

Hoe kan dit nu allemaal? Nu worden wij weer geconfronteerd met zo'n enorm bedrag. Is in het verleden nu echt een heel krakkemikkig contract gesloten? Kunnen wij geen kant op? Moeten wij wel over de brug komen om te voorkomen dat het zaakje omvalt? Hoe zit het nu eigenlijk precies juridisch in elkaar? De GroenLinks-fractie heeft wel sympathie voor het idee van de fractie van de VVD.

De heer **Roemer** (SP): Oh?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En van de SP. Mijnheer Roemer, u weet: beter goed gejat dan zelf slecht bedacht. Alle fracties in de Kamer maken zich daar wel eens schuldig aan. Ik geef u echter graag de credits, want ik wil niet dat u hier chagrijnig weggaat. Natuurlijk is het van groot belang om te onderzoeken hoe het allemaal precies gegaan is, hoe het in elkaar zit en waar – dat is een essentiële vraag – welke verantwoordelijkheid ligt. Het lijkt mij niet dat het ministerie c.q. de minister hierbij helemaal schone handjes heeft. Ik wil daar absolute duidelijkheid over. De tarieven voor het tijdelijk rijden over de HSL-Zuid geven alvast een inkijkje in de definitieve prijzen. Andere sprekers zeiden het al: men moet maar liefst 60% meer gaan betalen voor een ritje over de HSL, en dat voor een ritje in een gewone trein. Mijn collega Duyvendak heeft het wel eens de «bontjassentrein» genoemd. Nu voelen wij helemaal niets voor bontjassen, maar het gaat natuurlijk om de typering dat het een soort trein wordt voor bovenmodalen. Je kunt hem bijna samenvatten als een bovenmodale boemel, want zo hard gaat die ook nog niet. Dat is allemaal geen goed nieuws. HSA noemt dit, met de 60% erbij, zeer concurrerende prijzen. Voor wie zijn die prijzen concurrerend? Ik kan dat soort uitspraken nauwelijks serieus nemen. De prijsverschillen voor mensen die reizen met een kortingskaart, wat veel mensen buiten de spits doen, zijn nog veel dramatischer. Zij gaan bijna het dubbele betalen ten opzichte van nu. De kortingskaart is immers niet geldig over de toeslag van 60% op de HSL. Ik geef een rekenvoorbeeldje: een enkeltje Schiphol–Rotterdam kost nu € 10,90 voltarief of € 6,50 met korting. Dat wordt dus € 17,45 voor een reiziger zonder kortingskaart – 60% bovenop € 6,55 en € 10,90 – en voor een reiziger met een korting wordt het kaartje € 6,50 plus € 6,55 is € 13,05. Dat is een toename van 100%. Dat lijkt mij fors. Ook heel bizar is dat een enkeltje Amsterdam–Schiphol van € 3,90 naar € 6,25 gaat, met een tijdwinst van nul minuten. Ik moet vaststellen dat dit allemaal zeer concurrerend is. Ik wil daar een goede reactie op van de minister. Hij moet mij niet zo wanhopig aankijken. Ik wil gewoon een goed onderbouwde reactie, want dit zijn natuurlijk geen concurrerende prijzen. Dit is gewoon een forse verhoging met alle gevolgen van dien. Vindt de minister het geen goed idee om de kortingskaart geldig te laten blijven in de HSL? Dat lijkt mij een kleine tegemoetkoming. Misschien dat het dan iets beter wordt. Wij vinden dat de minister aan het schuiven is als het gaat om de Beneluxtrein. Ook als je voor een verhoging van de kaartprijzen bent, moet er een alternatief zijn. Daarover is in 2000 de motie-Van Hijum aangenomen. Ik heb in mijn interruptie van de heer Samsom duidelijk gemaakt dat ik de indruk heb dat de minister aan het schuiven is. Het is maar helemaal de vraag of dat alternatief blijft. Ik moet ook vaststellen dat nu een soort versloffing plaatsvindt van die Beneluxlijn: oude treinen, niet op tijd. De reiziger kan daar niet goed op rekenen. Het is dus nu al geen goede lijn. Laat staan dat het straks een volwaardig alternatief wordt. De minister mag niet net als bij de ov-chipkaart erop uit zijn om de reiziger iets waarom hij niet gevraagd heeft, in dit geval de HSL, door de strot te

duwen of, met andere woorden, dat het zoiets wordt als slikken of stikken. Er moet een alternatief voorhanden zijn.

Wanneer gaat de HSL nu eindelijk rijden? Dat is de grote vraag die hier rond zoemt. Ik zou zeggen: eerst zien, dan geloven. Het is bijna een gebed zonder eind, dat ook nog eens bakken met geld kost. Kan de minister mij garanderen dat de trein dit jaar gaat rijden? Wij schuiven steeds met data. Voor je het weet, is het jaar voorbij en zitten wij alweer in 2010. Ik wil er nu toch wel eens helderheid over en niet elke maand een briefje dat het weer later wordt, want dat zijn wij spuugzat.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het vorige debat over de HSL was, zoals ongeveer ieder debat over dit onderwerp, een zware bevalling. De minister moest wederom erkennen dat hij weinig goed nieuws en vooral veel slecht nieuws te melden had. De ene vertraging na de andere is ook niet leuk om te melden. Als je alle kosten bij elkaar optelt, dan zitten wij inmiddels aan de vele miljarden.

Nu blijkt echter dat er meer goed nieuws te melden was, maar dat de minister dat goede nieuws niet noemt. Ik doel op de aanvangsdatum van het vervoer over de HSL. De minister gaf aan dat het Belgische deel vermoedelijk pas ergens in 2009 vrijgegeven zou worden, maar dit blijkt op 23 december al gebeurd te zijn. Dat is vijf dagen na de ondertekening van het memorandum of understanding. Kan de minister dit bevestigen? Vanaf dat moment gaan de twintig weken contractuele testperiode in, zodat de Aanvangsdatum Vervoer niet op 1 juli komt te liggen, maar al op 12 mei. Om moverende redenen kiest de minister daar niet voor.

In plaats van het goede nieuws, konden wij onlangs slecht nieuws vernemen, want de hogesnelheidstrein zal pas in december gaan rijden. Maar zelfs dat is niet zeker, omdat de spoornetbeheerder er niet in slaagt, zijn netwerk aan te passen aan de Europese veiligheidsvoorschriften, vooral op het traject Amsterdam–Rotterdam. Waar komt dit ineens vandaan en wat is hiervan waar? In de overeenkomst stelt HSA vast dat het door de latere beschikbaarheid onmogelijk kan voldoen aan de afspraken. HSA stelt dat vast, maar stelt de minister dat ook vast? Kan hij dat aantonen?

Zonder de hulp van de minister zou HSA dit niet overleven. De vraag is of deze hulp correct is en in het belang van de reiziger en de Nederlandse Staat. Was het niet verstandiger geweest om deze lijn toe te voegen aan het hoofdspoor als onderdeel van de NS? Wij hebben daarover zowel openbaar als in vertrouwen lang gesproken met de minister. De minister maakt uiteindelijk de keuze. Ik moet zeker op de vraag van de heer Samsom antwoorden dat ik op dit moment geen beter alternatief zie, hoewel ik nergens blij mee ben. Het is en blijft echter een verantwoordelijkheid van de minister.

Ik kom te spreken over de vertraagde Thalystreinen. De minister moet nu eens helderheid verschaffen over waarom de ERTMS-inbouw in de Thalys nog niet klaar is. Welke actie onderneemt de minister zodat de Thalys 300 kilometer per uur kan gaan rijden? Hoe zit het met de belangen? Is de minister zich ervan bewust dat de ERTMS-versie van Thalys ook van Ansaldo komt, evenals het materieel? Die kan er dus een belang bij hebben dat eventuele problemen zo lang mogelijk duren. Vindt de minister het nog steeds niet vreemd dat andere bedrijven er wel in slagen om een en ander te leveren?

Tijdens het algemeen overleg van 20 november heeft de minister toegezegd dat hij de kamer nader zal informeren over de reden waarom de ERTMS-versie, zoals die beschikbaar is voor locomotieven van Infrasppeed, niet kan worden ingezet. Waarom hebben wij deze informatie niet gekregen en wanneer krijgen wij die wel?

Op 20 november hebben wij al gezegd het zeer wenselijk te vinden dat bijvoorbeeld de Rekenkamer een onderzoek gaat opstarten naar hoe een en ander gelopen is met de contracten, de vertraging rond de ERTMS en

de levensvatbaarheid van HSA. Het lijkt erop dat hiervoor een meerderheid in de Kamer gaat ontstaan. Het zou goed zijn om met de collega's in het vervolgtraject te spreken over hoe wij dat zien en wat onderzocht zou moeten worden. Ik ga dat voorstel zeker indienen.

De **voorzitter**: Het is misschien goed om op dit punt dan ook even te vermelden dat verzoeken tot het laten verrichten van onderzoeken door de Algemene Rekenkamer, door een individueel lid dan wel door een commissie kunnen worden gedaan. De Kamer besluit in plenair verband over dergelijke verzoeken. Het verdient aanbeveling, het verzoek via de commissie aan de Kamer voor te leggen. Dat biedt de gelegenheid, het goed voor te bereiden. Overigens is het maar de vraag of de Algemene Rekenkamer wel bevoegd is, omdat HSA tenslotte een private onderneming is.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben mij daarvan bewust. Het lijkt mij verstandig, vanuit procedureel oogpunt, om even te reageren op wat u zegt. Laten wij dit in de eerstvolgende procedurevergadering agenderen. Ik hoop van de minister de toezegging te krijgen dat als de Kamer het verzoek doet, hij alle medewerking verleend om aan te reiken wat daarvoor nodig is. Ik hoop dat de minister daarop wil reageren en ik hoop op eenzelfde courante houding van het betreffende bedrijf.

Voorzitter. Om het vervoer over de HSL zo aantrekkelijk mogelijk te maken, lijkt het erop dat het goederenvervoer ondertussen alweer een optie is geworden. Ik begrijp dat op Schiphol hieraan al hard wordt gewerkt. Klopt dit? Wil de minister zich hier ook voor inzetten? Komt er een onderzoek naar de haalbaarheid hiervan of is dit gewoon onhaalbaar?

De minister stemt in met een tarief voor tijdelijk vervoer dat maar liefst 60% boven de ook al forse NS-tarieven ligt. In zijn brief schrijft de minister dat de consumentenorganisaties deze tarieven acceptabel vinden, gelet op de keuzemogelijkheid die de reizigers hebben. Die zin is cruciaal, allereerst omdat die niet in lijn is met de wens van de consumenten, die betaalbaar willen reizen, maar ook niet met het advies van Locov. Ik sluit mij aan bij wat hier eerder over gezegd is.

De tweede reden waarom de SP-fractie deze zin zo interessant vindt, is dat de minister dergelijk hoge tarieven kennelijk alleen aanvaardbaar vindt als er een alternatief is. Daar zijn wij blij om. Dat betekent namelijk dat de Beneluxtrein blijft bestaan als de HSL dergelijk hoge tarieven gaat hanteren. Dat lijkt mij juist, gelet op de eerdere opmerkingen van de minister, maar deze duidelijkheid krijg ik vandaag ook graag, anders overweeg ik de Kamer hierover een uitspraak te vragen. De minister heeft herhaaldelijk gezegd dat de Beneluxtrein alleen verdwijnt als er door de HSL geen behoefte meer aan is. Het moge duidelijk zijn dat wij vinden dat de Beneluxtrein sowieso te allen tijde moet blijven. Om te kunnen meten wat de minister zegt, moesten wij echter wachten op de tarieven. Nu er een indicatie is, kunnen wij aan de slag om dit te meten. Gaat de minister een onafhankelijk draagvlakonderzoek hiernaar doen, of moet de SP dat wederom zelf doen? Er is snel duidelijkheid geboden, want anders zijn er binnenkort geen coupés meer over voor de Beneluxtrein. Ik vraag de minister om een toezegging.

De afkorting «Benelux» is eenieder bekend. Die staat voor drie landen. Dat was ook steeds de bedoeling van de lijn. Dat geldt echter niet voor de Beneluxtrein, want die gaat maar door twee landen. De verbinding tussen Nederland en Luxemburg moet geregeld worden via een overstap in Brussel en is met de nieuwe dienstregeling ook nog eens veel slechter geworden. Een overstaptijd van bijna een uur in Brussel is niet echt bevorderlijk voor de reistijd. Mijn medewerker wilde deze overstaptijd voor de zekerheid controleren en belde met NS Hispeed Teleservice. Hier werd hem verteld dat de overstaptijd van 51 minuten klopt. Maar dat was juist goed, werd aan de andere kant van de lijn gezegd, want de Benelux heeft

vaak zo veel vertragingen dat het nog knap lastig wordt om de overstap te halen! Het klinkt als een grapje, maar het is wel de trieste realiteit! Het verzeiken van een soepele overstap is de volgende stap om de reiziger uit de Beneluxtrein te pesten en de dure HSL in te dwingen. En ook al klinkt dit verhaal erg leuk, het is toch een heel verkeerd signaal. Wat gaat de minister doen om nog beter voor de belangen van de reiziger op te komen? Wordt nu eindelijk zijn beleid een oplossing voor deze pesterijen, zodat ook de NS weet dat deze lijn gewoon moet blijven bestaan?

De **voorzitter**: Ik kan die ervaring delen en bevestigen. Ik heb het laatst zelf ook gehad met de trein vanaf Brussel.

De heer **Roemer** (SP): De vorige keer was het al de medewerker van de minister. Iedereen weet het inmiddels. Nu nog degenen die er verantwoordelijk voor zijn!

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent gaf zojuist nog even een briefje aan mij, waarin staat dat elk individueel lid ook een onderzoek kan aanvragen via een motie. Dat klopt. Dat heb ik zojuist ook gezegd. Het lijkt ons alleen beter om het via de commissie te doen om het beter te kunnen voorbereiden. Ik laat het echter aan de heer Roemer over.

De heer **Roemer** (SP): Mijn voorkeur is heel duidelijk dat wij het als commissie gezamenlijk oppakken en dat wij gezamenlijk een opdracht formuleren. Ik hoop op volledige medewerking van de minister en van het bedrijf. Dan komen wij tenminste tot conclusies en een onderzoek waar wij allen echt iets aan hebben.

De **voorzitter**: Wij plaatsen dit punt op de agenda van de procedurevergadering van volgende week woensdag.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De situatie bij HSA, de vervoerder op de HSL-Zuid, is niet rooskleurig. De minister stelt nu voor om HSA uitstel van betaling voor de eerste drie jaar te geven. De consequenties van alternatieven lijken nog veel groter. De fractie van de ChristenUnie gaat er daarom, maar wel met frisse tegenzin, mee akkoord. Het is echter wel de verantwoordelijkheid van de minister. Welke risico's neemt hij hiermee? Wat nu als de problemen met de leverancier Ansaldo blijven voortduren?

Ik heb wel moeite met het beding van 40% korting van de verschuldigde vergoeding tot het moment dat lijn 4 in België beschikbaar is. Vijf dagen na het tekenen van de overeenkomst is deze verbinding immers beschikbaar gekomen. Daarmee lijkt deze clause buiten werking. Er wordt echter een voorbehoud gemaakt dat het vaardigheidsniveau van de baaninfra pas daadwerkelijk beoordeeld kan worden op grond van toegelaten en gecertificeerde treinapparatuur. Wat zijn de mogelijke consequenties van dat voorbehoud? Over welke treinapparatuur gaat het dan? Ik krijg het gevoel dat wij te maken hebben met een soort kip-ei-situatie, waarbij onduidelijk is wat nu precies op wat wacht.

Wanneer gaan de treinen rijden op de HSL? Er is nu een tijdelijke concessie, maar de minister meldt zelf dat niet voor de zomer vervoer zal plaatsvinden. De Aanvangsdatum Vervoer is 1 juli, maar HSA wil zich niet vastleggen. Begrijp ik hieruit dat de tijdelijke concessie daarmee van de baan is, omdat vanaf 1 juli de definitieve concessie geldt? Het is goed dat nu naar terugvalopties wordt gekeken voor het tijdelijk vervoer met de Siemens-locs, maar wat is hierin precies de rol van de minister en wat van HSA? HSA beslist uiteindelijk over de inzet. Heeft het contractuele betekenis en dus verplichtingen voor HSA als de minister aantoont dat de Siemens-locs aan alle voorwaarden voorstaan, ongeacht de keuze die HSA dan maakt?

Ik mis in alle alternatieven die de minister noemt, ook in de terugvaloptie, misschien wel de meest simpele oplossing voor de korte termijn. Waarom niet nu gewoon rijden met ATB (automatische treinbeïnvloeding)? Maak van het traject Hoofddorp–Rotterdam gewoon één groot blok. Treinen kunnen simpelweg via ATB bij Schiphol de HSL oprijden en bij Rotterdam weer het volgende blok ATB inrijden. Vervolgens kan een nieuwe trein het baanvak op. Zo kun je twee keer per uur een trein laten rijden en dit is volgens mij redelijk snel uitvoerbaar. Het kan echt. Door diverse technieken is dat in de afgelopen weken bevestigd. Het is geen modelbaanoplossing, maar een reële technische oplossing. Dan kan er gewoon een dienstregeling gereden worden en geld verdiend worden en is die discussie ook voor HSA tot een veel bevredigender oplossing gekomen. Daarnaast is er dan ruimte om ook de testritten nog te kunnen doen, want zo veel treinen zijn er dan niet over 24 uur gemeten.

De minister stelt dat de consumentenorganisaties de conclusie trekken dat de tarieven acceptabel zijn, gelet op de keuzemogelijkheid die de reizigers hebben. In hun brief staat echter dat de toeslag van 60% boven het volle NS-tarief onevenredig hoog is en dus onacceptabel. Reizigers die nu met korting reizen buiten de spits, gaan zelfs het dubbele betalen. De minister wil in de praktijk bezien of het tarief voldoende klanten trekt. Wat nu als dat niet het geval is? Verder sluit ik mij aan bij een aantal opmerkingen dat de andere collega's ook al gemaakt hebben. Hispeed wil zoeken naar de prijselasticiteit, maar dat kan een buitengewoon groot risico zijn. Daarmee kun je mogelijk klanten verliezen. Collega Samsom sprak daar ook over. Een ander belangrijk onderdeel van de tarievendiscussie is dat een belangrijke inkomst van het binnenlands vervoer zal zijn, en eigenlijk niet het buitenlands vervoer. In die zin zou geconcurrereerd moeten kunnen worden met het binnenlands vervoer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb gezegd dat het mij wel een goed idee lijkt om die kortingskaart geldig te laten zijn op de HSL, ook voor het toeslagendeel. In Duitsland gebeurt dat ook. Vindt u dat een aantrekkelijk idee?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja, ik vind het een aantrekkelijk idee, maar Hispeed heeft die concessie bedongen en moet daar ook de prijs voor bepalen. De overheid heeft dat uit handen gegeven. Daar kun je over discussiëren. Ik ken uw standpunt. Tot op zekere hoogte deel ik die, maar nu is Hispeed daarvoor verantwoordelijk. Ik denk, dat is ook marktwerking, dat als blijkt dat zo'n groot deel van het binnenlands vervoer moet concurreren met wat NS regulier aanbiedt, er vanzelf tarieven komen voor het binnenlands vervoer die daarmee gaan concurreren. Dat lijkt mij namelijk een noodzakelijk marktmechanisme, wil je een aandeel passagiers houden in het binnenlands vervoer, wat Hispeed ook nodig heeft voor de totale dekkingsgraad van zijn bedrijf.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als u het een aantrekkelijk idee vindt, dan zou het toch best een goed idee zijn om de minister te vragen om met HSA in overleg te treden om dit te bewerkstelligen? In Duitsland heb je de BahnCard en de SparCard. Daar wordt die korting gewoon doorgezet. Wij moeten wel een poging wagen om dat te organiseren, zeker omdat wij daar nu weer behoorlijk wat geld instoppen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het grappige is dat juist ook bij Deutsche Bahn het lang geduurd heeft voordat na invoering van «high speed»-treinen dat soort voordeeltarieven onder druk van de marktwerking tot stand zijn gekomen. Die waren er niet bij opening van de trein. De BahnCard en de SparCard werden later pas actief voor het «high speed»-net.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat gaat de minister nu doen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat hoor ik graag van de minister. Dat ga ik niet voor hem zeggen. Hij is mans genoeg om dat op zijn bekende bourgondische toon aan ons uit te leggen. Mevrouw Van Gent zegt dat wij wel moeten blijven opletten bij de minister. Dat moeten wij altijd, want dat is onze controlerende taak. Dat zit in ons genenpakket.

Voorzitter. Ik kom nog even terug op het spoorboekloos rijden. Als de HSL straks op stoom is – misschien is stoom ook een goede oplossing? – dan moet je oppassen dat er niet alleen nog maar rechtstreekse treinen tussen Amsterdam en Rotterdam rijden via Haarlem. Het is wel kritisch hoe straks het hele spoorboekje in elkaar gestoken wordt.

In de brief van de minister staat dat HSA schadeloos gesteld zou worden voor de langere tijd op Belgische bodem. De ChristenUnie-fractie begrijpt dit, maar voor haar is dit niet het einde van het dossier reistijd. Hiermee schiet de reiziger namelijk niets op, behalve dat zijn kaartje wellicht iets goedkoper is, maar dat zullen wij dan nooit weten. Kan het reistijdverlies in België niet op Nederlandse bodem worden gecompenseerd door middel van een maximale infrabenuutting? Het zou zo'n mooi proefproject zijn voor slimmer, sneller en zuiniger op het spoor, conform mijn eerdere notitie. Op samenlooptrajecten met het bestaande spoor zijn er genoeg mogelijkheden voor snellere wissels, inhaalsporen en toepassingen van 160 km per uur. De techniek laat ik graag aan de minister over, maar als hij het op prijs stelt, dan heb ik een vrij handzaam lijstje met voorbeelden. Is de minister bereid, te onderzoeken hoeveel reistijdwinst dit oplevert voor de HSL?

Ik stel tot slot nog twee vragen over de tijdelijke concessie. Waarom zijn er geen eisen gesteld ten aanzien van compenserende verbindingen, mocht de Beneluxtrein ook onder deze tijdelijke concessie worden gebracht? Het is mooi dat er een inspanning is voor kaartintegratie met de NS, maar waarom niet ook met andere vervoerders?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De hoofdvraag is wanneer de treinen gaan rijden op de lijn. Is er al zicht op de resultaten van de alternatieven waarvan de minister in zijn brief laat weten dat hij die onderzoekt? Sinds het vorige debat is er een overeenkomst getekend met HSA, een memorandum of understanding. Dat is Engels voor een document waarin je elkaar begrijpt. Ik heb bij het lezen ervan echter vooral een gevoel van onbegrip. Ik vind het interessant om te horen dat mensen vragen om een Rekenkameronderzoek. Ik heb geen Rekenkameronderzoek nodig want ik ken de conclusies wel. HSA: Hopeloos Slecht Aanbesteed. De overheid is daaraan schuldig; mevrouw Netelenbos stond hier te juichen dat wij er bijna 200 mln. per jaar aan zouden verdienen. Dat geld zullen wij echter nooit verdienen, in elk geval niet in de mate waar toen voor getekend is. De minister stelde in dat contract tegelijkertijd iets vast wat zij nooit heeft kunnen leveren. Daartegenover stond die andere partij, HSA, die zei 147 mln. per jaar te gaan betalen. Daar kan die partij ook nooit aan voldoen. Elk jaar staat HSA weer zo'n beetje op failliet gaan. Het kan ook de techniek niet leveren. Tussendoor hebben wij met elkaar nog een veiligheidssysteem bedacht dat niet werkt.

Dat contract is een soort handenbinder. De Kamer heeft er steeds naar gekeken en onderzoek naar laten doen. De commissie-Duivesteijn stelde na haar onderzoek: het echte gedoe komt nog met de HSL en HSA. Dat wisten wij toen al. De Kamer heeft onderzoek laten doen naar de manier waarop gekomen is tot de keuze voor ERTMS, het rapport van TNO. De conclusie daarvan was dat het niet de slimste keuze was maar dat het wel begrijpelijk was dat de keuze gemaakt is. Dat was de conclusie van dat onderzoek. Ergens in de kluis ligt ook nog een onderzoeksrapport van de commissie-Dijksma. Die heeft in 2005 onderzoek gedaan naar het toen bijna omvallen van HSA. Dat rapport is terecht in de kluis gelegd, want als dat toen naar buiten was gebracht, was HSA waarschijnlijk direct failliet gegaan, aldus de heer Zalm, oud-minister van Financiën, en mevrouw

Peijs, oud-minister van Verkeer en Waterstaat. Dat hele contract is gewoon een bende. Het is aan elkaar geknoopt op een manier waarbij je eigenlijk aan elkaar verbonden bent en je eigenlijk niets anders kunt doen dan met elkaar proberen eruit te komen. De minister had er dan ook gelijk in toen hij een jaar geleden zei dat hij weg wilde uit de juridische loopgra-venoorlog.

Het akkoord is daar een resultaat van. Ik stel daar de volgende vragen over. De minister laat weten dat volgens het bestaande contract HSA 147 mln. afdraagt. Hij gaat er daarbij van uit dat HSA dat bedrag 30 jaar lang afdraagt. Als blijkt dat HSA dat niet kan, dan ontstaat er voor de CDA-fractie een nieuwe situatie. Het verlies aan inkomsten is dan niet meer feitelijk maar alleen nog theoretisch. Ik hoor graag duidelijker van de minister wat zijn oordeel is na deze reddingsoperatie. De minister heeft HSA gered. Wat is op dit moment de stand van zaken rond HSA?

In de brief staat de toezegging dat de minister tariefrestringtie en korting op de vergoeding gaat toepassen indien HSA wederom failliet dreigt te gaan. Ik snap dat niet helemaal. Is dat niet een soort stimulans om goed ondernemerschap achterwege te laten? De overeenkomst is vrij mistig over de mogelijkheid om de gebruiksvergoeding met 40% te reduceren in het geval dat de infra in België niet tijdig beschikbaar is. De infra is sinds 23 december 2008 gereed maar er zijn nog geen treinen. De beschikbaarheid van de infra kan niet het probleem zijn en daarom snappen wij die passage niet helemaal. Uit de toelichting bij de overeenkomst blijkt dat de korting moet gelden zolang de treinen niet in België zijn toegelaten. Verder blijft onduidelijk of deze korting ook een uitstel van betaling is of een definitieve korting op het te betalen bedrag. Krijgt de HSA ook korting op de rest van de gebruiksvergoeding zolang de treinen nog niet op het Nederlandse deel van de HSL zijn goedgekeurd?

Het is buitengewoon irritant dat HSA geen openheid in de boeken geeft. In het vertrouwelijk overleg hebben wij met HSA gesproken. Er heeft nu een reddingsoperatie plaatsgevonden; het zij zo. Aan een volgende keer zonder open boeken doet de CDA-fractie niet mee. De volgende keer gaan de boeken open. Of dat dan in de openbaarheid moet, is een andere vraag. In elk geval moeten de boeken dan voor de minister open.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Koopmans creëert veel mist door een allerlei dingen uit het verleden te noemen die overigens voor een deel niet slaan op het HSA-contract. Hij gaat akkoord met de operatie maar maakt er ook bezwaar tegen dat HSA geen openheid van de boeken geeft. Dat klopt. Zowel in de openbare stukken als in de vertrouwelijke stukken wordt geen enkel inzicht geboden in de situatie, afgezien een paar kreten die HSA slaakt. Hij gaat wel akkoord maar zegt: bij een volgende operatie accepteert de CDA-fractie dit niet. Als u consequent bent, dan accepteert u net als de VVD-fractie, de SP-fractie en de GroenLinks-fractie niet zomaar dat het probleem van een privaat bedrijf met private aandeelhouders, waarvan er één nog beursgenoteerd is ook, de problemen zo op de Staat afschuift. De minister zegt: oké, kom maar naar ons toe, de belastingbetaler betaalt maar. Het CDA is niet consequent. Nu mag het allemaal zonder openheid en dergelijke maar de volgende keer gaat het CDA wel zorgvuldig kijken.

De heer **Koopmans** (CDA): Het grote verschil met de heer Aptroot is dat ik de vertrouwelijke bijeenkomst heb bijgewoond. Wij kregen daar simpelweg te horen dat de tent failliet gaat als wij niets doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben ook bij die bijeenkomst geweest.

De heer **Koopmans** (CDA): Excuses. Dat moet ik beter onthouden. In elk geval is in die bijeenkomst gemeld dat de tent gewoon failliet gaat. Met het betalen van 7 mln. zou HSA weer een tijdje kunnen draaien in afwach-

ting van operationele inkomsten. De Kamer had toen kunnen zeggen: wij pikken het niet en wij willen eerst openheid van de boeken. De conclusie was echter dat de minister moest doen wat hem het beste leek. De Kamer kan dat vervolgens controleren. U mag natuurlijk best zeggen dat u liever de boeken open had gehad. Ik ben benieuwd of de minister op dat punt nog nadere informatie heeft gekregen. Ik vind echter niet dat er nu precies dezelfde situatie is als vier weken geleden. Er is nu een nieuwe situatie. Ondertussen is HSA namelijk met een aantal miljoenen in de lucht gehouden. Er is een volstrekt ander oordeelskader rond die boeken. Ik vind dat je oprecht kunt zeggen dat de boeken de volgende keer open moeten, in elk geval voor de minister. Dat dat deze keer niet gebeurd is, is te wijten aan dat waardeloze contract waarmee wij allemaal met de rug tegen de muur zijn gezet. Het alternatief, failliet laten gaan, betekent dat de treinen later of misschien wel nooit gaan rijden. Los van die 147 mln. die in het contract staat, kunnen er schadeclaims komen van de andere partijen die destijds aan de aanbesteding hebben meegedaan en nu opeens vanwege gewijzigde regelgeving niet meer hun lol kunnen beleven. Zij kunnen wel bij de rechter een schadevergoeding eisen.

De **voorzitter**: De heer Aptroot stelt u graag nog een vraag. Overigens doe ik de feitelijke constatering dat de heer Aptroot wel aanwezig was bij de briefing.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik was daarbij aanwezig en ik heb ook alle vertrouwelijk ter inzage gelegde stukken bekeken maar dat droeg niet veel bij aan de informatie. De heer Koopmans gebruikt veel woorden om duidelijk te maken dat hij geen enkel inzicht heeft in de situatie. Dat wordt ons inderdaad niet geboden. De essentiële vraag voor ons is evenwel de volgende. Ook als het klopt dat HSA financiële problemen heeft, is het dan niet aan de aandeelhouders, de NS en de KLM, om te zeggen: wij zijn een nieuw bedrijf gestart met nieuwe activiteiten en nu de aanloop tegenvalt, stoppen wij daar extra geld in. Waarom moet de belastingbetaler de back up zijn? De VVD-fractie voelt daar niets voor. Zet die bedrijven maar onder druk. Ik vraag mij echt af of zij al het geld dat erin is gestopt zomaar zouden afschrijven. Ik denk dat wij gewoon slecht hebben onderhandeld en onderuit zijn gegaan in de contacten met HSA.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is uw oordeel. Ik heb al gezegd dat het contract zo in elkaar zit dat de Staat een geweldige vragende partij is, geen eisende partij. Het is veel ingewikkelder dan u suggereert. Het is niet zo dat het allemaal vanzelf gaat lopen als de Staat achterover leunt. Wij hebben dat uitdrukkelijk gehoord uit de mond van de minister in het overleg en het blijkt ook uit de brief. Bovendien hebben wij het kunnen horen van de directie van HSA. Er is door de aandeelhouders bovendien fors geld gestoken in de operatie. Er liggen ook allerlei borgstellingen. Het hele contract zit vol met van alles en nog wat. De simpele mededeling was echter dat als wij niet zouden betalen, het over en uit zou zijn. Het risico was dan buitengewoon groot dat de belastingbetaler de pineut zou zijn omdat wij nooit of te nimmer de zekerheid zouden hebben op welk moment de treinen dan zouden kunnen gaan rijden. Ik vind dat een heel groot risico.

Een volgende keer moet nagedacht worden over de betaling van de leden van de raad van bestuur van HSA. Bovendien moet nagedacht worden, net zo goed als bij banken gebeurt, over een plek in de raad van commissarissen of een toezichtorgaan. Als wij elke keer meer moeten doen, dan moeten wij daadwerkelijk meer aan de knoppen ter plekke zitten. Ik maak nog een opmerking over de tarieven. Ik heb het net al gevraagd. Ik vind het bijzonder dat de minister zelf over tariefrestringie begint. Wij hebben de vorige keer gezegd dat wij dat niet moeten doen. Wij spelen met het geld van de belastingbetaler als wij dat doen. Wij moeten daar

niet te snel aan beginnen. Ik heb namens mijn fractie ook niet zoveel opmerkingen over de prijsstelling. Dat is een zaak van de markt. Ik ben als burger geïnteresseerd in al die modellen en in wat het allemaal gaat kosten, maar uiteindelijk zal het bedrijf het waar moeten maken. Zij moeten zoveel mogelijk kaartjes verkopen om de tent draaiende te houden. Wij begrijpen dat een snelle trein wat meer kost dan een langzame; een Porsche is ook duurder dan een Polo.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de gestelde vragen. Ik zal natuurlijk proberen om die naar behoren te beantwoorden maar ook in mijn verhaal aangeven hoe dingen zo zijn gekomen en wat het onderscheid is tussen de afweging die wij nu hebben gemaakt en vragen die al dan niet later op ons afkomen. Ik vind dat van belang vanwege de vraag hoe moet worden omgegaan met het feit dat de treinen er nog niet zijn en HSA in een positie dreigt te komen dat men wel elke maand moet betalen aan de staatskas maar geen euro kan verdienen. Die vraag wil ik loskoppelen van de vraag hoe het straks gaat als HSA vol functioneert: is de business case realistisch of niet? Beide vragen hebben op tafel gelegen en zijn van een antwoord voorzien. Het zijn echter twee heel verschillende onderwerpen.

De lijn van mijn betoog zal in totaal zes onderwerpen bevatten. Ten eerste het dreigend faillissement van HSA en de mogelijke gevolgen daarvan. Ten tweede het bereikte memorandum of understanding. Ten derde de huidige planning van het vervoer en de laatste inzichten ter zake. Ten vierde de concessieovereenkomst gaat gelden. Ten vijfde de vraagstelling over de tarieven en hoe dat precies zit. Ten zesde, last but not least, de Beneluxtrein. Ik begin met de financiële situatie van HSA. Die situatie is gewoon nijpend. Ik denk dat ook het vertrouwelijk overleg dat daarover is gevoerd heel helder was. De heer Van Roozendaal, die hier in de zaal aanwezig is, heeft daarin openheid van zaken gegeven. De situatie is zowel op de zeer korte termijn heel nijpend maar er zijn ook vragen naar hoe een en ander voortgaat op de langere termijn. Ik kom nog terug op die vragen. Bij het vertrouwelijk overleg was de vraag aan de orde, en ook hier hoor ik het bij sommigen doorklinken, waarom wij HSA niet failliet zouden laten gaan. Ik heb het dossier twee jaar geleden overgenomen en ik heb mijn best gedaan, zoals de heer Koopmans zegt, uit de verzuurde juridische verhoudingen te komen. Ik probeer er altijd heel zakelijk tegenaan te kijken. Wat heeft de treinreiziger eraan als wij voor verschillende opties kiezen? Dat is mijn eerste verantwoordelijkheid en iets wat voor mij leidend zou zijn als ik naar mijzelf terugkijk aan het einde van deze periode. Wat gebeurt er als HSA failliet gaat en wij niet zouden ingrijpen? Wij krijgen dan allereerst een doorlooptijd voor een nieuwe aanbesteding. Dat moet allemaal worden uitgeschreven. Er moet worden gekeken naar wie kan gaan rijden. Die doorlooptijd zal aanzienlijk zijn. Volgens iedere analyse zal die minstens één jaar duren. Als er dan een partij wordt gevonden, wat betekent dat dan? De nieuwe afspraken met de nieuwe partij zullen absoluut ongunstiger zijn voor de belastingbetaler en de staatskas dan de afspraken die wij met HSA maken. De onderhandelingspositie van de Staat zal heel slecht zijn als gevolg van de tijdsdruk. Gelet op de ervaringen en bedrijfsresultaten zullen de biedingen lager zijn dan toen. Ook in het vertrouwelijk overleg heb ik gezegd dat de scope van de aanbesteding nu anders is dan in de tijd van Tineke Netelenbos. Dat zit in de gewijzigde Europese regelgeving. Wij mogen niet langer een exclusief recht op het binnenlands vervoer over het HSL-zuid-tracé contracteren. Dat is met HSA nog wel gebeurd, maar bij een nieuwe partij mag dat niet meer. De prijs die per jaar zal worden betaald, zal stukken lager zijn dan wat nu in het contract met HSA staat.

De heer **Aptroot** (VVD): Kan de minister ingaan op het alternatief waar de Kamer over spreekt? Niemand hier zegt: laat ze maar failliet gaan. Mijn gedachte, en ik geloof ook die van een paar collega's, is dat het onverstandig is om als HSA begint te klagen direct financieel bij te passen. Het alternatief is dat de aandeelhouders dat doen. Air France-KLM stopt geld in Alitalia. Dat kan het ook doen in High Speed Alliance. Is daar stevig genoeg op ingezet? De aandeelhouders hebben al eerder bijgepast en er zit dus veel geld van de aandeelhouders in. Die laten dat niet zomaar omvallen. Zij hebben grote aanloopverliezen en dat laatste stukje past er wel bij. Laat de minister antwoord geven op het alternatief waar wij het over hebben gehad in plaats van iets te schetsen waar niemand het over heeft gehad maar een beetje mist optrekt – de heer Koopmans probeerde dat ook – rond onverstandige onderhandelingen.

Minister **Eurlings**: Mensen hebben wel degelijk gesproken over de optie van het failliet laten gaan. Dat is ook bij het vertrouwelijk overleg uit en te na ter sprake geweest. Om die reden meld ik het ook. Op uw vraagstelling kom ik straks nadrukkelijk terug. Ik was pas bij mijn inleiding. De scope van de aanbesteding is gewijzigd. De inkomsten zullen dus absoluut minder zijn; dat moeten wij ons beseffen. Een nieuwe vervoerder zal ook nog treinen moeten vinden. Die heeft hij niet direct. Er is geen vervoerder in Europa die treinen op voorraad heeft. Dat is juist de reden dat HSA niet kan rijden. Als wij over een jaar een nieuwe vervoerder vinden, dan zal die ook weer geen treinen hebben. Door de financiële crisis zal het bovendien moeilijk zijn om marktpartijen te vinden, et cetera. Ergo, doorgaan met een andere partij dan HSA betekent enerzijds lagere inkomsten voor de Staat en anderzijds eerder later dan eerder treinen. Dat was voor mij de hoofdreden om echt mijn best te doen om eruit te komen, maar wel in balans met wat HSA zelf heeft gedaan. Dat doe je natuurlijk met elkaar.

Ik benadruk dat de NS heeft al veel geld gestoken in het bedrijf HSA. De NS heeft een grote verantwoordelijkheid en deelt in eventuele verliezen van HSA. Het bedrijf staat voor 240 mln. garant, natuurlijk in de hoop dat dat geld niet verloren gaat. De NS heeft ook als moederbedrijf de verwachte winst van HSA nadrukkelijk laten meespelen in de bieding van destijds. Het verwachtte daar revuuen uit te krijgen. De winstverwachting is vervlogen als sneeuw voor de zon en is eerder een verliesverwachting geworden. Ook dat heeft het beeld rond de operatie voor de spoorwegen nadrukkelijk veranderd. De NS speelt in elk geval wel degelijk stevig mee. Wat is op dit moment aan de orde? Ik kom hiermee op mijn tweede onderwerp, het memorandum of understanding. De vraag is hoe wij omgaan met het feit dat er nog geen treinen zijn. De baan is klaar en ons werk is in die zin af, maar HSA kan geen euro verdienen want die kan geen één trein laten rijden. Ik zie de heer Cramer knikken en ik kom zo te spreken op zijn vraag daarover. HSA kan dus niets verdienen. De tweede vraag betreft een discussie van veel jaren: wat als op termijn, als de treinen full speed rijden, blijkt dat de operatie niet winstgevend te maken is? Die vraag parkeer ik even en daar kom ik zo op terug. Dat is een wezenlijk andere vraag. De vraag nu is hoe wordt omgegaan met de vertraging. Wij hebben daarover met elkaar gesproken en daar geeft het memorandum of understanding antwoord op. Was er een dreiging dat HSA door de vertraging zou omvallen? Die dreiging was inderdaad zeer reëel. Dat is niet alleen de mening van de heer Van Roozendaal en mijzelf als minister, wat in het vertrouwelijk overleg gewisseld is, maar ook onafhankelijk vastgesteld door de onafhankelijk accountant PWC. Deze heeft dat onderzocht en op basis van de harde feiten bevestigd. Dat zijn gewoon klip en klare constateringen voor de korte termijn. Ik ben bereid om de analyse zelf, en detail, vertrouwelijk ter inzage te leggen. Dat moet vertrouwelijk want dat gaat over gevoelige bedrijfsgegevens. Die kan vertrouwelijk ter inzage worden

gelegd en daaruit kan geconstateerd worden dat die dreiging voor de korte termijn zeer reëel was.

De maatregelen die betrekking hebben op aanpassing van de financiële kaders van de concessieovereenkomst zijn alleen mogelijk als sprake is van een reëel faillissementsrisico van HSA en de continuïteit van de vervoersdiensten over de HSL-Zuid gevaar loopt als gevolg van een externe oorzaak. De door mij in het memorandum of understanding voorgestelde maatregelen betreffen zaken die de gevolgen van die externe oorzaak moeten mitigeren. Die zijn dus nadrukkelijk niet bedoeld om de rentabiliteit van het bedrijf op een hoger plan te brengen; dat is de lange-termijnzaak die ik hier nadrukkelijk los van wil zien. Tegenvallende vervoersresultaten an sich zijn een regulier ondernemingsrisico en blijven voor rekening van HSA. Het memorandum of understanding is in samenspraak met minister Bos van Financiën opgesteld. Hoofdpunt ervan is de aanpak van de liquiditeitsproblemen op de korte termijn samen met de NS om te voorkomen dat HSA als we speak omvalt. Ook is daarin de aanvangsdatum van 1 juli 2009 vastgesteld. Dit komt beter overeen met het reëel beschikbaar komen van de treinen en gaat nadrukkelijk in op de externe oorzaak. Op dat moment gaat de concessieperiode van 15 jaar in. HSA is vanaf dat moment, dus vanaf 1 juli 2009, de HSL-heffing verschuldigd. Dat geeft een stuk ruimte omdat het reëeler is, gelet op de externe oorzaak waar ook HSA niets aan kan doen. De kassa gaat echter wel lopen vanaf 1 juli 2009 terwijl wij nu weten dat er dan nog geen volwaardig bedrijf draait. Wat is daarover afgesproken? Vanaf 1 juli loopt de kassa maar zal er voor een periode van drie, en als het allemaal nog meer tegenzit, maximaal vier jaar uitstel van betaling van die gebruikersvergoeding worden verleend. Het is geen afstel maar uitstel want dit bedrag zal aan het einde van de vijftienjarige concessieperiode door HSA moeten worden terugbetaald. Gedurende het uitstel zal HSA over het bedrag rente in rekening worden gebracht. De Staat lijdt dus geen euro verlies.

De andere vraag is wat er moet gebeuren als HSA op een later moment alsnog failliet dreigt te gaan. Daarvoor is een procedureafspraken gemaakt. Wij kunnen 1001 voorspellingen doen, maar de vraag hoe de operatie loopt als de treinen full speed rijden, kan het best vanuit de praktijk worden benaderd. De procedureafspraken is dat wij dat op een later moment bezien. Mocht dan echt blijken dat het allemaal niet functioneert, dan zal op basis van volledige openheid van de boeken uit een onafhankelijke accountantcheck daarop moeten blijken of er in het kader van de concessieovereenkomst een moment is om structureel tot andere afspraken te komen. Ik heb eerder aangegeven dat daarvoor ruimte is in de concessie. Ik vind het ook reëel om daarnaar te kijken als een en ander niet klopt. Gezien vanuit de belastingbetaler en de treinreiziger is een alternatief al snel slechter dan het huidige. Als over een paar jaar blijkt dat het toch niet loopt, is het echter nooit mogelijk om tot een lagere vergoeding voor HSA over te gaan dan destijds door de nummer 2 bij de concessie is geboden. Dan zou juridisch een hellend vlak worden betreden. Wij kunnen nooit slechtere inkomsten hebben voor de Staat dan de nummer twee van toen. Omdat de marktverwachtingen nu anders zijn en er geen exclusief recht meer is, is zelfs in een worst case scenario de uitkomst beter dan het nu laten omvallen van HSA. Ik wijs op het verschil tussen de beslissing die in het memorandum of understanding is genomen om de maanden uitstel nu te accommoderen. Dat kost 19 mln. Verder zijn aan het memorandum of understanding nul kosten verbonden; 19 mln. is het bedrag dat de Staat reëel binnenkrijgt. Het kan zijn – dat hangt van de inhoud af – dat de overheid over een aantal jaren voor de vraag komt te staan hoe ermee om moet worden gegaan als het in de praktijk niet blijkt te lopen. Ook dan zal men nooit minder kunnen vragen dan wat de nummer twee destijds bij de bieding heeft geboden. Dat is

nog altijd aanmerkelijk meer dan nu in de markt zou kunnen worden verkregen.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt uit dat wordt uitgegaan van 1 juli met het uitgangspunt van uitstel van betaling. Waarom heeft hij in het kader van zuiverheid niet gewoon gekozen voor 12 mei, de datum van de oplevering? Dan zou het eerder ingaan en dan zou de betaling vanaf dat moment plaatsvinden. Een uitstel van betaling is dan vers twee, maar dan is hij wel zuiver bezig. De minister zegt verder dat het exclusieve recht nu niet meer is toegestaan. Los van de vraag of ik dat al dan niet zou willen, moet de minister zuivere informatie geven. Het mag niet meer na december 2010. Als de Kamer het überhaupt zou willen, dan zou dat nu nog mogen. Het moet dan wel voor die datum gerealiseerd zijn. De informatie moet in dit moeilijke debat zuiver op tafel liggen.

Minister **Eurlings**: Op dat laatste kom ik zo nog terug. Hetgeen u zegt over de datum van mei heeft met name betrekking op de beslissing van de Belgische inspectie op 23 december. Dat was voor ons een verrassing. Wij gingen ervan uit dat het later zou worden in plaats van eerder. Met de wijsheid van nu blijkt dat het inderdaad anderhalve maand eerder had gekund. De memorandum of understanding was echter gesloten en zou ook gesloten zijn geweest als het drie, vier of vijf maanden later was geworden in België. Met de inzichten van toen is besloten om de knoop door te hakken en die datum ergens neer te leggen. Wij konden wel blijven wachten en blijven schuiven maar het werd gewoon echt tijd voor duidelijkheid. Met de wijsheid van nu kan gezegd worden dat de datum op eind mei had kunnen worden gezet, maar voor hetzelfde geld was de beslissing in België een tijd later gevallen. Op een gegeven moment moet de knoop worden doorgesneden en de lijn worden vastgesteld. Als de memorandum of understanding op 15 januari in plaats van 15 december was gesloten, dan had dat misschien tot een nieuw gesprek geleid. Op een gegeven moment moet die knoop gewoon worden doorgesneden. Het is overigens altijd veel geld maar ik wijs er nogmaals op dat het om het bedrag gaat van 19 mln. voor de hele verschuiving. Gelet op de kosten die anders zouden zijn gemaakt, is dat nog alleszins te overzien.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben het eens met uw redenering rond het voortbestaan van HSA. Ik vind echter wel dat daar nog een vraag bijpast. Bent u het met mij eens dat de vergelijking tussen de inkomsten van het contract dat nu gesloten is en een mogelijk nieuw contract ingewikkeld en bijna oneerlijk is omdat helemaal niet zeker is dat de inkomsten van het huidige contract ooit worden gemaakt? Er wordt uitgegaan van een heleboel mogelijkerwijs theoretische opbrengsten.

Minister **Eurlings**: U hebt daar volstrekt gelijk in. Daarom zei ik ook dat ook op het punt van de tweede vraag – wat als straks de treinen full speed rijden en het toch niet goed blijkt te gaan? – een herevaluatie moet worden opgesteld, zoals ook in de concessieovereenkomst is voorgeschieden. Daarbij zijn een onafhankelijke accountant en openheid van boeken aan de orde. Als dan blijkt dat er echt sprake is van een probleem, dan kan juridisch gezien nooit lager worden gegaan dan wat de tweede partij toen geboden heeft. Dan bevinden wij ons juridisch echt op een hellend vlak. Ik heb dat zo genoemd omdat de tweede partij van toen dan kan zeggen: men betaalt nu minder dan wat wij geboden hadden en wij willen dus alsnog dat contract. Vanuit de marktverwachting van nu is hetgeen de tweede partij toen geboden heeft beter dan wat nu in de vrije markt kan worden verkregen. Ook in dat worst case scenario komen wij er relatief goed uit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb toch nog wel een paar vragen. De minister zegt dat de NS al heel veel gestoken heeft in de HSA en voor 240 mln. garant staat. Als de NS voor 240 mln. garant staat, dan heeft het bedrijf er natuurlijk alle belang bij dat het goed gaat. Als de minister zegt dat hij niet over de brug komt, dan moet de NS toch wat doen want anders gaan ze voor een enorm bedrag de boot in. De minister spreekt maar steeds over de nieuwe aanbesteding, maar daarmee gaat hij de vraag uit de weg hoe de situatie nu is. Ik krijg daar toch een beetje de kriebels van. Het enige dat op dit moment full speed gaat, is het trekken van de portemonnee en de bakken met geld die erin gaan. Er rijdt nog niks. De minister zegt verder dat pas beoordeeld kan worden hoe het gaat op het moment dat de treinen rijden. Ik heb daar in eerste termijn wat over gezegd in de zin van hoge tarieven die de reizigers door de strot worden geduwd zonder dat er alternatieven aanwezig zijn. Dat wordt steeds noodzakelijker want het moet een succes worden. Iedereen moet voor die hoge prijs de treinen in.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik maak een punt van orde. Wij kunnen niet zulke lange interrupties gaan plaatsen, met alle respect voor collega Van Gent. Ik zit op hete kolen want ik heb eigenlijk een andere afspraak. Ik maak het debat graag af dus ik dring erop aan dat de minister eerst de vragen die in eerste termijn zijn gesteld beantwoordt en dat de rest in tweede termijn wordt gedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan moet de minister wel antwoorden want anders krijgt hij dit soort vragen.

De **voorzitter**: Daar komt bij dat de minister in zijn inleiding heeft gezegd dat hij bij punt vijf terugkomt op de tarieven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het heeft met elkaar te maken. Ik heb er bezwaar tegen dat wij een kwartier lang doorzeuren over de nieuwe aanbesteding maar geen antwoord krijgen op onze concrete vragen.

Minister **Eurlings**: Ik kom daar zo op. Als ik kriskras door het hele verhaal ga, dan wordt dat alleen nog maar langer en dan komen er nog meer interrupties. Ik heb aangegeven wat de opbouw van mijn antwoord zou zijn. Als iemand bij mijn antwoord op het punt van de tarieven wil terugverwijzen naar de concessie, dan ga ik het debat daarover graag aan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik maak hier bezwaar tegen. De minister begint er zelf over. Hij zegt dat hoe het gaat pas beoordeeld kan worden als de treinen rijden; dat heeft met een aantal elementen te maken. Ik heb over die garantstelling door de NS op het punt van HSA gewoon een concrete vraag gesteld. Het lijkt mij heel zinvol dat de minister daar gewoon een antwoord op geeft.

Minister **Eurlings**: Daar kan ik wel op antwoorden. Ik ga alleen nog niet in op die tariefdiscussie want dan ga ik kriskras door mijn verhaal. Bij het omvallen van HSA zou de NS inderdaad, en in minderheid de KLM, een risico lopen. Ik heb echter ook benadrukt dat er een grens is bij de NS. Men heeft ook bij eigen accountants en boekhouders te verklaren dat een business case maar wordt doorgezet zonder dat er een trein rijdt. De kassa moet wel elke maand vet gevuld worden. Er is een grens aan wat de NS met nul inkomsten en veel uitgaven kan verantwoorden als goede bedrijfsvoerder. Het bedrag van 240 mln. is een hele bak geld, maar ik kan wel begrijpen dat de NS zegt dat het ergens een beetje ophoudt. Men gaat heel ver en ons kost dit nu 19 mln. Ik vind het reëel om dat nu te betalen. In heel Europa doen zich vertragingen met ERTMS voor. Het is niet anders. Met de wijsheid van nu hadden wij waarschijnlijk het Franse

systeem gewoon in de baan gelegd naast de ERTMS; dan waren ons veel problemen bespaard gebleven. Het is heel gemakkelijk om met de wijsheid van nu terug te verwijzen naar 2005 en te zeggen: hadden wij maar. Wij hebben dat toen niet gedaan. De heer Koopmans constateerde terecht dat het heel begrijpelijk is dat wij dat toen niet hebben gedaan. Met de wijsheid van nu hadden wij het wel gedaan. Het is zoals het is. Met nul inkomsten en heel veel uitgaven valt een bedrijf heel snel om. Ik vind het dan ook niet alleen goed geïnvesteerd maar ook reëel dat wij de kassa iets later laten lopen en uitstel van betaling geven. Dat ligt nu op tafel. De vraag was: stel je eens voor dat die hele markt tegenvalt. Over die vraag is nadrukkelijk een procedureafpraak gemaakt. Als het echt tegenzit, dan moeten wij daar te zijner tijd, over drie of vier jaar, naar kijken. De keuze die dan gemaakt wordt, is aan de mensen die daar op dat moment over gaan. Als het echt niet klopt, dan is het reëel om met elkaar te zoeken naar een manier waarop de operatie toch door kan gaan. De afweging draait om hoe ver je daarin gaat.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik maak graag een punt van orde. Ik stel voor om alleen een eerste termijn te houden waarbij de minister kan antwoorden tot twaalf uur of kwart over twaalf. Op een ander moment kunnen wij de tweede termijn houden. Wij kunnen de minister niet verwijten dat wij in tijdnood komen. Laten wij op een ander moment de tweede termijn houden.

De **voorzitter**: Ik vind dat prima. De minister heeft dan nog 20 minuten om de vragen te beantwoorden. Ik vraag hem wel om over te gaan op het verder beantwoorden van de vragen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ga dan nu over op punt drie: de huidige planning van het vervoer. Zoals ik in de brief van 30 januari heb aangegeven, verwacht HSA dat het vervoer op het noordelijk tracé niet voor de zomer kan starten. De verwachting op dit moment is dat vanaf december 2009 het hogesnelheidsvervoer kan starten. Zelfs na twee jaar heb ik zo de nodige ervaring dus ik zeg dit met de nodige voorzichtigheid waarmee testen altijd omgeven zijn. Planningen zijn regelmatig bijgesteld afhankelijk van de uitkomsten van de treintesten. Het testen gebeurt niet voor niets. Bij de TRAXX zijn de testen een tijdlang niet goed gegaan. Daar moet dan wat aan gedaan worden want anders is de veiligheid van reizigers, machinisten en omgeving van de baan in het geding.

Wat doen wij eraan om niet volgend jaar of het jaar daarna te moeten zeggen: hadden wij in 2009 maar dit en dat gedaan? De heer Cramer heeft er gelijk in dat de terugvalopties niet erg aantrekkelijk lijken, maar ik wil alles onderzocht hebben. Om die reden kijk ik heel breed naar opties in het geval ERTMS echt niet gaat werken. Ik hoop dat die wel gaat werken, maar ik kijk naar alle alternatieven. De Staat wil op eigen gelegenheid kijken naar het alternatief van Siemens, de BR-189-E. Vanaf week 9 zal ik de toelatingstoets en de certificering daarvan in gang zetten. Als de uitkomst positief is, dan zal nog wel de beschikbaarheid op de markt een issue worden. Verder ben ik bezig met een uitvoerig onderzoek naar het backupsysteem van de huidige ERTMS-beveiliging. Hierbij worden alle mogelijke opties, zowel materiaal als beveiliging en de baan, onderzocht. Tegen de heer Cramer zeg ik dat het daarin wordt meegenomen. Ik kom erop terug als een en ander inderdaad mogelijk is.

De TRAXX van Bombardier is toegelaten op ERTMS level 1 op de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Rotterdam. Thans wordt de software getest waarin gevonden fouten zijn hersteld. Testresultaten worden door de veiligheidsinstantie beoordeeld wat moet leiden tot het aangepast inzetcertificaat; dat wordt medio april 2009 verwacht. Dit is mijn reactie op de vraag welke testen er nu eigenlijk plaatsvinden.

Ik kom op punt vier: de vervoersconcessie zelf. Voordat HSA kan starten met het vervoer zal aan de organisatie een concessie moeten zijn verleend. De bestaande concessieovereenkomst met HSA zal zoveel mogelijk een op een worden omgezet in een openbare concessie. Zodra dat werkproces is afgerond, naar verwachting in mei 2009, zal deze naar de Kamer worden gezonden. Het aanpassen of toevoegen van afspraken aan deze concessie is onmogelijk vanwege de aanbestedingsregels. In december 2008 is de concessie voor de hogesnelheidslijn toegezonden naar de Kamer. Hiermee moest het mogelijk worden dat voor 1 juli op kosten van de Staat het tijdelijk vervoer start. Nu HSA mij meldt dat het vervoer niet voor de zomer begint, zal de start van dit vervoer na de aanvangsdatum plaatsvinden. Het vervoer zal dan ook vanaf de allereerste treinrit voor rekening van de HSA plaatsvinden onder het regime van de definitieve concessie. Er is geen separate tijdelijke concessie voor vervoer meer nodig.

Ik kom te spreken over de tarieven. In de brief waarin ik de Kamer in december de ontwerpvervoersconcessie van de hogesnelheidslijn toezond, heb ik de Kamer ook geïnformeerd over de tarieven die de HSA wil hanteren voor deze dienst. Het ging daarbij om een systeem waarbij de reiziger een toeslag betaalt op de huidige tarieven. Dat was ook in de richting van het tijdelijke vervoer. De reiziger die wil profiteren van de reistijdwinst die de HSA-dienst oplevert, zou een toeslag betalen van 60% op het standaardtarief van de gewone trein. In de eerste vier weken van het vervoer zou een introductietarief gelden van 15% boven het tarief. Daarna zou 60% gelden. Daarnaast gaat HSA een aantal zogenaamde «superdiscountstoelen» via internet beschikbaar stellen waarvoor een tarief zal gelden dat gemiddeld 20% lager is dan het reguliere treintarief. Dat zijn de lokstoelen om mensen via een gunstig tarief kennis te laten maken met deze vorm van vervoer. Nu het vervoer niet voor de zomer start en naar verwachting dus meteen onder het regime van de echte concessie, de definitieve concessie in plaats van de tijdelijke concessie, zal vallen, ontstaat er een nieuwe situatie. Onder het regime van de definitieve concessie heeft HSA tariefsvrijheid aangezien de organisatie zelf de financiële risico's voor het vervoer draagt. HSA heeft evenwel laten weten te zullen starten met dezelfde tarieven als overeengekomen voor het tijdelijk vervoer, ondanks het feit dat dat onder de definitieve concessie gebeurt. Wij kunnen nu met elkaar veel discussie voeren over wat zo'n tarief gaat betekenen en of daarmee wel genoeg reizigers worden getrokken. De reiziger kan straks kiezen. Hij kan kiezen op het traject Amsterdam-Rotterdam voor de gewone trein, die gewoon blijft reizen, of voor de snellere trein. Wat is het voordeel van die snellere trein? Vanwege de tunnel en de rechttere routing lever de rit Amsterdam-Rotterdam een reistijdwinst van 20 minuten op. In plaats van 50 minuten nu is men straks grosso modo in 30 minuten van Amsterdam naar Rotterdam en omgekeerd. Dat is een behoorlijke winst, bijna twee keer zo snel. Ik hoor dat Schiphol nu genoemd wordt, maar op Schiphol blijven ook de gewone treinen rijden. Het is niet de bedoeling dat de HSL tussen Amsterdam en Schiphol tjokvol zit zodat mensen nog steeds niet snel van Amsterdam naar Rotterdam kunnen. Dat is ook weer niet de bedoeling van die treinen. Mensen kunnen heel gemakkelijk met de treinen die nu rijden naar Schiphol blijven gaan. Zoals bekend heb ik een paar jaar in Brussel gewoond en uit eigen ervaring weet ik dat het niet echt aantrekkelijk is om met de hogesnelheidslijn van Brussel-Zuid naar Brussel-Centraal te rijden. Dat is maar goed ook want anders zou die trein vol zitten tussen de twee Brusselse stations en zou het vervolgens voor reizigers die echt van die hogesnelheidslijn gebruik willen maken, van Brussel naar veel verder, een veel minder aantrekkelijk product zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt nu dat er voor het binnenlands vervoer alternatieven zijn, maar in de berekeningen en

uitgangspunten van HSA is het binnenlands vervoer wel een belangrijke cash cow. Dat staat op gespannen voet met wat de minister zegt.

Minister **Eurlings**: Nee, want dat is net volgens het systeem van checks and balances dat er in de praktijk zal zijn. Juist omdat er zoveel alternatief is, zal men op zijn tellen moeten passen. Als de prijs te hoog is, zullen mensen ervoor kiezen om de reistijdwinst te laten zitten en met de normale trein te reizen. Laten wij kijken hoe het uitwerkt. HSA popelt om te beginnen met de treinen. Het is voor de heer Van Roozendaal en zijn team heel vervelend dat zij geen trein hebben om mee te rijden. Op het moment dat men gaat rijden, wil men die treinen natuurlijk wel vol hebben. Juist omdat er een alternatief is, kan men niet te ver gaan want anders blijven de treinen leeg. Als straks blijkt dat het toch verkeerd gaat en het echt een bontjassentrein wordt, zoals mevrouw Van Gent zegt, de trein helemaal leeg blijft en HSA dat prima vindt – ik kan mij dat niet voorstellen want dan zou men zichzelf tekort doen – dan kan de overheid kiezen voor een tariefsrestrictie. Dat kost echter veel belastinggeld. Ik heb gezegd dat die discussie op dit moment niet aan de orde is omdat wij niet weten wat er op termijn voor het grensoverschrijdend verkeer betaald gaat worden. Er kon dus geen inschatting gemaakt worden van het gebruik van de trein. Het zou onfortuinlijk zijn om er nu belastinggeld tegenaan te gooien. Laten wij het gewoon in de praktijk bekijken. HSA heeft er ook belang bij dat de treinen vol zitten. Laten wij erover praten op het moment dat de treinen rijden en wij niet in allerlei theoretische voorbespiegelingen maar echt in de werkelijkheid op de rails zien wat de gevolgen zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik stel graag nog één heldere vraag. De minister zegt dat de reiziger kan kiezen. Ik wil de garantie dat de reiziger kan blijven kiezen en niet, zoals in mei 2007, dat met NS Hispeed is afgesproken dat de Beneluxtrein blijft rijden totdat de HSL in gebruik is genomen. Die blijft toch wel rijden mag ik hopen, want anders is het geen keuze. Of geldt die keuze alleen voor het traject tussen Amsterdam en Rotterdam?

Minister **Eurlings**: Laat ik dan direct maar doorpakken met de Beneluxtrein. Dat is het laatste punt van mijn verhaal. Allereerst heb ik gezegd dat de trein blijft rijden zolang de HSL er niet is. Verder heb ik in menig debat, ook met uw voorganger Duyvendak, gezegd dat ik het grensoverschrijdend vervoer niet kan afdwingen. Ik kan het vervoer binnen de grenzen afdwingen en dat zal ik ook doen. De Beneluxtrein zal dus in elk geval tot Roosendaal blijven rijden. Ik vind het belangrijk dat ook voor het grensoverschrijdend treinverkeer een alternatief blijft bestaan. Het leek mij een goede mogelijkheid om de intercitytrein Antwerpen–Essen de extra slag naar Roosendaal te laten maken. Er blijken echter complicaties te zijn omdat volgens de huidige dienstregeling van de NMBS men dan maar tien minuten zou hebben om weer kop-staart te maken en terug te rijden. Dat schijnt de dienstregeling kwetsbaar te maken. Dat wil echter niet zeggen dat de NMBS de dienstregeling niet kan aanpassen. Ik ben afgelopen maandag langs geweest bij staatssecretaris Schouppe in Brussel. Het is een man met een groot treinverleden want hij is de oude baas van de NMBS. Hij kent het spoorbedrijf door en door. Ik heb er bij hem nogmaals op aangedrongen om het doortrekken van de intercity mogelijk te maken. Dat is echt een wens die in Nederland leeft. Het is ook voor de inwoners van Noord-België belangrijk want er is heel veel grensverkeer, ook van die hele regio over de grens. Het zijn niet alleen de mensen die om welke reden dan ook over de grens getrokken zijn, al dan niet met een zak geld. Het is ook gewoon van belang voor de mensen die in Noord-België wonen. Hij heeft gezegd dat hij er met de NMBS over gaat praten

en er bij mij op terugkomt. Ik geef het niet op omdat ik het met iedereen eens ben dat het van belang is dat er een goed alternatief blijft.

De heer **Roemer** (SP): Het blijft trekken en wurgen met die Beneluxtrein. Wij hebben het er vaker over gehad. Het wordt heel onaantrekkelijk gemaakt. Laten wij een ding met elkaar constateren en vaststellen. De huidige Beneluxtrein is een heel populaire lijn waar heel veel mensen in zitten. Die trein zit dagelijks stampvol en iedereen zegt ook dat die lijn gewoon bewaard moet blijven. Wij willen met elkaar het gebruik van het spoor, het openbaar vervoer, bevorderen. Verder willen wij met elkaar grensoverschrijdend vervoer stimuleren. Nu is er één lijn die populair is en hartstikke goed draait en dan wordt die beetje bij beetje de nek omgedraaid. De minister doet dat nu ook zich erbij neer te leggen dat de lijn in de huidige vorm geschrapt wordt. Laat hem bevestigen dat de Beneluxtrein blijft bestaan, ook als HSA gaat rijden.

Minister **Eurlings**: Het kan zijn dat mijn Limburgse tongval mij parten speelt, maar ik heb dacht ik heel duidelijk gezegd dat ik mij inzet voor het overeind houden van de Benelux. Ik heb eerder gezegd dat ik daar een goede mogelijkheid voor zie door een intercity van België door te laten rijden. Er zijn zelfs nog bijkomende voordelen. Er zouden meer treinen op het Nederlandse net kunnen aantakken op de overstap in Roosendaal, als dat goed wordt gepland. Ik zie dus gewoon veel mogelijkheden. Het kan inderdaad zijn dat men één keer moet overstappen, maar als die overstap kort is en de treinen punctueel rijden, dan hoeft dat helemaal geen probleem te zijn. Ik ben heel open geweest en gezegd dat het beeld nu is dat de huidige NMBS-treinen een heel korte tijd overhouden om in Roosendaal de locomotief te wisselen. Dat maakt de dienstregeling kwetsbaar, maar dat wil niet zeggen dat de NMBS de dienstregeling niet kan veranderen. De heer Schouppe gaat met de NMBS praten en komt erop terug. De druk is dus hoog. Ik heb al eerder gezegd dat het mogelijk is dat Nederland financieel, linksom of rechtsom, iets extra's zal moeten doen. Wij zijn voor een deel de vragende partij en dat is ook gewisseld. Ik kom bij de Kamer terug op het moment dat daaruit resultaten zijn gekomen. Ik geef het niet op want ik vind ook dat het van belang is dat er een alternatief blijft.

De NS heeft ruiterlijk erkend dat het niet goed gaat met de Beneluxtrein. Intussen gaat het iets minder slecht; de punctualiteit is iets verbeterd. Die is echter nog niet van het gewenste niveau. De punctualiteit richting Brussel bedraagt nu 81%; op het laagste punt bedroeg deze 74%. De punctualiteit richting Amsterdam was 52% en is nu 72%. Dat is nog steeds te weinig en dat moet dus verder verbeterd worden. De NS verwacht verbetering maar daarvoor moet een aantal maatregelen zijn genomen. De nieuwe TRAXX-locomotieven die worden ingezet, lijken vrij te zijn van kinderziektes. Met de inzet van de nieuwe locomotieven moet het aantal verstoringen minder worden. Ook is een wijziging in de dienstregeling doorgevoerd die de Benelux meer ruimte moet geven. Feit blijft wel dat het materieel dat op de Beneluxlijn wordt gebruikt aan het einde van zijn levensduur is. Er zijn in elk geval twee uitdagingen. Het moet beter dan het nu is, hoewel het al een stuk beter gaat. Bovendien moet er een Beneluxverbinding overeind blijven als HSA uiteindelijk gaat rijden. Ik heb nog wat goed nieuws. Op het binnenlandse deel van de Beneluxlijn geldt de reguliere geldterugregeling bij verstoringen. Op het internationale deel was een ander systeem van kracht waarbij reizigers aanspraak konden maken op een tegemoetkoming van 20% van de ticketprijs bij een verstoring van meer dan 60 minuten. Men kreeg dan een aantal tegoedbonnen. De NS hebben mij laten weten dat inmiddels nieuwe internationale afspraken zijn gemaakt waarbij de tegemoetkoming in euro's wordt uitgekeerd. Het streven is natuurlijk gericht op het voorkomen van verstoringen en dus op het niet geven van tegemoetkomingen. Deze aanpassing

is evenwel een teken van goede wil van de NS zelf. De heer Meerstadt heeft mij gezegd dat hij de problemen op dit punt zelf ook heel irritant vindt. Wij zijn op de goede weg op dat vlak en de druk van de Kamer heeft daar zeker bij geholpen. Wij kunnen echter pas echt tevreden zijn als wij een alternatief van de Benelux ook voor de langere termijn overeind houden.

De heer **Roemer** (SP): Ik hoor nog graag een reactie van de minister op mijn verhaal over de Thalys-treinen.

Minister **Eurlings**: Een exclusief recht van het HSA-contract mocht op basis van de regels uit 2000. Nieuwe regels worden vanaf 2010 van kracht, maar er kunnen nu al geen nieuwe contracten meer op basis van de oude regels worden aangegaan. Een aanbesteding en het sluiten van een nieuw contract zal niet lukken voor 2010. Op basis van de liberaliseringsrichtlijn is het nu al niet meer mogelijk om dat allemaal goed gedaan te krijgen. Zo u wilt, kan ik het voor het vervolgoverleg nog een keer schriftelijk doen toekomen. Het is goed om hierin precies te zijn. Ik vraag wel uw aandacht ervoor dat volgens iedere kenner van de markt het alternatief voor de HSA niet eerder maar nog veel later treinen oplevert. Bovendien zou dat niet meer maar juist behoorlijk veel minder inkomsten voor de Staat betekenen. Dat heeft onze keus gedetamineerd.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb ook gevraagd naar de vertraging van Thalystreinen in relatie tot het nog niet klaar zijn van de ERTMS-inbouw. Welke actie onderneemt de minister op dat punt? Hoe zit het met de belangenverstremming? De minister mag daar ook op reageren voor het volgende overleg want dit is een onderwerp dat veel vervolgvragen zal oproepen en lastig in een minuut is te behandelen.

De **voorzitter**: Er is nog een aantal vragen onbeantwoord gebleven. Ik stel voor dat de minister de antwoorden daarop schriftelijk aan de Kamer doet toekomen. Op zo kort mogelijke termijn wordt een vervolgo-gepland.

Minister **Eurlings**: Het is voor mij ook redelijk onvolkomen als ik vragen niet kan beantwoorden. Ik popel gewoon om op alle vragen in te gaan, maar twee uur is te kort voor zo'n belangrijk debat waarin het om zo veel gaat en waarin zo veel afwegingen te maken zijn die ik zo graag wissel, want het is ook uw verantwoordelijk dat een goede beslissing wordt genomen over wat er over drie of vier jaar gebeurt. Het is prettig als wij in dat verband een iets ruimere vergaderorde met elkaar kunnen afspreken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik maak graag een punt van orde. Ik ben het met de minister eens dat dit onbevredigend is. Laten wij zo snel mogelijk een vervolg plannen zodat de minister door kan gaan met het beantwoorden van de vele vragen die nog openstaan. Wat schriftelijk van tevoren kan worden beantwoord, is mooi meegenomen. Dat scheelt tijd. De minister zegt dat de Kamer instemt met het door hem genomen besluit. Die conclusie heb ik echter niet getrokken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt mij prima. Ik wil dan echter ook antwoord op mijn indringende vraag. De minister heeft wel gezegd wanneer de trein niet gaat rijden maar ik wil weten of de trein dit jaar nog gaat rijden.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat HSA heeft aangegeven dat het tijdelijk vervoer niet voor de zomer start. De testen met de TRAXX zijn een stuk beter gegaan. Je test natuurlijk niet voor niets; het moet wel werken want als er een ongeluk gebeurt, zijn echt de rapen gaar. De testen gaan nu

beter. Het certificaat wordt waarschijnlijk in april afgegeven. Dan is het wel reëel om ongeveer in de zomer het vervoer te doen. Amsterdam-Rotterdam gaat op 160 km en het beeld nu is dat de 300 km per uur rond december wordt gehaald. Ik heb daarbij echter ook gezegd dat wij met elkaar veel plannings hebben gezien. Het is dus eerst zien en dan geloven.

Toezeggingen

- De Kamer zal de door PWC uitgevoerde analyse van de financiële positie van de HSA vertrouwelijk ter inzage krijgen.
- De minister zal de definitieve concessie in mei 2009 aan de Kamer doen toekomen.
- De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de terugvalopties.

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

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