

Vergaderjaar 2010–2011

**22 026**

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

**Nr. 331**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Sniijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Bijleveld-Schouten (CDA), Slob (ChristenUnie), Omtzigt (CDA), Van der Veen (PvdA), Neppérus (VVD), Van Gerven (SP), voorzitter, Blanksma-van den Heuvel (CDA), Tony van Dijck (PVV), Ouwehand (PvdD), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdA), Heijnen (PvdA), Bashir (SP), Sap (GroenLinks), Harbers (VVD), Plasterk (PvdA), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Mulder (VVD), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66), Koolmees (D66) en Van den Besselaar (PVV).

Plv. leden: Van Hijum (CDA), Rouvoet (ChristenUnie), Knops (CDA), Vermeij (PvdA), Ziengs (VVD), Gesthuizen (SP), Haverkamp (CDA), Gerbrands (PVV), Van Beek (VVD), Thieme (PvdD), Monasch (PvdA), Irrgang (SP), Hamer (PvdA), Kuiken (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Beertema (PVV), De Boer (VVD), Van der Staaij (SGP), Pechtold (D66), Koşer Kaya (D66) en Graus (PVV).

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 8 maart 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> en de commissie voor de Rijksuitgaven<sup>2</sup> hebben op 1 februari 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 januari 2011 met een reactie op verzoek van de commissie omtrent de financiële aspecten van HSL-Zuid (22 026, nr. 324);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 januari 2011 over de nieuwe businesscase van HSA (n.a.v. AO inzake HSL-Zuid op 8 december 2010) (22 026, nr. 327).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie voor Infrastructuur en Milieu, Sniijder-Hazelhoff

De voorzitter van de de commissie voor de Rijksuitgaven, Van Gerven

De griffier van de commissie voor Infrastructuur en Milieu, Sneep

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Verhoeven, Van Gent, De Jong, Dijkma, Haverkamp en Snijder-Hazelhoff,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik wijs de Kamerleden erop dat de vertrouwelijke informatie over HSA en HSL-Zuid die eerder met de Kamer is gedeeld conform artikel 38, lid 1 van het Reglement van Orde in deze openbare vergadering niet aan de orde mag komen. Ik heb dit vorige week al mee gedeeld, maar het leek mij goed om dit nog eens in herinnering te brengen. Ik zal er scherp op toezien dat er geen vertrouwelijke informatie wordt besproken. Zo hoort het te gaan in dit huis. Ik stel vier minuten spreektijd per woordvoerder voor, met twee interrupties.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben een goed overzicht gekregen in de brief van 31 januari 2011. Daarin legt de minister uit hoe het allemaal gelopen is. Dit probleem krijgt de minister als erfenis mee. Deze erfenis gaat al een aantal kabinetten mee. Ik ga niet terugkijken op deze geschiedenis, maar wil er wel bij stilstaan dat de Kamer anderhalf jaar geleden met de minister heeft gesproken over de aanpassing van de concessies op het punt van de betalingstermijnen. De VVD-fractie ging toen niet akkoord omdat zij vond dat er onvoldoende informatie was. De informatievoorziening is in deze brief aanmerkelijk beter. De brief is er duidelijk over dat er een probleem is. Er staat in de brief dat er op dit moment geen acuut faillissementsgevaar is, maar op de wat langere termijn is dat er kennelijk wel. Ik vind het daarom goed dat de minister dit niet laat lopen en op zoek gaat naar een oplossing. Dat is prima. Wij vinden het de taak van een bewindspersoon om dit te doen. De minister noemt in de brief maar één oplossingsrichting, namelijk een gesprek met HSA. De VVD-fractie vindt dit niet voldoende. Zij vindt het prima om met HSA te bekijken welke mogelijkheden er nog zijn en hoe het in de toekomst verder zou kunnen, maar zij wil dat de minister alle alternatieven bekijkt, om zo snel mogelijk op een financieel zo gunstig mogelijke en voor reizigers zo goed mogelijke manier snelle treinen te laten rijden. Daarom vragen wij de minister of zij ook bereid is om te kijken naar oplossingen buiten HSA. Dit zou betekenen dat iemand anders op die heel dure spoorlijn gaat rijden en Amsterdam, Schiphol, Rotterdam, Breda enzovoort gaat bedienen, en verder naar Parijs. Is de minister bereid om ook te zoeken naar oplossingen met andere vervoerders? Dat is de essentiële vraag van de VVD-fractie. Ook wil ik weten welke termijn de minister in gedachten heeft. Duurt het waarschijnlijk drie maanden of zes maanden voordat we bericht krijgen? Zojuist hebben wij het in een debat over de broedende kip gehad. Ik zou de broedende kip niet willen storen. Gouden eieren verwacht ik van HSL al helemaal niet. Ik zou wel graag een keer zien dat er gekakeld moet worden van vreugde omdat er een ei is gelegd en de trein wel gaat rijden.

Ik hoor van financiële problemen, maar ik hoor ook het verhaal dat aan HSA dit jaar niet de goede treinen van AnsaldoBreda geleverd worden. Op zijn minst gaat dit pas eind volgend jaar gebeuren. Klopt het dat het alweer uitstel wordt, bovenop het eerdere uitstel, dat al driemaal verleend is?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Deze dure hogesnelheidstrein, de Trans Elite Express, was vanaf het begin volgens de SP vooral bedoeld voor de rijken. De rijken pakken net als de minister liever de auto met chauffeur.

Het gevolg hiervan is dat de treinen leger dan leeg zijn. De huidige financiële situatie bij HSA is daar het gevolg van. De brief van de minister van gisteren windt er geen doekjes om: HSA staat op de rand van de afgrond. Nog steeds wordt niet geleerd van de fouten en worden de fouten niet hersteld. Faillissement van HSA is volgens de SP dan ook de beste optie om de fouten uit het verleden te herstellen. Uiteraard loopt de Staat bij een faillissement een risico van 2,4 mld. Dit bedrag is echter tegen beter weten in in de boeken gezet, terwijl iedereen vanaf het begin wist dat dit bedrag toch niet binnengehaald zou worden. Vanaf het begin was al meer dan duidelijk dat het huidige vervoerscontract tegen te hoge kosten tot stand is gekomen. Ik vraag mij nu dan ook vooral af of de minister dit niet heeft zien aankomen. In de vorige debatten zei de SP-fractie al dat deze concessie niet deugde. Waarom zag de voorganger van deze minister dat niet?

De vorige minister had natuurlijk ook inzage kunnen hebben in de rapporten van PwC en KPMG. Kan deze minister bevestigen dat de vorige minister deze rapporten heeft ingezien, gelezen en bestudeerd? Is de minister bereid om deze alsnog openbaar te maken?

We zitten nu vast aan een concessie tot 2024. Het duurt veel te lang om zo te blijven doormodderen als wij nu doen. Wat de SP-fractie betreft, pakken wij het verlies. Dit kost op korte termijn geld en zal een pijnlijk gezichtsverlies betekenen voor een paar bobo's. Dat moet dan maar even zo. Voor de langere termijn – en daarvoor zitten wij hier als volksvertegenwoordigers – levert dat meer op. Als HSA aan het normale spoor was toegevoegd, zouden er veel meer treinen en dus veel meer treinen gebruik hebben gemaakt van de hogesnelheidslijn dan alleen de reizigers die er nu gebruik van maken. Als wij ophouden met veel geld aan een vervoerder te vragen, hoeven de reizigers uiteindelijk minder te betalen en zorgen we voor een betaalbaar alternatief voor de auto. Een faillissement maakt het volgens de SP mogelijk om de fouten uit 2011 te herstellen. Voorlopig moet de Beneluxtrein over Roosendaal gewoon blijven rijden. Er ligt een motie van mijn voorganger Roemer. Die motie is ook aangenomen. De NS hebben er tot nog toe alles aan gedaan om de reiziger uit de Beneluxtrein te pesten. Het valt de SP-fractie op dat er nog steeds veel vertragingen en veel materieelproblemen zijn. Er wordt nu een spelletje met de goedkope variant gespeeld, om mensen maar in die mislukte en dure versie van de HSL te krijgen. Gelukkig is de Beneluxtrein niet klein te krijgen. Nog steeds is de Beneluxtrein een van de drukste lijnen van Nederland. Wat de SP-fractie betreft, is de maat nu echt vol. De Beneluxtrein moet verbeterd worden in plaats van kapot gemaakt worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de SP de High Speed Alliance, 95% dochter van de NS, failliet wil laten gaan. Dit zou wat ons betreft ook een optie zijn. De heer Bashir suggereert echter om het daarna toe te voegen aan het gewone spoor. NS heeft vrijwillig geboden op de concessies. Nu redt de NS het niet en is de belastingbetaler heel veel geld kwijt. Het kan toch niet zo zijn dat de SP de spoorlijn als een cadeautje aan dezelfde NS teruggeeft? De SP constateert met de VVD dat het staatsbedrijf hiervan een potje heeft gemaakt. Dan moet je het daarna toch niet voor niets aan het staatsbedrijf geven? Daarbij komt dat dit in Europa waarschijnlijk helemaal niet kan.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij houden we onszelf helemaal voor de gek. HSA is voor 95% eigendom van de NS en de NS is voor 100% eigendom van de Nederlandse Staat. We kunnen allemaal potjes en constructies bedenken en debatten houden, maar laten we gewoon eerlijk zijn: het bedrag van 2,4 mld. dat gereserveerd is en in de boeken is gezet, is geld van de reiziger. We moeten de fouten uit het verleden eindelijk herstellen, door in te zien dat we veel te veel geld hebben geëist en gekregen. De NS heeft fouten gemaakt door zo hoog te bieden. Als we

deze fouten herstellen, kunnen we doorgaan. Dan kunnen we het traject van HSL-Zuid toevoegen aan het hoofdrailnet, waardoor ook andere treinen eroverheen kunnen rijden. Dan wordt het spoor nuttig gebruikt. De aanleg van de spoorlijn heeft miljarden euro's gekost; dan moet zij ook gewoon gebruikt worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is geen antwoord op mijn vraag. We kunnen constateren dat de NS grote fouten heeft gemaakt via deze dochter. Als je deze dochter failliet laat gaan, mag de NS daarna toch niet als cadeautje een nieuwe poging wagen? De NS heeft niet eens treinen kunnen bestellen die kunnen rijden. In Duitsland rijdt de ICE, in Frankrijk de TGV en de NS bestelt afwijkende eigen treinen, die niet eens geleverd kunnen worden. Dan moet je toch ook bekijken of andere bedrijven, die elders met hun treinen rijden, ook in Nederland zouden kunnen rijden?

De heer **Bashir** (SP): Onze kritiek was er vanaf het begin op gericht dat er treinen besteld zijn die nog steeds niet zijn geleverd. AnsaldoBreda heeft die treinen nog steeds niet geleverd. We kunnen natuurlijk blijven doorzeuren over het verleden en blijven doormodderen, maar we moeten nu naar de toekomst kijken. We kunnen leren van fouten uit het verleden, eindelijk eens de contracten die in het verleden zijn opgesteld openbreken en vooruitkijken. We kunnen het stukje spoor toevoegen aan het hoofdrailnet. Als Schiphol niet gebruikt kan worden wegens een incident of een stremming, kan het huidige spoor gebruikt worden om treinen om te leiden. Het heeft dus alleen maar voordelen als je HSA failliet laat gaan en als je het spoortraject toevoegt aan het hoofdrailnet.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de openhartige brief. De laatste bladzijde is misschien wel het duidelijkst en het spannendst. Ik moet concluderen dat het vandaag bij de debatten over het openbaar vervoer letterlijk bij de beesten af is. Zojuist hadden we het al over de kip met de gouden eieren en nu moet ik vooral aan de olifant denken. Als je zegt dat je niet aan een olifant moet denken, denk je meteen aan een olifant. Als je zegt dat er geen acute faillissementsgevaar is, heb ik de neiging om te denken dat dat er misschien wel is. Maar goed, de minister schrijft hier heel duidelijk over. We hebben daar een aantal vragen over.

Het lijkt wel alsof er een lijk uit de kast van de vorige kabinetten is komen vallen. Uit de brief van de minister valt op te maken dat HSA een nieuwe businesscase heeft opgesteld, de zogenaamde businesscase 2010. Hoewel exacte cijfers ontbreken, wekt dit de verwachting dat het nodig is om een lagere concessiefee te hanteren, om HSA in de toekomst gezond te houden. Voorzitter, wilt u mij direct terugfluiten als u het gevoel hebt dat ik in de gevarezone kom? Ik zou dat nooit willen, maar misschien doe ik het onbewust toch. Dat zou heel vervelend zijn. De minister schrijft dat de inkomsten van de oorspronkelijke concessieprijs al in de begroting ingeboekt zijn en dat geld dreigt te verdwijnen dat eigenlijk bestemd was voor infrastructuur, voor spoor en weg.

In deze situatie is het voor de D66-fractie kiezen tussen hoofdpijn en buikpijn. Aan de ene kant willen we dit probleem niet langer vooruitschuiven en laten dooretteren. Direct en daadkrachtig door de zure appel heen bijten is misschien wel het devies. Aan de andere kant vrezen we voor kapitaalvernietiging als wij niet alle opties bekijken. In dit opzicht sluit ik aan bij de heer Aptroot, die opriep om verder te kijken dan alleen naar HSA. Ik ben het hiermee eens. Kapitaalvernietiging zou betekenen dat we nog minder investeren in spoor en weg dan we de komende jaren sowieso zouden doen.

Op dit moment wil ik drie dingen zo scherp mogelijk in beeld krijgen: de toedracht, de gevolgen en de vooruitzichten. We willen kortom zo snel mogelijk weten hoe het zit en waar wij aan toe zijn. Ik heb de brief gelezen

en vraag de minister om in eigen woorden een duiding te geven. Hoe heeft het zover kunnen komen? Welke foute aannames zaten in de businesscase? Ik denk dan aan de aantallen reizigers en het inkomstenmodel. Wat zijn de financiële consequenties van de nieuwe businesscase? Gaat HSA nu minder betalen voor de concessie en, zo ja, hoeveel? Wat betekent het voor de 2,4 mld. aan inkomsten die geboekt zijn op de begroting? Hoe groot is het gedeelte dat daarmee vervalt? Voor de uitvoering van welke projecten was dit geld ingeboekt? Gaat het hierbij bijvoorbeeld om MIRT of om het Programma Hoogfrequent Spoor? Hoe gaat de minister dit gat op de begroting dichten? Gaat het ten koste van spoorprojecten, wegprojecten of andere projecten? Is een debacle nog afwendbaar? Welke oplossingen ziet de minister nog en hoeveel tijd heeft zij hiervoor nodig? Hoe gaan wij in de toekomst om met concessies aan staatsbedrijven? Wat gaan wij anders doen om nieuwe drama's te voorkomen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Dat het niet goed gaat met de hogesnelheidslijn is het understatement van het jaar, terwijl het jaar nog maar net is begonnen. Voor niemand komt het als een verrassing. Tussen het moment van aanbesteding in 2001 en de brief van maandag – dit is op zich een openhartige brief – hebben de alarmbellen al drie keer gerinkeld, in 2004, in 2008 en in 2009. Dit leidde tot een soort van uitstel van betaling in 2008. Inmiddels weten we dat HSA alleen nog maar dieper in de problemen terecht is gekomen. Wie de cijfers niet gelooft, kan altijd nog een blik werpen in de vrijwel lege Fyrtreinen, die dagelijks als pijnlijk bewijs van de miscalculaties van HSA over het peperdure spoor rijden. In 2001 ging HSA nog uit van 19 miljoen reizigers per jaar, zo'n 50 000 per dag. De realiteit is dat buiten de spits gemiddeld zo'n 65 mensen in de Fyra zitten.

Niet zonder ironie schrijft de minister dat de combinatie van NS en KLM in 2001 de aanbesteding heeft «gewonnen» van twee andere bidders. «Gewonnen» is ironisch, omdat inmiddels wel duidelijk is dat KLM en NS bij nader inzien liever feestelijk zouden bedanken voor de eer. De bieding was stukken en stukken te hoog en de businesscase was op drijfzand gebaseerd. Niets illustreert dit beter dan de droge mededeling van de minister dat HSA haar heeft laten weten dat «belangrijke onderliggende data [...] als reizigersgroeiprognoses niet meer beschikbaar zijn». Waar zijn de reizigersgroeiprognoses gebleven? Zijn ze deze winter wellicht met het smeltwater weggespoeld? Of zijn de paperassen kwijtgeraakt bij de boedelscheiding tussen ProRail en NS? We hebben het over een miljardencontract en over de compleet irreële prognose van 19 miljoen reizigers per jaar. Het kan toch niet waar zijn dat die gegevens niet beschikbaar zijn? Zijn ze onder de mat verdwenen of worden ze onder de pet gehouden? De GroenLinks-fractie vindt dit volstrekt ongeloofwaardig. Deze minister staat, net als de vorige overigens, met haar rug tegen de muur. Haar opties zijn beperkt en geen van alle erg aantrekkelijk. HSA heeft gewoon veel te hoog geboden. Een CDA-collega zei ooit: «HSA» staat voor «hopeloos slecht aanbesteed». De eerste optie, vasthouden aan de oorspronkelijke businesscase, is, om in spoorjargon te blijven spreken, een gepasseerd station. De minister schrijft dat dit zou leiden tot discontinuïteit. Vrij vertaald: dan valt HSA om. Deze boodschap kregen wij in 2008 ook al van het consortium. Ik ben benieuwd hoe het mogelijk is dat de omstandigheden in twee jaar tijd zoveel verder verslechterd zijn. Als HSA valt, is de Staat een fiks bedrag kwijt, namelijk het bedrag waarmee de opeenvolgende ministers van Verkeer en Waterstaat vanaf minister Netelenbos zichzelf hebben rijk gerekend. Dit was een soort aanbestedingsbonus, leuk op papier, maar waardeloos in de praktijk. Het is nog minder waard dan Monopolygeld.

De tweede optie is volgens mij dat de boel opnieuw wordt aanbesteed. Ook in dat geval verdampt de indertijd nog zo bejubelde aanbestedings-

bonus. Nieuwe bieders zullen immers ongetwijfeld stukken lager uitkomen dan op de naar nu blijkt onrealistische 166,5 mln. Als derde optie zie ik het opnieuw openbreken van het contract en het opnieuw gunnen van een concessie aan HSA, maar dan tegen een fiks lagere gebruikersvergoeding, zie ik als derde optie. Dat kost de Staat ook geld, los van de premie op slecht ondernemerschap die daarmee afgegeven wordt. Aan de andere kant leggen we het miljardenspoor ook niet aan om daar vervolgens weet-ik-wie over te laten rijden. Ik vraag de minister of ik het slagveld zo ongeveer goed overzie. De minister rekent ons ook voor dat we het hebben over 2,4 mld., over vijftien jaar uitgesmeerd. De minister mag binnenkort een fikse tegenvaller inboeken. Mijn fractie is nog meer geïnteresseerd in de vraag waarom de overheid, het Rijk, het kabinet en de minister zich zo lang een rad voor ogen hebben laten draaien door HSA. Ik wens de minister vooralsnog veel succes met de onderhandelingen. Dat zal ze nodig hebben. Onze analyse is dat alle seinen financieel op rood staan, maar dat de trein wel moet doorrijden. Dat is natuurlijk een heel ingewikkelde combinatie.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Het HSA/HSL-Zuidproject kent een lange historie. Die zal ik niet opnieuw helemaal oprakelen. We kijken nu immers alleen naar de financiële aspecten van dit project. Die staan er, zoals bekend, dramatisch voor. Niet alleen moet het Rijk de kosten voorschieten voor de concessievergoeding van zo'n 150 mln. per jaar, maar daarnaast gaat jaarlijks zo'n 140 mln. vanuit het rijksinfrafonds naar het beheer en het onderhoud van de HSL. Dit vernemen wij uit het recentelijk gepresenteerde Overzicht Spooruitgaven 2011 van de Algemene Rekenkamer. Daaruit is overigens ook duidelijk naar voren gekomen dat het een bijna onmogelijke opgave is om de spooruitgaven exact in kaart te brengen. Dit geldt zeer zeker ook voor dit project, waardoor het in onze optiek vrijwel onmogelijk wordt om nog een waardig oordeel te vellen over de financiële aspecten van HSL-Zuid. Ik kom te spreken over de NS. Klopt het dat de NS verwacht dat zij voor de komende vijftien jaar verlies gaat lijden op de exploitatie van de HSL-Zuid? Hoe staat het dan met het Rijk? Wat is de kosten-batenverhouding tot nu toe en wat is de verwachting voor de komende jaren? Verwacht de minister dat de investeringen van het Rijk in HSA ooit nog worden terugverdiend en, zo ja, wanneer verwacht zij dat dit zal gaan gebeuren?

Ik wil tot slot spreken over de treinen zelf. Dat onderwerp is best belangrijk, lijkt mij zo. Eind dit jaar gaan de treinen van het type V250. Dat is althans de verwachting. De geschiedenis heeft echter uitgewezen dat je nooit weet hoe het in de praktijk uitpakt. Treinen van het type V250 worden op dit moment getest. Zijn deze treinen ook getest op sneeuw?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En hebben ze wc's?

De heer **De Jong** (PVV): Ik vind het in ieder geval ook heel belangrijk dat ze op sneeuw zijn getest. In de afgelopen periode hebben we vaak gesproken over de gevolgen van de sneeuwval voor de treinen. Als deze snelle treinen daarop niet zijn getest, ben ik bang dat we nog een tijdje zouden moeten wachten voordat ze gaan rijden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De geschiedenis van dit dossier gaat behoorlijk ver terug. De voorzitter begon terecht met de opmerking dat we een en ander gehoord hebben in een technische briefing, waarin bedrijfsgevoelige informatie aan de orde was. Het valt mij op dat ook dit de geschiedenis van dit dossier kenmerkt. Niet iedereen zal weten dat ik in 2005 met een aantal leden van het parlement een onderzoek heb gedaan naar de toenmalige situatie van HSL-Zuid en HSA. Dat onderzoek ligt nog

steeds in de kluis. De reden waarom het niet naar buiten kon worden gebracht was de mogelijke schade voor het bedrijf. Ik vraag vandaag aan de minister om opnieuw te kijken naar de teksten uit het dossier en om te bezien of de Kamer niet gewoon inzage kan hebben in de zaken die indertijd in het parlement zijn gewisseld en die onderzocht zijn. Ik vind persoonlijk dat dit zo langzamerhand, zeker gezien de positie van HSA, wel naar buiten kan komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Vraagt mevrouw Dijkma dit zo expliciet omdat dit kan helpen om de huidige problemen beter in te kaderen en te analyseren?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik denk niet dat er een oplossing in het stuk zit, maar het biedt wel een analyse, waaruit blijkt dat wij destijds al hebben ingeschat dat een aantal zaken verkeerd ging. Deze zaken komen vandaag in de brief naar voren. Het is van belang om bij de zoektocht naar mogelijke oplossingen het verleden steeds mee te blijven nemen. Ik vind persoonlijk dat wij nu erg lang door HSA aan het lijntje worden gehouden. Ik denk dat het van belang is dat wij dat in ieder geval niet meer toestaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik houd er ook niet van om aan het lijntje te worden gehouden. Toch is het mij nog niet helemaal duidelijk wat mevrouw Dijkma bedoelt. Ik probeer haar goed te begrijpen en voer niet een soort oppositie tegen haar. Ik probeer goed te begrijpen waarom mevrouw Dijkma hiermee nu komt en waarom dit voor haar zo belangrijk is. Ik snap dat zij niet uit de school kan klappen, maar vraag haar om iets beter aan te geven waarom het zo belangrijk is om op dit moment het rapport naar buiten te brengen. Ik wil haar daarbij graag steunen. Mevrouw Dijkma weet dat ik voor openheid ben.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Een aantal dingen is hierbij van belang. Om te beginnen ben ik vandaag in de positie om hierom te vragen. Ik doe nu dit debat en ik weet hoe het destijds gegaan is. Bovendien lijkt het mij belangrijk, gezien de situatie waarin wij nu verkeren en ook gezien de financiële positie van HSA – deze is een stuk ingewikkelder geworden en er wordt gezocht naar andere opties – om de geschiedenis zo veel mogelijk in kaart te krijgen. Ik wil ook niet meer gewicht toekennen aan mijn vraag dan noodzakelijk is. Ik denk dat het gewoon een goed moment is om ook dat stuk op tafel te hebben. Als je het over een paar jaar pas zou doen, zou het pas echt zinloos zijn. Dan hoeven we het niet meer te bekijken.

De heer **Verhoeven** (D66): Er zijn nu twee sprekers geweest die al een tijdje meedraaien, al dan niet in dit dossier. Zij zeggen beiden dat HSA ze op een bepaalde manier aan het lijntje heeft gehouden. Ik vraag mevrouw Dijkma om duiding te geven. Als je aan het lijntje bent gehouden door HSA, ben je dan niet gewoon aan het lijntje gehouden door de kabinetten, de NS enzovoort? Wie kan de politiek aanspreken op de resultaten en op de situatie bij HSA? Ik vraag mevrouw Dijkma om een duidelijk antwoord te geven op deze vraag.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Daar ben ik het zeer mee eens. Daarom vind ik het ook van belang dat de informatie hierover op tafel komt. Daardoor wordt het voor ons ook mogelijk om te kiezen wat we gaan doen. Het is een duivels dilemma. We moeten of doormodderen in deze constellatie of uithuilen en opnieuw beginnen. Deze afweging moet de minister in eerste instantie maken, maar ik denk dat wij haar daar in vrijheid op moeten kunnen aanspreken. Daartoe moeten wij zo veel mogelijk informatie hebben. Daarom leek mijn verzoek mij relevant.

Waar ik het over heb, is een document met fact finding, waarin een historische context wordt gegeven van wat allemaal gebeurd is. Het is dus geen rapport met allerlei conclusies. Dat was ook niet de opdracht. Toen het document is verschenen waren de treinen al te laat; dat zijn ze nog steeds. Deze frappante zaken komen steeds terug. De druk op het parlement om voortdurend een uitweg te verzinnen voor HSA – lees vooral: NS – is nog steeds groot. Ik vind dat wij daarin helderheid moeten bieden. Daarom stel ik mijn vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben hier heel blij mee. Gebruikmakende van de ervaringsinzichten van mevrouw Dijkma, ondersteun ik haar verzoek. Ik wil een juiste balans vinden tussen aan de ene kant de vertrouwelijkheid van bedrijfsgevoelige informatie en aan de andere kant voortvarendheid. Ik sluit mij dus aan bij haar verzoek.

De **voorzitter**: Op die vraag hoeft volgens mij geen antwoord te komen. Mevrouw Dijkma vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Mij gaat het erom dat bedrijven zich niet voortdurend verschuilen achter het begrip «bedrijfsvertrouwelijke informatie». Daardoor kunnen wij de discussie namelijk niet volledig voeren. Ik krijg daar op een gegeven moment genoeg van. Ik denk dat dit voor de anderen ook geldt.

De vraag van mevrouw Van Gent is ook mijn vraag: hoe is het mogelijk dat de NS de onderliggende data voor een eerdere prognose uit 2000 niet meer kan vinden? De computer was toen al uitgevonden; dit soort bedrijven heeft kluizen waar informatie in gaat. Het is wel frappant dat men zich hiervan met een jantje-van-leiden denkt af te maken, doordat men de minister aan ons laat vertellen dat men het niet meer kan vinden. Dat is ongelooflijk! Ik vind dat de minister aan de NS of aan HSA – de minister weet wel wie erachter zitten – moet verklaren dat dit onacceptabel is. De minister komt hierdoor namelijk met haar handen op de rug in de Kamer te zitten. Dat mag niet gebeuren.

Als de nieuwe businesscase wordt geaccepteerd, kunnen andere bedrijven, die destijds de aanbesteding hebben verloren, dan alsnog een rechtszaak aanspannen? Hoe ziet de minister haar juridische positie? Wat zijn de mogelijke consequenties van het aanpassen van een businesscase? De minister zegt dat een acuut faillissement niet aan de orde is. Zij zegt dat ze de tijd wil nemen om het op te lossen. Dat begrijp ik, maar ik vraag de minister ook om aan de Kamer duidelijk te maken hoeveel tijd zij daarvoor denkt nodig te hebben.

Waar kiest de minister voor? Aan de ene kant is de continuïteit van het reizigersvervoer van belang, aan de andere kant dreigt niet geringe financiële schade. Moet je daartussen kiezen? Zijn er oplossingen die aan het ene wel tegemoetkomen maar aan het andere niet? Als we de reizigerscontinuïteit waarborgen, gaat ons dat misschien wel heel veel extra geld kosten. Zij er modellen waarmee over deze vragen wordt nagedacht op het departement?

Wat zou het verlies van de concessie betekenen voor de NS, die voor 95% aandeelhouder is? De NS heeft indertijd ingelegd voor 44 mln. en een garantie gegeven van 200 mln. Dat is inmiddels allemaal geïndexeerd. Ik kom uit op een bedrag van 298 mln. Dat is een berekening die ik heb gemaakt op de achterkant van een sigarendoosje, hoewel ik geen sigaren rook. Laat ik zeggen dat ik de berekening heb gemaakt op een viltje.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je drinkt wel!

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Nou, dat valt ook wel mee. Gaat het om 298 mln. of gaat het om meer?



Wat is de oplossing? De regering regeert en de Kamer controleert. Ik kan mij voorstellen dat de minister, gezien het belang van het bedrijf en gezien het belang van de overheid, zich er op een gegeven moment zelf mee bezig gaat houden en met haar eigen overheidscommissarissen orde op zaken gaat stellen. Is dit een van de denkbare opties?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb goed geluisterd naar de woordvoester van de PvdA. Uit haar betoog komt naar voren dat zij het gevoel heeft dat zij niet alle informatie heeft gekregen. Ik heb dat gevoel ook. Of je informatie wel of niet krijgt, heb je zelf natuurlijk ook een beetje in de hand. Mijn voorganger, de heer Roemer, heeft bijvoorbeeld een motie ingediend, niet eens zo lang geleden, in de zomer van 2009. In die motie werd de regering gevraagd om de Kamer zo veel mogelijk te informeren en de rapporten waarover ik het zojuist had, openbaar te maken. De PvdA-fractie heeft tegen deze motie gestemd. Het is wel gemakkelijk om achteraf te zeggen dat je niet goed geïnformeerd bent terwijl je de kans hebt gehad om daaraan iets te doen, maar daarvan geen gebruik hebt gemaakt. Hoe ziet mevrouw Dijkma dat in dit kader?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De heer Bashir moet het mij vergeven dat ik deze motie nu niet bij de hand heb. Ik vind het heel lastig om er zo out of the blue op te reageren. Ik heb in het verleden als woordvoester altijd geprobeerd om zo veel mogelijk informatie boven water te krijgen. Een van de zaken die wij destijds, vermoedelijk samen met de SP-fractie, aan de orde hebben gesteld is het gebruik van dwangmiddelen door de NS, waarmee de NS reizigers dwong om over andere lijnen te laten rijden om haar internationale lijn te upgraden. Een andere vervoerder had dit nooit kunnen doen. In dit dossier zijn in het verleden, ook door mijn fractie, voortdurend pogingen ondernomen om orde op zaken te stellen of om zaken boven tafel te krijgen. Ik heb niet elke motie die is ingediend op het netvlies staan. Ik zal dit voor de heer Bashir even moeten bekijken.

De heer **Bashir** (SP): Je moet ook naar jezelf kunnen kijken. Je moet achterom kunnen kijken en kunnen constateren dat je in het verleden wellicht niet goed naar het proces hebt gekeken, zeker als je de mogelijkheid hebt gehad om de boeken in te zien en als je daarvan geen gebruik hebt gemaakt. Zelfs de VVD-fractie heeft toen voor deze motie gestemd. Bij dezen geef ik de motie Roemer aan mevrouw Dijkma door. Dan kan zij zelf zien om welke motie het gaat. We hebben in het verleden de mogelijkheid gehad om de zaken in te zien en om op tijd in te grijpen. De Kamer heeft dit gewoon nagelaten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Als het een oefening in heiligheid wordt, wint de heer Bashir altijd met grote voorsprong. Dat ik de vraag over de motie niet kan beantwoorden, is niet gebaseerd op onwil. Ik heb een stuk van het debat gemist. Ik weet ook niet in welke context de motie is ingediend. Dat zou ik moeten nagaan. Daarna zal ik er iets over zeggen. Dit neemt uiteraard niet weg dat er in het verleden op dit dossier gewoon fouten zijn gemaakt. Heel veel partijen hebben dit gedaan. Daar moet je je nooit achter verschuilen. De vraag is alleen hoe we kunnen voorkomen dat we in de toekomst opnieuw de fout ingaan. Ik hoop dat we daarbij met elkaar kunnen optrekken en dat we vooral ook de minister de ruimte kunnen geven. Het is namelijk niet aan ons om de oplossing te verzinnen, maar aan de minister. Wij beoordelen vervolgens of de oplossing goed is.

De **voorzitter**: We zullen u de motie doen toekomen, mevrouw Dijkma.

De heer **Aptroot** (VVD): Vindt mevrouw Dijkma het een goed idee om ook andere opties te onderzoeken, waarbij andere vervoerders dan NS/HSL met de hogesnelheidslijn gaan rijden?

Mijn tweede vraag gaat over het aanpakken van overheidscommissarissen. De VVD-fractie heeft al eerder, naar aanleiding van onder andere het winterweer en de problemen in het controlecentrum, de conclusie getrokken dat het tijd wordt om de directie en de raad van commissarissen van NS te vervangen. Ik begrijp dat met de PvdA-fractie over het vervangen van de raad van commissarissen in ieder geval zaken te doen zijn, in die zin dat we een dringend verzoek aan de regering doen – dat verzoek richten we specifiek aan de minister van Financiën, die het aandeelhouderschap regelt – om door te pakken en om ervoor te zorgen dat er mensen komen die dit soort problemen niet tien jaar laten dooretteren, maar eerder aanpakken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit zijn twee totaal verschillende zaken. Mijn reactie op de eerste vraag van de heer Aptroot is dat je daarmee heel voorzichtig moet zijn. De heer Aptroot is net tot mijn grote vreugde tot het inzicht gekomen dat we het hoofdnet niet in de uitverkoop moeten doen. Als we onze enige hogesnelheidslijn wel in de uitverkoop doen – daarvan is sprake als je de lijn aan bijvoorbeeld de Deutsche Bahn geeft – is het de vraag welke invloed je kunt uitoefenen op een vervoerder als er opnieuw problemen zijn. Ook is het de vraag hoeveel dit de Staat kost. Ik ben hier wel sceptisch over, omdat er ook goede redenen zijn om het hoofdrailnet in handen van de NS te houden. De aanbestedingen uit het verleden zouden ons juist moeten leren dat het helemaal niet zo'n goed idee is om het op deze manier aan te pakken. Het beleid van de NS ten aanzien van de commissarissen is een andere kwestie. Het lijkt mij belangrijk dat het departement met de minister voorop ervoor gaat zorgen dat het de touwtjes in handen krijgt om stappen te kunnen zetten. Het is van tweeën een. Ofwel er wordt gekeken naar de overheid, met name door NS, maar dan heeft de overheid ook iets te vertellen. Dan gaat zij niet alleen maar de leuke dingen aan NS overlaten en zelf de problemen oplossen. Ofwel men lost het zelf op, maar dan moet het ook betekenen dat de overheid financieel niet de boot ingaat, lijkt mij. Als er dan geen andere opties aan de orde zijn, wordt het verhaal heel anders. Dat zien we dan later wel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De enige snelheid die er lijkt te zijn in dit dossier is de snelheid waarmee we richting de afgrond rijden. Dit stelt mijn fractie teleur. Ik mag al enige tijd in deze Kamer verblijven, niet als woordvoerder op het dossier, maar ik heb de worsteling van de toenmalige commissie voor Verkeer en Waterstaat gezien. Via de voorzitter bedank ik het BOR, dat een mooi overzicht heeft gemaakt. In 2005 heeft de Kamer nagedacht over een aantal scenario's. Dit is allemaal achter slot en grendel gegaan in het kader van het bedrijfsbelang. Ik ben blij dat de minister een stap heeft gezet in de richting van de Kamer, door ons in vertrouwelijkheid op de hoogte te brengen. Dit brengt ons echter wel in een moeilijke positie. Wij zien hoe de situatie nu is. Die informatie kunnen we niet gebruiken in dit debat. Wat is de rol van de Kamer? Daar worstelt mijn fractie mee. Wij zijn ingehuurd om de regering te controleren. Ik waardeer het ook zeer dat de minister aangeeft dat zij de Kamer zal betrekken bij haar zoektocht naar een oplossing. Wij wensen de minister buitengewoon veel succes bij het zoeken naar een oplossing. In de brief van de minister staat het zinnetje «met de kennis van nu». Dat zinnetje is een gevleugelde uitspraak geworden in dit parlement. Ik heb mijn collega's gehoord en denk dat wij zoals we hier allemaal zitten, met de kennis van nu gekomen zouden zijn tot andere besluiten. Maar helaas, we staan nu waar we staan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zie een patroon ontstaan. Als het de CDA-fractie heet onder de voeten wordt, gaat zij discussiëren over de rol van de Kamer. Vervolgens maakt zij geen enkele inhoudelijke opmerking

meer. Ik mag toch aannemen dat dit niet de bedoeling is? In het vorige kabinet zat een CDA-minister op deze portefeuille. De heer Haverkamp weet toch net zo goed als ik wat de rol van de Kamer is, namelijk dat zij kan fluiten naar de aanbestedingsbonus die keer op keer in de boeken van het Rijk is vastgelegd? Vervolgens dragen we er wel verantwoordelijkheid voor. Of heeft de heer Haverkamp nog steeds het idee dat de ingeboekte aanbestedingsbonus en al het andere geld dat met bakken bij het Rijk zou binnenkomen, blijft binnenkomen? Misschien weet de heer Haverkamp wel meer dan ik.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik denk dat wij hetzelfde weten, maar de vraag is wat ik daarover kan zeggen in dit debat. Ik kijk even naar de voorzitter. Ik wil best een antwoord geven op de vraag van mevrouw Van Gent.

De **voorzitter**: Ik vind dat u zelf moet beoordelen hoe u uw antwoord wilt formuleren. U moet daarbij rekenschap geven van de gemaakte afspraak. U gaat over uw eigen antwoorden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat is prima. Dan is dat helder. Laten we heel nuchter zijn. Wij hebben een brief gekregen van de minister. Daarin schrijft zij dat ze een aantal mensen op bezoek heeft gehad die zeggen dat zij de rekeningen niet meer kunnen betalen. In dezelfde brief staat ook dat ze nog net niet failliet zijn. Dat schrijf je niet over elk bedrijf. Het scenario dat we in het verleden hebben afgesproken, is dus niet het scenario voor de toekomst. Het heeft grote consequenties. Dat zegt de minister ook. We worden nu met elkaar geconfronteerd met de consequenties. We weten nog niet precies wat de hoogte is van het bedrag. Ik heb die kennis tenminste niet. Misschien heeft mevrouw Van Gent die kennis wel. Ik constateer ook dat de Kamer op een aantal momenten in debatten met ministers beslissingen heeft genomen die misschien minder verstandig waren. Daar loopt mijn fractie ook niet voor weg. Wij hebben in debatten scenario's gezien waartegen we achteraf gezien misschien geen ja hadden moeten zeggen. Met de kennis van toen dachten we dat het een verstandige stap was. Nu ik het hele dossier overzie dat de Kamer heeft meegemaakt, zeg ik dat de Kamer op een aantal momenten misschien wat eerder al stevige stappen had moeten zetten. Die stappen heeft de Kamer niet gezet. Ik word nu dus geconfronteerd met de erfenis van ons als collectief. Het CDA is niet roomser dan de paus. De CDA-fractie heeft ten opzichte van andere fracties geen andere dingen gedaan of nagelaten. De CDA-fractie heeft ook deel uitgemaakt van werkgroepen. Mevrouw Van Gent refereerde zelf ook aan uitspraken van mijn collega's. Die hebben de aanbesteding hopeloos genoemd. We hebben met elkaar het traject afgelopen. Nu staan we hier. Nu ga ik nadenken over wat we kunnen doen. Gaat de Kamer hier in het openbaar onderhandelen over allerlei scenario's of schenken wij de minister het vertrouwen dat zij van ons vraagt om eruit te komen? Van onze fractie krijgt de minister dit vertrouwen. We zijn natuurlijk wel de fase voorbij waarin we elkaar vertrouwden op onze blauwe ogen. Ik vraag de minister daarom om zich terdege bewust te zijn van een aantal scenario's. Ik wil met haar de afspraak maken dat als wij straks met elkaar een eindafrekening maken, wij ook inzicht krijgen in de scenario's die op het departement hebben gelegen. Er is al wat lacherig gedaan over het feit dat een aantal mensen de data van de aanbesteding nu kwijt is. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat in het debat waarin de regering verantwoording moet afleggen over de keuzes die zij zal maken, het ministerie zal zeggen dat het met een dobbelsteen of met een munt heeft gegooid om te bepalen of het iets zou doen of niet. Die scenario's moeten inzichtelijk zijn, zodat we achteraf kunnen controleren welke stappen gezet zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik was op zoek naar wat zelfreflectie bij de CDA-fractie. We zijn het erover eens dat de rapen gaar zijn. Ik ben het eens met wat de heer Haverkamp zegt over de blauwe ogen. Hij haalt de paus er ook nog bij. We kunnen het er nog wel eens over hebben of dat zo verstandig is. Waar het om gaat, is dat er uiteindelijk een rekening komt te liggen. De heer Haverkamp vroeg zich af wat de rol van de Kamer is. Ik ben benieuwd hoe hij die zelf ziet. Kan ik nu de afspraak met hem maken dat het om deze rekening niet gaat betalen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil met alle liefde de vragen van mevrouw Van Gent beantwoorden, maar dan verwacht ik ook dat ze luistert naar de antwoorden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb héél goed geluisterd.

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, u hebt niet heel goed geluisterd. Anders had u deze vraag niet nog eens gesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is niet waar.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat is wel waar. Voor de zekerheid zal ik mijn antwoord nog eens geven. Ik zal proberen om langzaam te praten. Ik heb geconstateerd dat de Kamer meerdere keren geworsteld heeft met dit dossier, inclusief mijn fractie. Ook de CDA-fractie heeft misschien besluiten genomen die met de kennis van nu misschien minder verstandig waren. Die besluiten kunnen we echter niet meer terugdraaien. Mijn vraag ging over de rol van de Kamer, zoals zij vandaag vergaderd is. Gaat de Kamer in het openbaar onderhandelen over scenario's? Mijn fractie vindt dat dit niet moet gebeuren. De Kamer is wel gehouden om de regering te controleren. We hebben van de regering nu een openhartige brief gekregen. Wil ik in de toekomst de regering goed kunnen controleren, dan moet de minister ervoor zorgen dat de scenario's waarop zij haar keuze zal baseren, straks ook voor ons controleerbaar zijn. Ik hoop dat ik daarmee de vraag van mevrouw Van Gent voldoende heb beantwoord.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik begrijp de heer Haverkamp best en waardeer ook wel de manier waarop hij het doet. Toch ben ik een beetje bang dat hij verstrikt raakt in een bepaalde vorm van hogere machtenpolitiek. Hij doet voorkomen dat er een achterkamer is vol geheime dossiers, waardoor hij nergens over kan praten. Hij wenst de minister veel succes en dat is dan zijn inbreng. Ik verwacht meer van mijn collega. In aanvulling op de vraag van mevrouw Van Gent roep ik de heer Haverkamp daarom op om al die vertrouwelijke rapporten eens te vergeten en mee te denken. Laat hem zeggen hoe de CDA-fractie dit wil oplossen. Hoe kijkt zijn fractie aan tegen het ontstaan van dit probleem? Laat hem iets verder gaan dan alleen maar vertrouwen te hebben in het vermogen van de minister om het op te lossen. Dan verschuilt iedereen zich weer en zitten we hier over vier jaar weer. Kan de heer Haverkamp iets meer doen dan wat hij nu gedaan heeft?

De **voorzitter**: Dit is dezelfde vraag. De heer Haverkamp probeert nogmaals antwoord te geven en maakt vervolgens zijn betoog af.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben een debat over een brief van het kabinet, waarin het kabinet duidelijk maakt welke stappen het wil zetten voor de toekomst. Ik wil met alle liefde een uitgebreid debat voeren over de vraag wat in al die jaren fout gegaan is rondom HSL-Zuid en wat mijn fractie eventueel beter had kunnen doen. Het onderzoeksbureau van de Kamer heeft echter een buitengewoon behartigenswaardige notitie

geschreven. Daarin staat keurig wat de posities van de verschillende fracties zijn. Ik ben bereid om daarover verantwoording af te leggen. Misschien hebben wij ook wel te lang vertrouwd op de blauwe ogen. Dat ben ik helemaal met de heer Verhoeven eens. Nu ben ik echter geplaagd voor de vraag wat wij nu gaan doen. Ik zou daarover graag een debat voeren met de minister.

Wat ons betreft is het terecht dat de minister, zoals zijn in haar brief schrijft, het gesprek niet alleen aangaat met HSA, maar ook met de aandeelhouders van HSA, KLM en NS. Het kan niet zo zijn dat men zich verschuilt achter een bepaald vehikel. Ook bij toekomstige concessies zullen we aandeelhouders van HSA tegenkomen. Ik vind het heel belangrijk dat de opstelling die nu in het dossier wordt gekozen, maatgevend is voor hoe wij straks in andere dossiers zullen handelen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister. Wij spreken af dat wij in principe maar één keer interrumpen. Anders zijn we niet op tijd klaar. De leden moeten dus goed nadenken wanneer ze willen interrumpen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal proberen de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Dat scheelt in ieder geval interrupties.

Dit is een zorgelijk en langlopend dossier. Ik heb dit al in de vertrouwelijke bijeenkomst laten weten aan de Kamer. Gelukkig kunnen we nu ook deels openbaar spreken. De discussie over de historie is net over en weer gegaan. De Kamer is steeds meegenomen in de problematiek, maar nu is het moment gekomen om door te pakken en problemen op te lossen. Ik wil dit nu ook doen. Daarover wil ik het vandaag vooral hebben. Mijn leidraad bij de oplossingen is dat de reiziger een goed product krijgt en dat de belastingbetaler er zo min mogelijk last van ondervindt.

Ik begin bij de oplossingen. Ik ga ze niet stuk voor stuk noemen, maar ik zal de vele oplossingen die de Kamerleden hebben genoemd meenemen. Ik ga niet alleen met HSA in gesprek. Als mijn brief die indruk heeft gewekt, dan spijt mij dat. Er is niet één oplossingsrichting, maar er zijn vele oplossingsrichtingen mogelijk, die allemaal uitreuen moeten worden verkend, om ervoor te zorgen dat de reiziger en de belastingbetaler er zo goed mogelijk vanaf komen. Dat betekent dat ik ook met andere vervoerders zal spreken over mogelijkheden en onmogelijkheden. Dat betekent dat ik ook met de aandeelhouders aan tafel zal zitten wanneer het bijvoorbeeld gaat over bredere oplossingen, zoals het vergroten van het totale hoofdrailnet. Dat is ook een mogelijke oplossingsrichting is. Er is geen oplossing die niet besproken kan worden.

Het is mijn verantwoordelijkheid om goed uit te zoeken wat dit allemaal financieel gezien voor ons betekent. Dat het een financiële betekenis heeft, heb ik de Kamer laten weten. Dit kan de Kamer ook zien in de begroting. In het verleden zijn de opbrengsten van de gebruiksvergoeding die geboden is, gewoon ingeboekt. De oplossing die ik moet vinden, moet daaraan dus zo veel mogelijk recht doen. Daartegenover staan namelijk gewoon projecten. Als we minder geld binnenkrijgen, moet ik gaan snijden in projecten. Dat is altijd erg vervelend, want we hebben meer wensen dan de HSL te laten rijden.

Ik vraag de Kamer om tijd. Dat heb ik ook in de brief geschreven. De heer Aptroot vroeg hoe snel ik met oplossingen kom. Ik stel het op prijs als ik de tijd krijg om de mogelijke oplossingen goed te verkennen, omdat te veel druk op deze zaak de onderhandelingsituatie voor het Rijk verslechtert. Tegelijkertijd hebben we niet eindeloos de tijd, dus ik kom uiterlijk tegen de zomer met de oplossing. Voor die tijd, afhankelijk van hoe snel ik daarmee zal zijn, wil ik daarover graag spreken met de Kamer. De oplossingsrichtingen zullen namelijk consequenties hebben, op wat voor manier dan ook. Of je nou spreekt over de mogelijkheden van staatssteun, over de financiële consequenties, over een vrije aanbesteding

of over een breed hoofdralnet, er zijn vele mogelijkheden. Die mogelijkheden moeten draagvlak hebben, want het heeft voor mij geen zin om te onderhandelen en achteraf te worden teruggestuurd. Dan zou dit dossier nog onverkwikkelijker worden. Ik zal hierover te zijner tijd dus graag met de Kamer spreken.

Bij de oplossingen zal ik heel goed worden gevolgd door alle andere belanghebbende partijen. Een aantal Kamerleden vroeg naar de juridische consequenties. Ik ga ervan uit dat ieder ander die ooit heeft meegedaan aan de aanbesteding, kritisch naar de oplossingsrichtingen zal kijken. Als minister moet ik mij houden aan aanbestedingsregels en aan regels met betrekking tot staatssteun. Ik zal bij alle oplossingen die voorbijkomen, mij daar terdege van moeten vergewissen. Ik wil ervoor zorgen dat het een goede oplossing wordt, die recht doet aan de verschillende belanghebbenden.

Wat betekenen de verschillende oplossingen potentieel voor de aandeelhouder van de NS, het ministerie van Financiën? Voor dit ministerie zijn de directe gevolgen minder groot dan voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu, op welks begroting de gebruiksvergoeding is ingeboekt. Als NS HSA failliet zou laten gaan, zijn NS en KLM het garantiekapitaal en het startkapitaal kwijt dat zij hebben gegeven. Verder heeft het potentieel impact op de NS-dochters die zaken doen met HSA, bijvoorbeeld in de vorm van lease- en onderhoudscontracten. Voor de aandeelhouder heeft het dus wel effect, maar een faillissement is voor de aandeelhouder veel minder vervelend dan het voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu zou zijn. Ik heb hierover natuurlijk gesproken met mijn collega. Ik heb hem gezegd dat we niet alleen moeten kijken naar het belang van de aandeelhouder, maar ook naar het totale belang van het Rijk.

Een aantal woordvoerders hebben gevraagd of ik bij het zoeken naar oplossingen ook met de overheidscommissarissen orde op zaken zou willen stellen. Nou is er geen echte overheidscommissaris meer bij NS, maar ik zal natuurlijk eerst bekijken of het opgelost kan worden met de partijen die er direct mee te maken hebben. Als dat niet lukt, bekijken wij langs welke andere wegen wij kunnen gaan. Er leiden meer wegen naar Rome.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is goed om te horen. Overigens lijkt het mij niet onverstandig om het fenomeen van de overheidscommissaris bij NS sowieso een keer te bekijken. Daar is misschien wel behoefte aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het ministerie van Financiën is als aandeelhouder de eerst aangewezen partij om dit te doen. Ik zal ook bekijken hoe hierover in het verleden is gediscussieerd. Ik zal dit ook bij mijn collega van Financiën aan de orde stellen.

Ik geef niet aan wat de oplossing is, wel dat er vele oplossingsrichtingen zijn. Ik zal deze te zijner tijd met de Kamer delen. Ik wil daar bij voorbaat geen belemmeringen in leggen. Mijn einddoel is namelijk dat de reiziger en de belastingbetaler er zo goed mogelijk afkomen en dat wij dit dossier een keer kunnen afsluiten.

Ik ga terug naar de lange historie van dit onderwerp. In de vertrouwelijke bijeenkomst heb ik ook het rapport waarover mevrouw Dijksma sprak nog vermeld. Ik wist dat dit rapport bestond. In het verleden is ook het rapport-Duivesteijn gemaakt. Ik wil een paar vragen langslopen die gaan over de kennis die mijn voorgangers en de Kamer hadden kunnen hebben en hoe het gelopen is. De vraag was onder andere of de vorige minister dit niet wist en of hij de rapporten niet heeft ingezien waaruit hij dit had kunnen halen. Verschillende ministers hebben zich met dit onderwerp beziggehouden. De laatste discussie van de Kamer over dit onderwerp was met minister Eurlings. Hij heeft van HSA alleen de kortetermijnproblematiek ter inzage gekregen, niet de businesscase uit 2000. Hij heeft

toen gezegd dat hij geen structurele oplossing voor HSA kon realiseren als hij niet de totale businesscase uit die tijd te zien zou krijgen. De gedachte toen is geweest dat het probleem voornamelijk te maken had met een latere start en met een latere komst van de treinen. De gedachte was dat het eventueel zou bijtrekken. Sommige Kamerleden kennen deze discussie, die hier in de Kamer is gevoerd, veel beter dan ik. De businesscase is toen niet overlegd. Er is een kortetermijnnuitstel van betaling gerealiseerd voor een aantal jaren. Het onderliggende rapport van PwC heeft vertrouwelijk voor de Kamer ter inzage gelegen. De vragen over de openbaarheid van de rapporten beantwoord ik zo meteen. Het rapport van KPMG over NS/HSA heeft nooit bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu ter inzage gelegen, maar bij het ministerie van Financiën. Mevrouw Dijkema heeft gevraagd of we ook haar rapport openbaar kunnen maken. Ik wil best nog eens bekijken wat er in al die oude rapporten stond en wat daarin vertrouwelijke informatie was en wat niet. Waarom waren delen van de rapporten vertrouwelijk? Als je spreekt over aanbesteding, heb je te maken met bedrijfsresultaten. Bedrijfsresultaten zijn vertrouwelijk. Als die openbaar worden, kan dit het bedrijf schaden. Daarom kunnen we niet in openbaarheid over een aantal zaken praten. Wat mij betreft bespreken we zo veel mogelijk transparant. Ik wil met die houding graag nog eens kijken naar de oude stukken. Het zou heel goed kunnen zijn dat daarin gegevens staan die niet openbaar gemaakt kunnen worden. Ik ben bereid om ze ter inzage te leggen, zodat de Kamerleden er goed in kunnen kijken als zij dat willen.

De **voorzitter**: Mag ik concluderen dat u de Kamer daarover zult informeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Ik zal de rapporten opnieuw scannen om te zien of ze openbaar kunnen worden gemaakt.

De **voorzitter**: Op welke termijn kunt u die informatie sturen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij moeten we dit volgende week wel kunnen weten.

De **voorzitter**: Binnen twee weken lukt het dus wel?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in mijn bijdrage gezegd dat het erop lijkt dat ons jarenlang een rad voor ogen is gedraaid als het gaat om de gegevens. Er wordt geschermd met bedrijfsgeheim, met kortetermijn-businesscases en met reizigersgroeiprognoses die opeens niet meer beschikbaar zijn. Deze worden met andere woorden onder de pet gehouden of onder de mat geveegd. Ik wil graag horen wat de visie van de minister hierop is. Ik vind dit vrij ernstig. Ik wil heel duidelijk horen waar de politieke verantwoordelijkheid ligt en waar de verantwoordelijkheid van HSA ligt. We hebben het over de paus en over de weg naar Rome. Dat kan mij allemaal niet schelen; uiteindelijk moet de rekening betaald worden. Ik wil het politiek heel nauwkeurig kunnen analyseren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat mevrouw Van Gent alvast een antwoord wil hebben op haar vraag. Ik zal daar zo snel mogelijk op ingaan. Ik vind dat het mijn verantwoordelijkheid is om de problemen op te lossen die er liggen. Ik zou willen dat deze zaak al veel eerder opgelost was. Dat is niet zo. De Kamerleden hebben er met z'n allen bij gezeten. Het is hier keer op keer aan de orde geweest dat er twijfels waren bij de realiteitswaarde van de businesscase uit 2000. Steeds is gezegd dat dit wellicht zou oplossen als de reizigersgroei zou aantrekken en als de treinen ingezet zouden worden. Er zijn vertragingen

geweest bij het opleveren van de baan. In het verleden zijn er allerlei redenen geweest om het nog even aan te kijken en uiteindelijk uitstel van betaling voor drie tot vier jaar te geven. Ik weet dat mijn voorgangers nooit beschikt hebben over de businesscase. Zij hebben het totaalplaatje dus ook nooit kunnen maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vraag de minister om dit nog eens heel precies op een rijtje te zetten. Wij hebben hierover via verschillende wegen al informatie gekregen. Ik heb eerder met de heer Aptroot opgetrokken. Wij vonden het zeer discutabel dat de stukken alleen vertrouwelijk ter inzage werden gelegd. Als wij preciezer en dieper op de zaken ingaan, wordt daarmee geschermd. Ik begrijp nu dat ook het kabinet hiermee te maken heeft. Of heeft het kabinet dit welbewust laten liggen? Mijn fractie heeft in eerdere jaren aangegeven dat dit niet de goede kant opgaat en dat er een andere weg ingeslagen moet worden. Ik wil heel precies weten waar de verantwoordelijkheid ligt. Wordt informatie onder de pet gehouden of wordt informatie politiek weggepoetst? Ik denk dat alle partijen er belang bij hebben om dit heel precies te weten.

De **voorzitter**: Ik maak een puntje van orde. We gaan niet meer zulke lange vervolgvragen stellen. We hebben met elkaar afgesproken hoelang deze vergadering zou duren. De minister gaat deze vragen nu beantwoorden. Ik houd inbreng van de leden toch wat korter. Als jullie zo doorgaan, is er geen gelegenheid voor een tweede termijn, makkelijk zat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er zijn leden die nog geen gebruik hebben gemaakt van het recht om te interrumperen. We zijn nu bezig met de beantwoording van de vragen van de minister.

De **voorzitter**: De heer Haverkamp krijgt nog wel een gelegenheid om te interrumperen, maar ik doe nu gewoon het verzoek om niet zulke lange vervolgvragen te stellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Gent vraagt of er dingen zijn die onder het tapijt worden geveegd. Ik kan dit niet vaststellen. Wat ik weet, is dat alle informatie die HSA indertijd beschikbaar stelde, gedeeld is met de Kamer. HSA heeft op dat moment niet haar volledige businesscase willen delen. De toenmalige minister heeft toen gezegd het probleem niet structureel op te lossen, maar enkel uitstel van betaling te geven. Achteraf kunnen we ons afvragen of we dit nog een paar jaren hadden moeten aanzien of dat er iets anders had moeten gebeuren om een doorbraak te forceren. Ik kan alleen zeggen dat dit niet is gebeurd. De toenmalige minister en de Kamer hebben samen besloten om het op deze manier te doen. Ik begrijp goed dat sommige mensen er anders tegenover stonden, maar uiteindelijk heeft de meerderheid – het is een democratisch proces – gekozen voor uitstel van betaling. Het zou best kunnen zijn dat HSA op dat moment het gevoel had dat zij de businesscase nog ten positieve zou kunnen draaien. Ik kan dit niet zeggen omdat ik niet in de ziel van HSA kan kijken. Ik wil wel alle gegevens hebben. Mevrouw Van Gent en mevrouw Dijkema hebben het hierover gehad. Ik had dezelfde verontwaardiging toen ik begreep dat wel de reizigersaantallen waarmee werd gerekend in de businesscase, maar niet de achterliggende berekeningen beschikbaar waren. Ik heb gezegd dat dit toch niet zo kon zijn en dat de aanbesteding toch geen kinderspel is. De directie heeft mij met de hand op het hart verzekerd dat de informatie er niet was. Zij was ook bereid om dit schriftelijk te verklaren. Als zij dat niet zou doen, had ik een andere manier moeten vinden om alle kasten van deze organisatie leeg te halen. Dat is ook weer een kwetsieuze manier van met elkaar omgaan. De directie is bereid om een schriftelijke verklaring af te leggen. De verklaring is waarschijnlijk dat het in die tijd, toen er nog niet



zoveel werd aanbesteed, nog wat primitiever ging dan het in de huidige tijd gaat. De afgelopen jaren hebben we er veel ervaring mee opgedaan. De cijfers zijn beschikbaar en de aannames zitten daarin. Wat er onder die aannames zat, is niet meer beschikbaar. Ik vind dat een heel slechte zaak. Ik kan de gegevens er niet bij verzinnen. Het is gewoon zo.

Onder andere de D66-fractie heeft gevraagd hoe het zover heeft kunnen komen. Volgens mij is de historie wel duidelijk opgeschreven. Vervolgens vraagt de D66-fractie hoe groot het gat is en hoe ik de concessiefte ga aanpassen. Ook vraagt zij wat dit betekent voor wat er overblijft op de balans voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik ga proberen om het bij de onderhandelingen zo gunstig mogelijk voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu te laten uitpakken. Ik weet nog niet hoe dit gaat. Daarover moet ik in de komende periode aan de slag met NS, met HSA en met andere partijen. Ik wil met hen bezien wat de concessie waard is en hoe ik er een zo goed mogelijk resultaat uit kan halen, zodanig dat het voor zowel de reiziger als de belastingbetaler goed uitpakt. Ik kan de vragen hierover nog niet beantwoorden, maar als ik te zijner tijd met mijn oplossingsrichtingen kom, zal ik ook de Kamer inzicht geven in de waarde van de verschillende oplossingen en in de keuze die ik daarbij maak.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het opmerkelijk dat de vorige minister niet in de boeken heeft gekeken, maar wel uitstel van betaling van de concessiefte heeft verleend. Als hij de businesscase had bestudeerd, had hij andere conclusies kunnen trekken. Toen ook werd aan de Kamer het bedrag van 2,4 mld. voorgehouden, als een worst. Deze worst is onder-tussen aan het stinken, sterker nog, volgens mij is deze worst helemaal weggerot en opgegeten door schimmels. Er is helemaal niets meer van over. Wat er nog wel is, is de HSL-Zuid, die mooie verbinding die heel veel geld heeft gekost. We kunnen nu doormodderen en allerlei varianten bedenken, maar ik denk dat we voorop moeten stellen dat we deze spoorlijn beschikbaar stellen voor de reizigers, zodat zij er goed gebruik van kunnen maken.

De **voorzitter**: De bedoeling van een interruptie is vragen stellen, niet aldoor van die statements geven. Het stoort mij. Ik moet de orde bewaken. De Kamer brengt mij in een moeilijk parket.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De impliciete vraag van de heer Bashir was volgens mij of de vorige minister niet in de boeken heeft gekeken. De vraag was een beetje in een opmerking gegoten. Minister Eurlings heeft wel degelijk in de boeken gekeken. Hij heeft PwC namelijk de opdracht gegeven om in de boeken van HSA te kijken. Naar aanleiding daarvan is de kortetermijnoplossing eruit gekomen. Als je aanbesteedt, doe je zaken met een partij en ga je in zee met de beste bidder. Je mag en je kunt de businesscase die erachter zit echter niet inzien. Dat heeft minister Eurlings niet kunnen doen. HSA heeft mij de businesscase nu wel laten inzien. Daarom praat ik nu met de Kamer.

De **voorzitter**: Ik moet de orde nu echt bewaken, mijnheer Bashir. Als u een tweede statement wilt afgeven, kunt u daarvoor het beste de tweede termijn gebruiken.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben zelfs bereid om mijn interruptie op te offeren voor een tweede termijn, voorzitter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik veel over de historie gezegd en over alle partijen die betrokken zijn geweest. Nogmaals, ik zal bekijken wat ik openbaar kan maken van de zaken die besloten zijn.

Er zijn concrete vragen gesteld over de treinen van AnsaldoBreda. Is er weer sprake van vertraging van de oplevering? Ik heb niet anders vernomen dan wat HSA recent in de media heeft vermeld, namelijk dat deze treinen eind 2011 worden ingezet in de dienstregeling. Momenteel worden er nog tests uitgevoerd. De eerste levering van de treinen zal naar verwachting in juli plaatsvinden. Dan worden de treinen getest op het spoor zelf. Meer kan ik er nu niet over zeggen.

Is de V250 winterhard? Ik heb begrepen dat bij de specificaties van de V250 is aangegeven dat deze trein aan alle weertypes moet voldoen.

De heer **Aptroot** (VVD): Die kennen we!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze trein is ook getest in een klimaatkamer. De trein heeft zonder problemen zijn testritten gereden door de sneeuw. HSA moet ook leren van de problemen die de NS deze winter heeft gehad. Je moet altijd bekijken of testkamers alleen voldoende zijn of dat de natuur toch weerbarstiger is dan welke testkamer dan ook.

De heer Bashir heeft mij een vraag gesteld over de Beneluxtrein. Deze vraag heeft hij mij al vaker gesteld. Hij wil graag dat deze trein een succes wordt en vindt dat deze trein verbeterd moet worden. Ik heb hem al vaker gezegd dat dit een internationale trein is die niet valt onder de scope van de HSA-concessie. Ik weet dat de NS er alles aan doet om de prestaties van de Beneluxtrein te verbeteren. Doordat het een internationale trein is, is er geen formele bevoegdheid voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Mocht de NS in de toekomst constateren dat de Fyra zo goed is dat hij de Beneluxtrein niet meer wil houden, dan kunnen wij daar niet zoveel mee. Om een goed alternatief te zoeken, ben ik met België in gesprek. Wij bekijken of een goede alternatieve verbinding over het gewone spoor mogelijk is, zodat er alternatieven beschikbaar zijn als er ooit een kink in de kabel mocht komen. Voor zover ik er wel over ga, ben ik dus bezig om ervoor te zorgen dat de alternatieven mogelijk worden. Ik denk dat ik hiermee de belangrijkste vragen beantwoord heb.

De **voorzitter**: Er liggen nog een paar vragen. Er is gevraagd naar de kosten-batenverhouding van HSL-Zuid. Wanneer gaat de HSL-Zuid rendement opleveren? Ook is gevraagd naar de gevolgen voor de NS van het verlies van een concessie. Verder is gevraagd naar de gevolgen voor de begroting.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Jong heeft gevraagd of de NS verlies gaat lijden op dit stuk rails en wanneer de NS de investering terug kan verdienen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft niet zozeer de investering ingeboekt, als wel de gebruikersvergoeding. Een aantal jaren geleden is gezegd dat de aanbestedingen op dit stuk rails geld waard zijn en dat het Rijk minimaal een x-bedrag wil hebben voor de aanbesteding. HSA is hier boven gaan zitten. Naar aanleiding daarvan hebben wij een bedrag afgesproken, dat verdisconteerd is in de begroting. HSA geeft nu aan dat zij de verwachte opbrengsten niet gaat halen doordat de reizigers aantallen tegenvallen en doordat de flexibiliteit van het kaartje, de prijselasticiteit, tegenvalt. Over deze zaken ga ik met HSA in gesprek. Ik wil mijn geld hebben en wil weten hoe wij dit met elkaar gaan realiseren. Ik kan dus niet zeggen wanneer dit terugverdiend is. Ik kan ook nog niet zeggen wat de uiteindelijke oplossing wordt en wat het ons gaat kosten. Ik ben hierover in gesprek met HSA. HSA is voor 95% van de NS, dus het gaat ook gevolgen hebben voor de NS. Ik voer daarover natuurlijk ook gesprekken met de NS. Wat de gevolgen voor de begroting zullen zijn, kan ik nog niet zeggen. Dit hangt af van de oplossingen die we met elkaar vinden. Ik kan alleen

zeggen dat mijn uitgangspunt is – ik kom er steeds op terug – om het voor de belastingbetaler en de reiziger zo gunstig mogelijk te houden.

De **voorzitter**: Ik geef de gelegenheid voor een tweede termijn. De Kamerleden kunnen daarin duidelijk maken waar zij staan. Zij krijgen daarvoor één minuut spreektijd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dank aan de minister dat zij alle oplossingen zal verkennen, dus ook de mogelijkheid om met andere vervoerders in zee te gaan. Voor ons is het in ieder geval niet denkbaar dat deze fout van de NS – want dat is HSA – wordt beloond met de toevoeging van deze hogesnelheidslijn aan het hoofdspoornet waardoor de NS dit allemaal in een keer krijgt. Ik zou graag willen dat de minister alles zo veel mogelijk openbaar maakt. Ik heb nogal een clash gehad met de minister over de informatie die wij eind 2008, begin 2009 kregen. Dat geldt ook voor de fracties van SP en GroenLinks. De minister heeft toen dingen beweerd die volgens mij in de rapporten niet stonden. Deze gegevens waren echter vertrouwelijk. Ik zou graag willen dat het allemaal openbaar wordt. De VVD-fractie is toen in ieder geval niet akkoord gegaan met wijzigingen en uitstel van betaling, omdat er toen al sprake was van niet fatsoenlijk informeren van de Kamer. Ik hoop dat alle stukken openbaar worden en dat deze aantonen wat ik zeg. Het argument van bedrijfsvertrouwelijke informatie vind ik onzin bij een bedrijf dat zoveel problemen heeft.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb in eerste termijn uitgelegd dat een faillissement een van de betere opties is. Als de informatie eerder openbaar was geweest, waren we die kant op gegaan. Ook de SP-fractie dringt dus aan om deze gegevens openbaar te maken. Ik wil erop aandringen om niet door te modderen met dit dossier. We moeten snel knopen doorhakken en snel ervoor zorgen dat deze lijn, die vele miljarden euro's heeft gekost, gewoon benut gaat worden.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik had het zojuist over de keuze tussen hoofdpijn en buikpijn. De minister heeft juist gezegd dat het een keuze is tussen de reiziger en de belastingbetaler. Beide keuzes zijn lastig. De minister vraagt om tijd. Die gunnen wij haar. Ik zie wel graag dat zij het mogelijk maakt dat wij telkens de vinger aan de pols houden. De minister moet daartoe goede en up-to-date informatie geven. Zij moet steeds goed duidelijk maken welke tussenstappen nodig zijn. Ik vraag haar om voor een duidelijke behandeling te kiezen, want zachte heelmeeesters maken stinkende wonden. Dan zitten we straks niet met hoofdpijn en buikpijn, maar met migraine en een maagzweer. Dat moeten we echt zien te voorkomen.

Ik wil nog iets zeggen over de geheime informatie. Vertrouwelijke informatie is in zekere zin nutteloos, doordat je er niets mee kunt in het debat. Ook voor mij voelt het alsof ik aan handen en voeten gebonden ben. Ik hoop dat de minister er dus alles aan doet om het zo openbaar mogelijk te doen. Ik vond de brief daar een goed voorbeeld van. Tot slot vraag ik welke lessen wij hieruit kunnen trekken voor de toekomst, met betrekking tot concessies en aanbesteding enzovoorts. Wij hebben hier zojuist een debat over gehad. Toen hadden we het over andere openbaarvervoerslijnen en aanbestedingen in die rare markt. Er valt kortom nog een hoop te leren en te verbeteren. We hopen dat dit echt gaat gebeuren. We vertrouwen erop dat de minister lessen uit het verleden vertaalt naar een glorieuze toekomst voor reiziger en belastingbetaler. Voorzitter, u kijkt zo streng.

De **voorzitter**: Ik keek naar de klok. Ha! Ik keek niet naar u. Het gaat mooi zo, hoor. Laat ik u daarmee ook even complimenteren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zie net dat NS communicatie mij inmiddels volgt op Twitter. Misschien kan zij mij ook de informatie geven over de reizigersgroeiprognozes. Ik zeg dit zonder gekheid. Eigenlijk is het van de gekke. Het is geen kinderspel. Ik mag toch aannemen dat een miljarden kostend spoor niet met een natte vinger wordt bekeken in het voortraject. Ik vind het vrij ernstig dat dit gebeurt en ga ervan uit dat de minister dit tot op de bodem gaat uitzoeken. Mijn collega van D66 heeft het erover gehad dat het hoofdpijdossier van de hogesnelheidslijn een soort chronische migraine wordt. De vraag is wat het juiste medicijn is om het zo goed mogelijk te regelen voor de reiziger en de belastingbetaler. De minister heeft het ons goed ingeprent. Ik zou de patiënt bijna sterkte en beterschap wensen. We zullen de vinger aan de pols houden en bekijken hoe dit verder gaat. Ik heb er een onprettig gevoel bij, ook bij de hele voorgeschiedenis. Nu zitten we met de gebakken peren. Ik ga ervan uit dat alles wat openbaar gemaakt kan worden, daadwerkelijk openbaar gemaakt gaat worden. Ik wil geen gepoespas met bedrijfsgeheimen als dat nergens op gebaseerd is. Ik wil van de minister verder horen dat de gevolgen voor de begroting niet worden gefinancierd uit bestaand geld voor het spoor. Als de minister dit niet toezegt, zal ik een uitspraak van de Kamer vragen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de beantwoording. Er is een groot probleem. Dit probleem moet worden opgelost. De minister heeft ons gevraagd om haar op pad te sturen om naar een oplossing te kijken. De PVV-fractie wil dat de minister alles overweegt, op zoek gaat naar een oplossing en terugkomt met de juiste oplossing. Dit kan alleen maar een oplossing zijn waarbij de reiziger en de belastingbetaler niet de dupe worden van deze gigantische puinhoop.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De reiziger is ook belastingbetaler. Als we niet uitkijken, wordt hij dubbel gepakt door dit probleem. Ik heb er vertrouwen in dat de minister voortvarend aan de slag gaat met dit thema. Gemakkelijke oplossingen zijn er niet, zeg ik ook tegen de heer Aptroot. Volgens mij moeten wij niet op voorhand zeggen welke oplossing mag en welke niet. Ik hoop wel dat de minister tot de tanden gewapend bij de onderhandelingstafel aanschuift. Mijn vermoeden is dat zij dit echt nodig zal hebben. Ik wens haar daarbij heel veel succes. Zij kan wat dit betreft altijd op mijn fractie rekenen, al zijn wij lid van Harer Majesteits meest loyale oppositie.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Vandaag zijn allerlei vergelijkingen met lichamelijke ongemakken getrokken. Ik wil het hebben over kiespijn. De Kamer heeft al lang het gevoel dat er iets zeurt. Ik denk ook dat de meesten van ons bang waren voor de tandarts. We moeten heel eerlijk zijn: we hebben ons geen rekenschap gegeven van welke consequenties het heeft als je met elkaar grote stappen zet. We zijn nu in een fase gekomen dat we doorhebben dat we toch maar naar de tandarts moeten. Ik wil mij aansluiten bij de woorden van mevrouw Dijksma. Van ons krijgt de minister de steun om tot de tanden gewapend het debat aan te gaan. Ik zou het wel prettig vinden als de Kamer ook in de gelegenheid wordt gesteld om hierover in het openbaar nog duidelijker te debatteren. Welk bedrijfsbelang kan er gemoeid zijn met de bedrijfsvertrouwelijke gegevens? Men zit niet in een markt met concurrentie. Men heeft nu al een aantal keren aangegeven dat het niet goed gaat. Andere ondernemers met wie het niet goed gaat, moeten ook met de billen bloot. De minister krijgt van ons de ruimte om naar een oplossing te zoeken. Als zij met deze oplossing naar ons toe komt, moeten de scenario's duidelijk zijn. Duidelijk moet zijn welke keuzes de minister had en waarom zij haar keuzes heeft gemaakt. In die fase van het traject moeten we in volledige openbaarheid kunnen beschikken over alle cijfers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De Kamerleden hebben voornamelijk opmerkingen gemaakt, maar ook een aantal vragen gesteld. De heer Aptroot geeft namens de VVD-fractie aan dat sommige oplossingen voor hem minder in aanmerking komen. Ik wil ze op dit moment echter allemaal boven tafel houden. Ik heb geen keuze gemaakt. Ik weet absoluut nog niet welke het gaat worden. Tegelijkertijd vind ik dat we ze allemaal boven tafel moeten hebben, om uiteindelijk de keuze te kunnen maken die voor onszelf de beste is. Ik wil het los zien van de vraag wie er in het verleden een zootje van heeft gemaakt. Ik wil daaroverheen stappen. Ik wil een oplossing hebben die het ministerie van Infrastructuur en Milieu het minste geld gaat kosten en die ervoor zorgt dat op het spoor op de juiste manier gereden gaat worden.

Mevrouw Van Gent vraagt bij voorbaat om, welke oplossing er ook komt, deze niet ten nadele te laten zijn van het budget voor het spoor. De oplossingen die komen zullen echter op de een of andere manier financiële consequenties hebben. Ik vind het te vroeg om nu te zeggen waar het geld wel vandaan komt. Als je spoor weghaalt, blijven de waterwegen, de binnenvaart of andere dingen over. Ik denk dat je uiteindelijk met elkaar moet bespreken wat het totaalplaatje gaat worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U kunt het geld bij andere ministeries halen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U kent de financiële regels van het Rijk. De problemen moeten worden opgelost bij het ministerie. Als ik bij de minister van Financiën aanklop – wat ik natuurlijk allang geprobeerd heb – zal hij zeggen: mevrouw Schultz, u kent de regels. Eenieder lost zijn eigen problemen op. Ik hoor mevrouw Van Gent een signaal geven over waar het volgens haar niet vandaan zou moeten komen. Ik kan dit niet toezeggen en moet haar vragen om te wachten tot de discussie over de oplossingen. Dan kan de Kamer te zijner tijd zeggen of zij het eens is met de oplossingsrichting waarmee ik het zal bekostigen. Er is gesproken over de reizigersgegevens. Dit is inderdaad geen kinderspel. Ik vind het belangrijk dat alle gegevens zo goed mogelijk beschikbaar zijn. Ik heb al eerder aangekondigd dat ik zo transparant mogelijk wil zijn. Het is niet alleen de bescherming van het bedrijf waarom ik deze geheimhouding moest betrachten, maar ook omdat er nu eenmaal aanbestedingsregels zijn die aangeven wat je wel en niet openbaar kunt maken. Ten slotte zijn er de belangen van het Rijk. Het is ook voor ons niet altijd van belang om alles al op tafel te hebben liggen. Dit geldt straks waarschijnlijk ook voor de potentiële oplossingsrichtingen. Ik kan nu nog niet inschatten of ik dit meteen in de openbaarheid kan brengen of dat ik de Kamer daarover in vertrouwelijkheid zal informeren. De Kamer kent mijn inzet. Ik zal proberen om openbaar te maken wat openbaar gemaakt kan worden. Dit heeft de Kamer in dit debat kunnen zien en ook in mijn brief.

De D66-fractie heeft mij nog gevraagd of er lessen te trekken zijn voor de toekomst. Ik denk dat het het handigste is om het hierover te hebben zodra de oplossingsrichting bekend is. Dan kun je uitspraken doen over hoe je in de toekomst omgaat met aanbestedingen en de businesscases die daarachter zitten.

De **voorzitter**: Is er een vraag blijven liggen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb nog een opmerking met betrekking tot de openbaarheid. Ik heb duidelijk gezegd dat het gaat om een bedrijf dat met de pet in de hand naar ons teruggekomen is. Als er straks een oplossing is, moeten we niet terechtkomen in het scenario dat wij nu een aantal keren hebben meegemaakt, namelijk dat achteraf blijkt dat niet alle informatie beschikbaar was. Ik hecht er daarom aan dat de minister aan

het bedrijf meegeeft dat het, aangezien het voor de zoveelste keer geholpen wordt, ook eens over de hobbel van de mantra van bedrijfsvertrouwelijke informatie moet stappen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga bekijken wat ik allemaal transparant kan maken. Ik ga daarvoor natuurlijk ook in gesprek met het bedrijf, om te weten te komen wat het wel en niet wil laten zien. Er speelt meer dan dat. We moeten ook een aantal juridische omstandigheden in beschouwing nemen. Daar kijk ik ook naar. Het heeft niet alleen met HSA te maken.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoorden. De minister heeft twee toezeggingen gedaan.

- De minister zal bezien welke informatie uit de in dit AO genoemde onderzoeksrapporten uit het verleden openbaar beschikbaar gesteld kan worden. Ze zegt toe de Kamer hierover voor het krokusreces te informeren.
- De minister zal de Kamer voor het zomerreces van 2011 informeren over de acties die zij zal ondernemen met betrekking tot HSA en de exploitatie van HSL-Zuid

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil graag een uitspraak van de Kamer vragen over de eventuele financiële consequenties; deze moeten niet uit bestaand geld voor het spoor worden gefinancierd.

De **voorzitter**: Wij zullen dit VAO aanmelden voor plenaire behandeling. Ik dank de Kamer voor haar medewerking en ik dank de minister voor haar vlotte beantwoording.