

6 Fyra

Aan de orde is het **debat** over **de Fyra**.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris van I en M en de minister van Financiën van harte welkom, evenals de mensen op de publieke tribune en degenen die het debat op een andere manier volgen.

Wellicht ten overvloede wijs ik de leden erop dat in het kader van dit onderwerp voor de Kamerleden vertrouwelijke stukken ter inzage hebben gelegen en nog liggen. Dit betekent dat de leden die stukken hebben kunnen zien, maar ze mogen er niet uit citeren. Het is mijn plicht als voorzitter om de leden hierop te attenderen. Ik ga ervan uit dat het niet nodig zal zijn hen hieraan te helpen herinneren tijdens het debat. Als dat wel nodig is, doe ik dat uiteraard.

De spreektijden voor het debat zijn vastgesteld op vijf minuten per fractie. Mevrouw Van Tongeren van GroenLinks heeft als eerste het woord.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Vandaag verwacht ik excuses van de regering aan de reiziger. Ik heb klachten van duizenden forensen bij mij. GroenLinks heeft die op een stick gezet om papier te besparen, dus ze zijn niet allemaal uitgeprint. Het gaat om mensen die met grote regelmaat gebruikmaken van de Fyra. Deze mensen willen zo snel mogelijk, nu de Fyra niet kan geven wat er is beloofd, de Beneluxlijn terug. Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris is of zij ervoor gaat zorgen dat deze mensen in elk geval niet slechter af zijn dan zij waren voor de mislukte introductie van de Fyra. Het zou allemaal beter en sneller worden. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer er een fatsoenlijk aanbod komt als het gaat om de hogesnelheidslijn?

Ik wil ook graag de excuses van de bewindslieden aan de belastingbetaler. Die heeft namelijk 7 miljard neergelegd voor een supersnelle spoorverbinding waar nu nauwelijks treinen overheen rijden. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom wij een bedrijf hebben gevraagd om een snelle treindienst te leveren, terwijl dat bedrijf daar geen ervaring mee heeft? Kan zij uitleggen waarom dat bedrijf een treinbouwer heeft uitgezocht die helemaal geen ervaring heeft met het succesvol bouwen van snelle treinen? Gisteren hoorden wij op de hoorzitting dat de NS mooie reisschema's kan afdrukken, maar dat het totaal onduidelijk is wanneer er met de Belgische NMBS goede verbindingen gaan komen. GroenLinks wil dat de staatssecretaris de boel opengooit, dat zij ouderwets Nederlands gedoogbeleid introduceert en dat zij iedereen die op korte termijn op dat spoor een fatsoenlijke dienst kan aanbieden, de gelegenheid geeft om dat te doen.

De laatste excuses van de regering moeten worden gericht aan de gewone medewerkers van de NS, die op feestjes nauwelijks meer kunnen vertellen waar zij werken. Dat komt niet, omdat deze mensen niet toegewijd zijn of zich niet met liefde voor hun vak inzetten.

Ik heb ook vragen over het totale gebrek aan regie en heldere communicatie over de Fyra. Werden wij nu wel of niet verrast door de Belgen op vrijdag? Wanneer was

de staatssecretaris op de hoogte van het besluit en wanneer was minister Dijsselbloem dat? Zou de Kamer vandaag een heldere tijdlijn kunnen krijgen? Uit alle antwoorden op de vragen blijken verschillende dingen. Werden we nu verrast of werden we niet verrast. De Kamer was aangewezen op de Gazet van Antwerpen. De staatssecretaris heeft al eerder wat problemen gehad met het tijdig en accuraat informeren van de Kamer. Hoe kijkt zij hier nu zelf op terug? Hoe komt het dat de Kamer blijkbaar de Gazet van Antwerpen moet lezen om erachter te komen dat zo'n groot en belangrijk project is mislukt?

De enigen die profijt hebben van dit megageklungel, zijn de juristen. Kan de minister een inschatting maken van de schade die hij verwacht als enige aandeelhouder van de NS? Wat is volgens hem het worstcasescenario? Kan hij toelichten op wat ik in de kranten lees, namelijk dat blijkbaar tien verschillende banken garanties hebben afgegeven? Loopt de KLM als partner van de NS ook financiële risico's? Deze minister heeft op de valreep laten zien dat hij voor actief ingevuld aandeelhouderschap is. Gaat hij dat meer doen, of was dit een enkel gevalletje van put, kalf en dempen? Wat heeft dat marktwerkingsmantra ons opgeleverd? Het is er niet gemakkelijker op geworden, maar complexer. Het heeft de schatkist geen geld bespaard, maar het geeft extra kosten. Dit is volgens GroenLinks geen echte marktwerking, en ook geen efficiënte inzet van belastingmiddelen. De NS kan immers niet failliet gaan. Ik zou daar graag een reactie van de minister op willen hebben.

Dan kom ik op het opzeggen van het contract met de Italianen. Is dat nu echt opgezegd? Gisteren hoorden wij van de Italianen dat het niet is opgezegd, en we hoorden van de NS dat het wel is opgezegd. Daar moet nu echt helderheid over komen, dus graag een reactie van de staatssecretaris of van de enige aandeelhouder, de minister. Wat is er tot nu toe voor de hsl echt betaald? Klopt het dat er van alles aan betalingen vooruitgeschoven is tot ver in de toekomst? Is de huidige concessie aan de NS wel vol te houden nu er zo veel veranderd is? Hoe zit het met het begrip "wezenlijke wijziging" in een concessie? Gisteren hoorden we dat je de reizigersvraag niet al te lang van tevoren kunt voorspellen en dat je daar flexibel op in moet spelen. Kunnen we dit soort lange concessies dan nog wel geven?

Tot nu toe heeft mijn fractie veel meer vragen dan concrete antwoorden en dit debat moet hier vandaag helderheid in brengen. Ik hoop ook dat wij niet steeds te horen krijgen: "dat komt wel bij de parlementaire enquête", "daar kunnen we het niet over hebben, want daar komen rechtszaken over" en "dat weet ik niet, want ik ga daar niet over, maar de NS". De reiziger kan niet langer op een zijspoor gezet worden. De staatssecretaris moet ervoor zorgen dat er snel een goede verbinding komt en van minister Dijsselbloem verwachten wij helder inzicht in de financiële risico's, zijn oplossingen en zijn aanpak.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Tongeren. Ik neem aan dat u refereerde aan de minister van Financiën. Blijft u nog even staan, want er is een vraag aan u.

De heer De Rouwe (CDA):

Veel goede vragen, waar ik mij graag bij aansluit. Het lijkt mij ook goed als GroenLinks aangeeft waar de fractie zelf staat. Vandaar mijn vraag. Ik hoor veel kritiek op de NS. Vindt de GroenLinks-fractie dat de NS hoe dan ook de

Van Tongeren

hsl-verbinding moet houden, ongeacht al het geblunder van de afgelopen jaren?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mijn collega van het CDA en mijn partij hebben recent Kamerbreed de verlenging gesteund van de concessie voor de NS. De heer De Rouwe stelt voor om de concessie open te breken, een paar maanden nadat we gezegd hebben: ze mogen de concessie houden. Daarmee geven we alleen maar meer werk aan de juristen. Ik stel dat niet voor. Ik wil dat er gekeken wordt naar een gedoogconstructie, naast de concessie, zodat er snel meer treinen komen op dat traject. Nodig iedereen uit die wat wil aanbieden, of het nu een Japans bedrijf is, een Canadees bedrijf of Veolia of Arriva, om een snelle treinverbinding met Brussel aan te bieden.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat wordt een beetje ingewikkeld, lijkt mij. Ik stel vast dat GroenLinks vasthoudt aan de oude deal uit het verleden dat de NS op de hsl mag blijven rijden, terwijl de NS toch redelijk geblunderd heeft. GroenLinks houdt de NS de hand boven het hoofd. Kan mevrouw Van Tongeren nader toelichten hoe ze het met het gedogen en het toelaten van verschillende partners op het spoor overzichtelijk wil houden voor de reizigers? Als ik haar zo hoor, vraagt dat toch om een nadere analyse. Van heel vrije marktwerking ben ik geen voorstander, en daar lijkt dit toch een beetje op. Hoe ziet mevrouw Van Tongeren artikel 5? Zij doelt op gedogen, dus laat iedereen maar rijden. Hoe ziet zij dat concreet en praktisch voor zich?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wat de overzichtelijkheid betreft: op een vliegveld heb je een heleboel verschillende aanbieders en de reizigers kunnen daar prima uit kiezen welke vlucht ze willen nemen. Als er een helder overzicht is van welke trein wanneer vertrekt, denk ik dat de reiziger daar alleen bij gebaat is. Als wij nu, zoals het CDA doet, voorstellen dat we vandaag nog de concessie openbreken, dan rijden er helemaal geen treinen meer op dat traject en loopt de schade voor de staat alleen maar op. Ons voorstel zit er eigenlijk tussenin. Zorg er met een gedoogconstructie voor dat er zo snel mogelijk meer treinen komen. Stop niet vandaag nog die concessie aan de NS. Mijn inschatting is namelijk – al ben ik geen aanbestedingsspecialist – dat dit klauwen met geld zou kosten en dat daardoor het proces verder vertraagd wordt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik wil nog even ingaan op dit punt. Het verbaast mij dat de fractie van GroenLinks kiest voor een soort schimmige gedoogconstructie, terwijl we nu op het punt staan om schoon schip te maken. Maakt de GroenLinks-fractie misschien nog onderscheid tussen de korte termijn, dus tussen nu en 2015, en het moment waarop in 2015 opnieuw een concessie gaat lopen? De HSA is ooit tussentijds bij de concessie gekomen. We zouden er ook voor kunnen kiezen om voor die specifieke lijn toch een andere keuze te maken.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat is een heldere vraag van mijn collega. Dit is inderdaad voor de korte termijn. Gisteren bij de hoorzitting lag er wel een voorstelletje op papier, maar je zag direct al dat er nogal wat verschil van inzicht was tussen de Belgi-

sche en Nederlandse treinvervoerders. Ik geloof er niets van dat het in oktober helemaal rond is en dat de treinen een paar maanden later echt met een hoge frequentie gaan rijden. Dat is misschien pas eind 2016. Om die reden wil ik direct, op de korte termijn dus, de mogelijkheid hebben om van andere aanbieders die dat eventueel zouden willen, gebruik te maken. Je doet daarmee dan wat ervaring op, je ziet of dat werkt en of dat een beetje loopt. Bij een volgende concessieperiode, in 2016, kun je dan bijvoorbeeld zeggen dat de NS een stuk mag, maar dat er ook wat ruimte wordt gereserveerd voor andere vervoerders.

De heer Bashir (SP):

De woordvoerder van de GroenLinks-fractie haalt hier uit naar marktwerking, maar tegelijkertijd pleit zij hier ook voor de markt. Dat verbaast mij heel erg, want tot nu toe ken ik GroenLinks als een partij die kritisch staat tegenover de marktwerking op het spoor. Als je de boel opengooit, mag straks iedereen daaroverheen rijden en krijgen we niet alleen concurrentie om het spoor, maar zelfs op het spoor. Is de GroenLinks-fractie bekend met het feit dat er nu een probleem is met het materieel? Als er voldoende materieel is, kan het ook aan de NS geleverd worden en kan de NS de concessie zelf uitrijden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als je je in een gezelschap bevindt en je wilt eigenlijk niet op vakantie naar Parijs, maar je bent er toch terechtgekomen, moet je er het beste van maken. GroenLinks zou oorspronkelijk nooit voor deze constructie hebben gekozen. Ik heb daarover ook een aantal vragen gesteld. Hoe kun je nu een consortium dat geen enkele ervaring heeft, vragen om dit te doen? En hoe kun je vervolgens een treinbouwer uitnodigen die geen enkele ervaring heeft? We hebben nu te maken met een megapuinhoop. Ik heb geredeneerd vanuit de reiziger. Ik denk dat, als je nu de concessie openbreekt, de NS en ProRail samenvoegt en het vanuit de Staat gaat regelen, er misschien over twee jaar weer treinen rijden over dat snelle spoor. Ik vind dat zonde van het geld van de belastingbetaler. Ik vind dat ook heel naar voor de mensen die bij de NS werken die daarop continu worden aangekeken. Het ergste vind ik het echter voor de reiziger en dan vooral voor de forens die voor zijn werk, studie of liefdesleven afhankelijk is van die trein. Om die reden zoek ik een weg in deze puinhoop waar je dan in ieder geval op de korte termijn iets aan hebt. Je hebt dan de tijd om het recht te trekken. En of dat dan een samenvoeging moet zijn van NS en ProRail of dat we, als de NS dat niet kan, het moeten geven aan een bedrijf dat heel veel hogesnelheidstreinen runt, maakt mij niet uit, maar dan kun je het wel iets voor je uitschuiven.

De heer Bashir (SP):

Mevrouw Van Tongeren zegt vanuit het perspectief van de reiziger te denken, maar volgens mij is dat het perspectief van de markt. De markt is niet de oplossing maar de oorzaak van dit probleem. Er zijn op dit moment geen treinen. Dat krijgen we althans te horen, want anders waren ze wel ingezet. De GroenLinks-fractie wil het spoor opeens openstellen, zodat treinen eroverheen kunnen gaan. Mijn vraag is dan: als er treinen zijn die eroverheen kunnen rijden, kunnen die toch ook aan NS worden geleend zodat de NS die kan inzetten?

Van Tongeren

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De NS vervoert op een goede manier dagelijks een heleboel mensen in Nederland. De NS heeft zich met betrekking tot een aantal aspecten van een hogesnelheidstrein niet van zijn handigste kant laten zien. Ik denk dat als andere bedrijven een serieuze kans krijgen in Nederland, zij misschien elders in hun dienstregeling gaan schuiven en dan wel degelijk voertuigen kunnen vrijmaken voor de Nederlandse markt. Ik weet dat niet zeker en daarom wil ik de staatssecretaris vragen om iedereen die iets wil aanbieden, daartoe de mogelijkheid te geven. De regering heeft twee keer gedacht te weten hoe het moet en zij heeft dat twee keer voorgeschreven. Twee keer is dat hopeloos mislukt. Laat nu eens een bedrijf dat wel ervaring heeft met het runnen van een hogesnelheidstrein met aanbiedingen komen. Misschien wil de Thalys wel wat gaan schuiven in de dienstregeling als men denkt daarmee serieus op deze markt te kunnen komen.

De heer **Klein** (50PLUS):
Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Mijnheer Klein, ik zeg dit niet tegen u alleen, maar in zijn algemeenheid. Dit debat is bedoeld om met de twee bewindslieden in debat te gaan. Daarvoor hebben wij hen ook uitgenodigd. De Kamer heeft zelf al besloten om een onderzoek te doen. Ik ga de leden niet verbieden om elkaar te interrumpen, maar ik zou de leden wel willen verzoeken om te proberen in dit debat de tijd en de energie te steken in het debat met de bewindslieden. Een van hen heeft niet tot vanavond twaalf uur de tijd om hier te zijn. Het is verstandig om zuinig met de tijd om te gaan. Dat geldt voor degene die antwoord geeft en het geldt voor de mensen die besluiten om een vraag te stellen. Mijnheer Klein, u stond al bij de microfoon en ik geef u nu het woord.

De heer **Klein** (50PLUS):

Ik heb een heel korte vraag. Mevrouw Van Tongeren geeft aan dat de NS incapabel is. De leverancier van de treinen is ook incapabel. Ik ben helemaal nieuw in dit gezelschap, maar als ik het dossier bezie, loopt het vanaf 2004. Waar was GroenLinks de afgelopen jaren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het loopt vanaf 2001. GroenLinks is in het begin voorstander geweest van een snelle verbinding. Daarna zijn wij continu kritisch geweest over de wijze waarop een en ander is uitgevoerd. Als u dat wilt, wil ik nog wel wat oude dossiers van GroenLinks met u delen. Dan kunt u zien dat wij het heel goed vinden om snelle verbindingen in Europa te hebben tussen de hoofdsteden, maar dat wij van het begin af aan kritisch zijn geweest over de uitvoering. Samen met de ChristenUnie zijn wij de enigen die dit consequent hebben gedaan. Van de SP weet ik niet precies wat de positie was.

□

De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. "Schoon schip". Deze uitdrukking viel zojuist al even. Dat is waar treinreizend en belastingbetalend Nederland om vraagt wat de NS betreft. Ook al vormt de Fyra vandaag de hoofdmoot, voor ons is de Fyra een symbool van wat er mis kan gaan en misschien wel mis is

bij de NS. Laat dat "misschien" ook maar achterwege. Ik heb het over de bedrijfscultuur. Dat is een cultuur van gemiddeld met punctualiteitscijfers en van problemen met sneeuw en vallende blaadjes. Dat is al jarenlang een probleem. Verder noem ik ontbrekende toiletten in sprinters en een oplossing voor dat probleem middels de vermalde plaszakken. Er is een probleem van € 10.000 per week als vast salaris voor een directeur, wiens betrokkenheid in het hele Fyra-debacle de enige constante is. Het is een cultuur waarbij volgens Ernst & Young de EU-aanbestedingsregels werden overtreden, wat overigens zijdelings aantoont dat die EU-regels vreselijk zijn.

De raad van commissarissen kan door de aandeelhouder naar huis worden gestuurd als deze bezorgd is over het gevoerde beleid en het toezicht daarop. Mijn vraag aan de minister luidt: bent u inderdaad bezorgd over het gevoerde beleid ten aanzien van de Fyra? Ik bedoel dan uiteraard het hele beleid, vanaf het begin. Als de minister niet bezorgd is, wat moet er dan gebeuren om nog wel bezorgd te geraken?

Wat de PVV betreft is er een grote cultuurverandering nodig. Cultuurveranderingen bij bedrijven beginnen aan de top. De complete NS-top mag wat ons betreft per direct oneerlijk worden ontslagen. Wij willen ook geen adviseursrollen of andere verkapte uitvoerings- of afvloeiingsregelingen voor € 10.000 per week en dergelijke. Zorg er maar gewoon voor dat het bedrijf er nu staat. Dit is niet gebeurd en daarom nu gewoon weg met de top.

Het was minister Dijsselbloem zelf die in een uitzending van Knevel en Van den Brink twee weken geleden verklaarde dat vijf ton op jaarbasis, de genoemde € 10.000 per week, een te rechtvaardigen bedrag is voor een directeur. Dat is toch vrij verrassend voor een socialist. De gewone man, de man op straat, de man in de trein, begrijpt er helemaal niets meer van en vraagt zich af: is dit onze minister? Is of was dit onze "Mister euro"? Deze minister vond dat wij ons nog niet genoeg hadden verbaasd. Hij stelde namelijk dat hij zelf een stuk minder verdient dan de topman van de NS, omdat hij zelf zo'n taak niet aan zou kunnen. Aldus de chief financial officer van Nederland. Als deze minister deze taak niet aan zou kunnen, dan hebben wij ook liever niet dat hij het toezicht heeft. Wij willen hem dan ook graag verlossen van zijn betrokkenheid bij de NS. Wij willen dat de aandelen van de NS worden overgeheveld van het ministerie van Financiën naar dat van Infrastructuur en Milieu.

Ik heb ook nog enkele vragen over de aanbesteding. Wat is voor de minister van Financiën het verschil tussen "manifest niet voldoen" en "niet voldoen"? Ik heb het over de aanbesteding. De oorspronkelijke aanbiedingen zouden niet voldoen of "niet manifest" voldoen. Er zijn enkele aanbestedingsjuristen die nu meekijken en erg graag een antwoord horen.

Ook heeft de PVV nog steeds vragen over de aanschaf van de V250-trein. Wanneer werd de specificatie veranderd van V220 in V250? Het enige wat wij daarover nu weten, is dat in december 2003 AnsaldoBreda met de V250 kwam. Wanneer is deze wijziging aangebracht? Deelt de minister onze mening dat hier sprake is van een wezenlijke wijziging? Het is misschien allemaal wat juridisch, maar dit is wel mijn vraag.

Ook de rol van NS Financial Services Company in Ierland blijven wij opvallend vinden. Gisteren noemde de baas van AnsaldoBreda, de heer Manfellotto, dit clubje de hoofdverantwoordelijke. Deze signalen bereiken ons van meerdere kanten. Waarom zit NS Financial Services Com-

De Graaf

pany überhaupt in Ierland? Welke rol speelt deze organisatie? HSA leaset de treinstellen van NS Financial Services Company. Dit is wat ons betreft een vrij schimmige constructie. Ik hoor graag een reactie en ik wil hierover graag meer helderheid.

Onze zuiderburen hebben in dit dossier continu een voortrekkersrol gespeeld. Dat zei ik gisteren ook al tijdens het rondetafelgesprek. De zuiderburen kwamen eerder met het nieuws naar buiten en zij hielden eerder een persconferentie. Continu liep de kleinste partij voorop.

Ik kom nog op signalen die de regering heeft afgegeven. De mening van de aandeelhouder, de heer Dijsselbloem, en de mening van de staatssecretaris bleken te botsen. Dat konden wij in de krant lezen. Kunnen de twee bewindspersonen de gang van zaken verklaren?

Ik wil nog enkele korte vragen stellen. Welke juridische status is er als een minister zegt dat wij de treinstellen gaan afbestellen? Wanneer is dit gebeurd? Wat is de financiële situatie van AnsaldoBreda op dit moment? Er zijn berichten die erop wijzen dat het bedrijf zo goed als failliet zou zijn. Zijn de bewindslieden bereid om tot de laatste cent door te procederen, desnoods ook tegen de Italiaanse Staat?

De PVV heeft tijdens de technische vragenronde gevraagd of er juridisch onderzoek wordt gedaan naar de besluitvorming over de aankoop van het materieel. Het antwoord van de regering was dat er geen strafrechtelijk onderzoek wordt gedaan. Dat is geen antwoord op onze vraag. Wij hebben gevraagd naar juridisch onderzoek.

Inderdaad is het laatste woord over de Fyra nog niet gesproken. Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Van Tongeren over de excuses die gemaakt dienen te worden en over de helderheid van de antwoorden van de bewindspersonen.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Het traject van de HSL-Zuid is maar een kipeneindje lang, zeker als je het vergelijkt met het spoor voor hogesnelheidstreinen dat in de rest van de wereld ligt. Want waar hebben we het over? De HSL-Zuid vormt slechts een relatief korte verbinding. Toch is alles wat ermee fout kon gaan, ook echt fout gegaan. Het spoor werd te laat opgeleverd, de treinbeveiliging gaf problemen, er waren problemen met geluidsschermen, er was sprake van kostenoverschrijdingen bij de aanleg van het spoor en nu blijken de treinstellen ook nog een miskoop te zijn.

Ik pas er echter voor om de schuld volledig bij de NS neer te leggen. NS heeft zeker fouten gemaakt, maar is op veel vlakken een prachtig bedrijf waar heel veel Nederlanders best trots op mogen zijn. Ik verwijs naar de resultaten van de internationale benchmark die door de commissie-Kuiken is uitgevoerd. Daaruit blijkt dat bij een vergelijking van de vervoerprestaties in zes toonaangevende spoorlanden, Nederland heel hoog scoort.

Dat wil niet zeggen dat er niet met enige regelmaat geblunderd wordt bij ProRail en NS. Het geblunder komt echter vooral door pervers overheidsbeleid, zoals het opknippen van spoor en de introductie van concurrentie op het spoor. Want wie waren ook weer verantwoordelijk voor het aanlegbesluit van de HSL-Zuid, voor de splitsing naar NS en ProRail, voor het opknippen van het spoornet in concessies, voor de verplichte Europese aanbestedingen voor staatsbedrijven, en voor de verplichting om 32 snelle treinen tussen Amsterdam en Brussel te laten rij-

den, terwijl er op dit moment een markt is voor misschien 12 treinen? Dit waren allemaal politieke besluiten die in Brussel of in Den Haag zijn genomen.

Zeker, je kunt zeggen dat de directie van NS getoond heeft dat zij weinig ruggengraat heeft. Maar zij stond eigenlijk voor een duivels dilemma. Want als zij de concessie op de HSL-Zuid zou verliezen, zou de deur wijd open komen te staan voor buitenlandse staatsbedrijven, multinationals die het Nederlandse spoornet nog verder willen versnipperen. Dat willen zij niet primair om de reizigers beter vervoer aan te bieden, maar vooral om meer winst te kunnen maken. Met de aparte aanbesteding van de HSL-Zuid is een pokerspel gespeeld, zoals mijn collega-Kamerlid Harry van Bommel al in 1999 zei.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik heb nog een vraagje uit nieuwsgierigheid. Wat vindt de SP eigenlijk van het feit dat de NS in het buitenland meedoet aan al die marktopdrachten die hier zo worden verfoeid?

De heer **Bashir** (SP):

Mijn fractie heeft zich altijd daartegen verzet. Wij vinden winstmaximalisatie, buitenlandse investeringen en buitenlandse overnames niets voor een staatsbedrijf. Een staatsbedrijf moet zich daarmee niet bezighouden. De NS moet zich richten op de Nederlandse reiziger. Er valt hier nog heel veel te doen.

Ik had het, verwijzend naar de woorden van de heer Van Bommel in 1999, over een pokerspel, een pokerspel over de rug van de reizigers. Nu blijkt dat het ook gaat over de rug van de belastingbetalers: de aanbesteding viel uiteindelijk zo duur uit dat de HSA koos voor goedkope fluttreinen. Daarvan zien we nu de gevolgen.

In 2008 was al duidelijk dat er grote problemen waren met de treinen van AnsaldoBreda, die toen al hadden moeten rijden. Niemand greep echter in, ook niet na aandringen van toenmalig SP-woordvoerder Roemer. Iedereen keek weg: de NS, het kabinet en de meerderheid van de Kamer. Afgelopen december riep ik op om na vijf jaar vertraging eindelijk eens knopen door te hakken. Ik zei namens de SP-fractie: stuur de Fyra terug naar Italië. De staatssecretaris antwoordde dat het maar opstapproblemen waren. Ik ben nu wel benieuwd hoe de staatssecretaris terugkijkt op de hele geschiedenis met de hsl en vooral op haar opmerkingen van afgelopen december. Waren het echt opstapproblemen?

Het verbaast mij dat er nog steeds geen alternatief voor de Fyra is. Het kabinet en de NS weten immers al sinds december dat er grote problemen met de Fyra zijn en dat de kans groot is dat deze nooit meer zal terugkeren op het spoor. Dan lijkt het me evident dat men deze tijd benut om een alternatief te bedenken. Is al bekeken of de klassieke Traxxtreinen opgevoerd kunnen worden? In Spanje heeft men dit gedaan. Of kan er materiaal geleend of geleased worden elders in Europa? Ik krijg hierop graag een reactie.

De vraag is nu hoe het verder moet met de hsl. De SP-fractie wil dat de NS participeert in Thalys. De NS kan binnens Thalys zijn kennis gebruiken om samen met Frankrijk, Duitsland en België eindelijk een goede verbinding te realiseren van Amsterdam naar Brussel en verder. Randvoorwaarde voor de SP-fractie is dat er betaalbare treinkaartjes beschikbaar komen. Ik krijg hierop graag een reactie van beide bewindspersonen.

Bashir

Verder wil de SP-fractie een permanente Benelux-trein, die onze hoofdstad, Amsterdam, verbindt met onze politieke hoofdstad, Den Haag, en onze Europese hoofdstad, Brussel. In de hoorzitting van gisteravond gaven de NS en NMBS toe dat het afschaffen van de Benelux-trein een fout was. De SP-fractie zegt dit al sinds 2007. Ze heeft dit indertijd ook bewezen door zelf een enquête in de treinen van de Benelux-trein te houden. Ook heeft een meerderheid van de Kamer een motie van de heer Roemer om de Benelux-trein weer in ere te herstellen, gesteund. Ik krijg hierop graag een reactie. Ik ben benieuwd of we die permanente verbinding nu eindelijk krijgen.

De concessie mag van de SP-fractie worden verbeterd. Kijk naar de behoefte van de reiziger en pas het aanbod daarop aan. Is de staatssecretaris hiertoe bereid?

Ik kom, tot slot, op de aanstelling van de nieuwe NS-topman. Hoe terecht is het dat een directeur van een staatsbedrijf meer verdient dan de minister-president? Kan de minister ook ingaan op de vertrekregeling van de vertrekkende directeur van de NS?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Ruim een halfjaar geleden presenteerde de NS vol trots de nieuwe dienstregeling voor de treinen naar Brussel. De Fyra zou een snelle en betrouwbare verbinding naar België bieden. Er kan echter veel gebeuren in zes maanden. Vijf maanden geleden vielen de eerste stukken van de Fyra. Dat was levensgevaarlijk. We weten nu dat dat slechts één van de vele gebreken is. De Fyra is vervallen van flitstrein tot floptrein.

In een parlementaire enquête gaan we onderzoeken hoe dit zo vreselijk fout kon lopen. Vandaag kijken we vooruit. Dat doen we voor de reizigers, die al maanden niet weten waar ze aan toe zijn: de forens die in Antwerpen woont en in Rotterdam werkt, de zakenman die graag van Breda naar Antwerpen wil, of een groep vrienden die graag voor een weekendje naar Brussel, Brugge of Antwerpen wil. Voor al deze mensen is er nog steeds geen duidelijkheid. Gisteren vlogen tijdens het rondetafelgesprek de getallen over de tafel: acht, tien en elf treinen. Het waren er twaalf bij de NMBS. D66 wil geen acht of tien of elf of twaalf treinen per dag. Wij willen een snelle, degelijke, betrouwbare en voorspelbare dienstregeling met elk uur een trein naar Brussel. De zestien treinen per dag dus waarom wij al eerder hebben gevraagd. Kan de staatssecretaris vandaag uitsluitel geven aan de reizigers? Hoeveel treinen rijden er met kerst? Wil zij er bij haar Belgische collega's op aandringen dat de Benelux-trein weer onder het publieke dienstcontract bij de NMBS zal vallen zodat wij ervoor zorgen dat die trein ook kan blijven rijden? Is zij bereid om daarover in gesprek te gaan?

Dan de lange termijn. De Fyra komt niet meer terug. Wat nu? Hoe bieden wij de reiziger en de belastingbetaler het beste? Hoe voorkomen wij dat wij volgend jaar weer bij elkaar zitten voor de volgende reddingsoperatie? Er zijn twee scenario's.

In het ene scenario gaan wij door met pleisters plakken. Wij houden vast aan een kunstmatig hoge concessievergoeding, onrealistisch hoog en niet marktconform. Wij hebben dit al eerder vastgesteld, want ongeveer 40 miljoen verlies wordt jaarlijks gedekt uit de rest van de concessie van het hoofdtraject. Toegedekt, kan ik misschien

beter zeggen. De Staat neemt het verlies jaarlijks voor zijn rekening door lagere dividendinkomsten.

Of wij kiezen voor een heel ander scenario. Wij maken schoon schip, wij leren van de fouten die zijn gemaakt en wij gaan kijken naar een reële concessievergoeding gebaseerd op de reële vraag van de reiziger en de vraag wie het beste daaraan kan voldoen. Dit vraagt natuurlijk grote juridische zorgvuldigheid, maar durven de staatssecretaris en de minister die streep te zetten? Durven zij schoon schip te maken en ervoor te zorgen dat de reiziger en de belastingbetaler uiteindelijk beter af zijn? Krijgen andere vervoerders dan ook een reële kans om te laten zien wat zij in huis hebben? Krijgen zij een kans om te laten zien wat zij de reiziger en de aandeelhouder – ik zeg dit nadrukkelijk in de richting van de minister van Financiën – te bieden hebben?

Wij staan nu aan de vooravond van een nieuwe concessie. Laten wij de kans niet laten liggen om schoon schip te maken op het spoor. Is de regering bereid een onafhankelijke verkenning te laten uitvoeren van wat de reiziger vandaag graag wil, om BCG op basis daarvan een update te laten uitvoeren van zijn eerdere beoordeling van de businesscase van de hsl en om andere vervoerders de kans te geven een aanbod te doen?

Ik rond af met een aantal losse vragen. Heeft de regering tussen dinsdag 28 mei en vrijdag 31 mei aan de NMBS gevraagd om te wachten met die persconferentie opdat men gezamenlijk als twee partners in dit traject naar buiten kon treden met een besluit om te stoppen met de Fyra?

Hoe komt de staatssecretaris tot een bedrag van 1,4 miljard aan gedeerde inkomsten bij heraanbesteding als er in de tussentijd geen Fyra rijdt? Ik herken het bedrag van 1,4 miljard uit eerdere stukken, maar die waren wel gebaseerd op een rijdende Fyra. De vraag die daaraan gekoppeld hoort te worden, is dan ook welke, eventueel financiële, consequenties de staatssecretaris verbindt aan het niet naleven van de concessieafspraken van de NS sinds januari.

Past het plan van aanpak van de minister en de staatssecretaris, eigenlijk wijziging van de concessievoorwaarden, binnen de Europese aanbestedingsregels? Welke ruimte is er in die regels om de inhoud van de concessie aan dit soort wijzigingen onderhevig te laten zijn? Wil de minister hierop reageren en desnoods een en ander nog eens helder in een brief aan de Kamer samenvatten?

Wordt er bij het toetsen op de kwaliteit voor de reiziger ook gelet op de kwaliteit voor reizigers naar Den Haag en Breda?

Er zijn nogal wat verschillende prikkels in de besturing en financiering van NS en NMBS. Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat zij en haar Belgische collega op één lijn komen? Wat vinden de minister en de staatssecretaris van het idee van de winst- en verliesrekeningoptie die door de heer Scheepmaker werd genoemd? Is de trein nu wel of niet afbesteld?

Ik rond af. Wat D66 betreft maken wij schoon schip. Ik hoop heel erg dat de regering daar ook toe bereid is.

De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. De aanbesteding van de hsl in 2001 is op een deceptie uitgelopen. Er zijn fouten gemaakt, dat is duidelijk. Waar de fouten precies zijn gemaakt en door wie, is nog niet duidelijk. De antwoorden lijken soms voor het

De Rouwe

opraper te liggen. Op andere momenten, zoals tijdens een hoorzitting, komen zo veel elementen aan bod, dat het ook voor ons duidelijk moet zijn wat er precies is gebeurd en wat er fout is gegaan. Dit is een van de redenen waarom het CDA en D66 eerder dit jaar hebben aangegeven dat bij schoon schip maken duidelijk ook waarheidsvinding over het verleden hoort, evenals het trekken van lessen voor de toekomst. De Kamer komt erop terug en het is een goed teken dat nu een grote meerderheid in de Kamer dit voorstel gaat ondersteunen.

De heer **Klein** (50PLUS):

Waar was de heer De Rouwe, of beter gezegd, waar was het CDA de afgelopen jaren om de vinger aan de pols te houden?

De heer **De Rouwe** (CDA):

De afgelopen maanden was ik voor het eerst woordvoerder op dit spoordossier. Ik kan de heer Klein direct zeggen dat ik als eerste het hsl-dossier op mijn bureau heb gelegd, omdat ik ook als Kamerlid, naast als krantenlezer, als belastingbetaler en als treinreiziger, zo vaak verhalen hoorde over vertraging, fouten en latere oplevering. Voor mij was het duidelijk: ik wil weten hoe het precies zit. Ik zie dat ook het CDA in het verleden verschillende rollen heeft vervuld, via bewindspersonen, besluiten en bijdragen. Ik zeg tegen de heer Klein: het CDA wil alles op tafel hebben. Het beste middel daartoe is onder ede iedereen horen, ongeacht kleur, geur of achtergrond, want wij willen de waarheid op tafel hebben.

De heer **Klein** (50PLUS):

Ik wil de persoonlijke inzet van de heer De Rouwe absoluut niet ter discussie stellen, daarom corrigeerde ik mijzelf ook door niet te spreken over de heer De Rouwe maar over de fractie van het CDA. Het CDA heeft in die afgelopen jaren regeringsverantwoordelijkheid gehad, had daarbij blijkbaar boter op het hoofd en wil achteraf actie voeren om de waarheid boven tafel te krijgen. Waar was het CDA al die jaren? Dit lijkt op een situatie waarin de put gedempt moet worden nadat het kalf verdronken is.

De heer **De Rouwe** (CDA):

De termen die hier voorbij komen, zijn denk ik pas van toepassing als je blijft roepen dat er niets fout is gegaan en dat ook het CDA geen fouten heeft gemaakt. Juist het CDA heeft gezegd dat er fouten zijn gemaakt. Het CDA heeft in het verleden ook hierin besluiten genomen. Het CDA heeft echter niet in alle perioden geregeerd; ik verwijs naar de eerste periode paars, toen dit onder het mom van marktwerking in gang is gezet. Het CDA was daar niet bij. Daarna hebben wij wel in een regering gezeten. Ik vind dat je pas een echte fout maakt, als je niet in staat bent je eigen fouten in te zien. Dat gaat heel breed. Hoe is de aanbesteding in het begin gegaan? Hoe is daarop gereageerd door de vele verschillende kabinetten en via de inbrengen van diverse partijen? Om besluiten voor de toekomst te kunnen nemen, is het voor ons van belang dat je recht naar het verleden kunt kijken en bereid bent alles op tafel te krijgen. Niemand kan het CDA dit verwijten. Er zullen zeker vele fouten naar voren komen, zonder twijfel ook van CDA-bewindspersonen of CDA-Kamerleden, maar daar gaat het mij nu niet om. Het gaat erom dat wij het op tafel krijgen, dat wij lessen kunnen trekken, dat wij aan waarheidsvinding kunnen doen en dat wij met de blik vooruit kunnen zeggen dat wij ook kritisch op ons-

zelf zijn geweest. Dit geldt voor de overheid, voor de NS, en niet te vergeten voor AnsaldoBreda. Laten wij een ding niet vergeten, het antwoord op de vraag waar de grootste fouten liggen, zou nog weleens anders kunnen zijn dan de Kamer nu denkt.

Ik heb hierover nu genoeg gezegd. Ik wil nog wel iets zeggen over de informatie van de afgelopen weken en maanden. De informatieverstrekking ging niet altijd goed en vlot. Zij kwam ongecoördineerd op ons over en ook vaak te laat. Ik geef enkele voorbeelden. De bewindspersonen, zij zitten hier ook, wekten de afgelopen weken weleens verschillende indrukken. De staatssecretaris meldde in het vragenuur nonchalant dat zij niet verrast was over de persconferentie, maar de minister sprong zo ongeveer uit zijn vel van woede omdat Nederland met de rug tegen de muur stond. Het kunnen natuurlijk karaktertrekken zijn, maar dat komt niet over als gelijkgestemd. Ook de Kamer moest steeds informatie uit België of uit de kranten halen. Ik heb weleens gedacht dat ik beter een abonnement kan nemen op een grote ochtendkrant dan op de stukken van het kabinet, want in de krant lees ik het gewoon eerder.

Wanneer is dit kabinet nu geïnformeerd? Gisteren zei de heer Descheemaeker van de NMBS toch heel duidelijk dat hij de staatssecretaris persoonlijk heeft geïnformeerd drie dagen voordat zij zelf zegt geïnformeerd te zijn. De staatssecretaris erkent in haar brief dat er die dag contact was, maar meldt dat er 's avonds is gesproken. De heer Descheemaeker liet gisteren duidelijk weten dat hij de staatssecretaris in de middag, volgens hem om 15.30 uur, heeft geïnformeerd over hun besluit. Hoe zit dat nu precies?

Laten we het hebben over de oplossing voor de korte termijn. Daar ligt voor de reiziger de prioriteit. Naar de mening van het CDA heeft de frequentieverhoging van de huidige tweeuursdienst Den Haag-Roosendaal-Brussel de prioriteit. Dat moet een volwaardige intercity worden: zestien treinen per dag, per richting. Wij vinden deze ambitie onvoldoende terug bij de staatssecretaris. Waarom worden geen hardere eisen gesteld aan de huidige concessiehouder voor een redelijk alternatief nadat zo ontzettend is gefaald? De reizigers vragen hier ook duidelijk om. Het ging toch om die reizigers? Met hen is het CDA van mening dat wij er begrip voor moeten hebben dat er een ingroeiperiode is. Dat zie ik ook wel, maar zeker ook in de ingroeiperiode moet prioriteit worden gegeven aan de spitsuren. Er zijn goede initiatieven, ook van anderen. Ik denk aan Brabant-Den Haag. Kunnen zij op steun rekenen van de staatssecretaris en de minister? Ziet de staatssecretaris samenhang in de plannen en wil zij daarbij een coördinerende en faciliterende rol op zich nemen?

De lange termijn wordt op dit moment ingevuld met oogkleppen op. Alleen de falende NS, voor wat betreft de hsl, mag een exclusieve oplossing bedenken voor 1 oktober. Dit is een bekende fuik, waarin al zo vaak gezwommen is: met één iemand praten, waar de problemen toevallig ook vandaan komen. Het CDA vindt dat het vertrouwen in de NS, na wat er is gebeurd, is geschaad; ik verwijs nu naar de HSA. De reiziger en de belastingbetaler staan gewoon in de kou. Is het dan logisch om opnieuw tegen de NS te zeggen: ach, niks aan de hand, kom gewoon met een nieuw voorstel? Nee, dat is het niet. Naar de mening van het CDA is de NS op dit punt geen preferente partner en zouden anderen nu al een kans moeten krijgen om mee te denken over oplossingen. De reiziger is niet geïnteresseerd in het logo van de trein, maar in een goede dienstverlening, waar die ook vandaan komt. Die

De Rouwe

oogkleppen zijn er nog steeds gezien het exclusieve recht van de NS om voorstellen te doen. Andere aanbieders op de hsl zouden ook een serieuze kans moeten krijgen, niet omwille van hen, niet omwille van de NS, maar omwille van de reiziger. De reiziger wil maar één ding: een betrouwbare verbinding. Ik vraag het kabinet om zijn inspanning op dit punt aan te passen en de exclusieve voorkeur even aan de kant te zetten. De NS hoeft naar onze mening niet op voorhand aan de kant, maar hoeft ook niet op voorhand in de driver's seat.

De heer **Bashir** (SP):

Ik vind het betoog van de heer De Rouwe erg teleurstellend. Het lijkt er wel op dat de heer De Rouwe iets heeft tegen de NS. Het is ons staatsbedrijf. Het is volledig in eigendom van de belastingbetalers en daar moeten wij als Kamerleden allen over waken. De NS en ProRail hebben geblunderd, maar je kunt een spoorbedrijf dat volledig in eigendom is van de Staat toch niet aan de kant schuiven en staatsbedrijven uit een ander land hier het werk van de NS laten doen?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Als de heer Bashir teleurgesteld is over mijn woorden, houdt dat in ieder geval in dat ik niet zijn woorden spreek. Dat klopt ook, want wij zijn van verschillende partijen. Het CDA schuift de NS niet aan de kant. Het enige wat wij de afgelopen weken en vandaag in dit debat zeggen, is dat zij niet meer bij voorkeur de preferente partner is die hoe dan ook weer de concessies moet krijgen. Wij stellen hier alleen de gezonde vraag naar het grote falen van de NS-top. Ik zal straks nog iets over de medewerkers zeggen, want die hebben daar part noch deel aan. Wij zitten op dit moment, vijf of zes jaar verlaat, zonder treinen. De treinen die er zijn, zijn stuk. De vraag aan het parlement is dus – dat is een redelijke vraag – of je de NS steeds weer op voorhand het exclusieve recht moet gunnen op een hsl-traject, waar NS finaal, maar dan ook finaal, door het ijs gezakt is. Dat is niet minder dan je van het parlement mag verwachten. Het feit dat de SP keer op keer zegt dat de NS het moet doen, wat er ook gebeurt, is echt de verkeerde kant uit. De waarheid ligt in het midden. Er moet geen exclusief recht voor de NS zijn. Er zijn terechte vragen over welke rol NS moet krijgen en wie er nog meer meedoen. Onze stelling is duidelijk: iedereen moet een kans krijgen, want het gaat om de reiziger, niet om de NS, zoals de SP altijd voorstelt.

De heer **Bashir** (SP):

Het is inderdaad duidelijk. De SP komt op voor de NS-medewerkers, het personeel. Daar staan wij voor. De afgelopen jaren is de NS, ook dankzij het CDA, in een hoek gedrukt. NS is verplicht om in een aparte concessie in te schrijven op deze hsl-lijn, waardoor het bedrijf nu in problemen zit. Het was door Europese wetgeving verplicht om in een aanbesteding voor de goedkoopste fluttreinen te kiezen. Dat is er gebeurd in de politiek. Er zijn ook andere oplossingen. Je kunt de NS bijvoorbeeld mee laten doen binnen Thalys. Het CDA kiest echter voor een oplossing waarbij staatsbedrijven uit andere landen het werk dat de NS doet, mogen doen op ons spoor en waarmee de NS in een hoek wordt gedrukt. Waarom die haat tegen de NS?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Er zijn veel vragen gesteld en veel suggesties gedaan die ik van mij werp. Ik moet feitelijk vaststellen dat de heer Bashir de feiten niet kent. Thalys is net zo goed niet een Nederlands staatsbedrijf. Dat suggereert hij nu.

De heer **Bashir** (SP):

Dat heb ik niet gezegd! Ik heb gezegd dat de NS moet participeren in Thalys.

De **voorzitter**:

Wij praten hier na elkaar en niet door elkaar heen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Thalys is geen Nederlands staatsbedrijf. De SP zegt dat het via het staatsbedrijf moet, maar komt nu met een voorstel om het te doen met een niet-Nederlands staatsbedrijf. Dat is dus tegenstrijdig. Daarnaast is er tot nu toe geen enkele aanwijzing geweest dat de NS gedwongen is om deze concessie aan te nemen. De heer Bashir weet kennelijk veel meer. Ik vraag hem om die informatie te geven. De NS heeft een zelfstandige keuze gehad om mee te doen aan de HSA. De NS heeft zelf gezegd hoe dan ook mee te willen doen en heeft een absurd gekke bieding gedaan waarvan iedereen al op voorhand zei dat het niet klopte. Met andere woorden, ik hoor de heer Bashir hier allerlei stellingen poneren die niet kloppen. Ik kan daarop dus ook niet inhoudelijk reageren, want zij moeten eerst kloppen voordat ik er een antwoord op kan geven.

De heer **Bashir** (SP):

Thalys is inderdaad nog geen staatsbedrijf van Nederland, maar wel een samenwerking van drie andere staatsbedrijven. Als NS daarin participeert, worden wij ook onderdeel van de Thalys. Het is een mogelijkheid die bestaat. Waarom kiest het CDA niet voor die oplossing? Dan kan de NS meedoen en wordt het bedrijf niet nog verder in een hoek gedrukt.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik moet vaststellen dat de SP het verhaal gewoon niet op orde heeft. Als zij ervoor pleit dat een staatsbedrijf het moet doen en nu met een wensbeeld komt dat de NS Thalys wel overneemt, vraag ik mij echt af waar de redelijkheid is. Wie zegt dat NS Thalys kan overnemen of daar zo maar in kan participeren? Als dat wel lukt, ben ik bovendien benieuwd wat dat allemaal kost. Bovendien houd je dan nog steeds dat Thalys grotendeels in handen is van de Fransen. De heer Bashir suggereerde net dat de Nederlandse overheid hier moet rijden, maar als wij het voorstel van de SP serieus nemen, gaan de Fransen hier rijden. Dat is het voorstel van de SP. Het is niet meer en niet minder. Het is totaal inconsequent.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Het is mij nog niet helemaal duidelijk of de CDA-fractie nu spreekt over deze concessieperiode of over de volgende en of zij wil dat de concessie nu moet worden opengebrouwen of in de volgende concessieperiode. Als het CDA kiest voor het tweede, staat het vast ook welwillend tegenover de Europese regelgeving die nu naar ons toekomt. Als het gaat om het eerste, het nu openbreken van de concessie, vraag ik de CDA-fractie waarom zij denkt dat de reiziger daarmee geholpen is.

De Rouwe

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik spreek in dit verband expliciet over de hsl-concessie. Er is ook een andere concessie in Nederland, het hoofdtrainnet. Overigens is mijn vraag of die koppeling nu blijft, nu daar niet geleverd wordt. Wij willen niet eens zozeer nu al de concessie openbreken. Ik zie het wel gebeuren, want ik heb de plannen van de NS gisteren bekeken. Mevrouw Dik-Faber heeft die ook bekeken. Dat betekent de facto het volledig openbreken van alle plannen die nu gedaan worden. Dat gaat dus gebeuren. De stellingname die ik hier poneer – dat heb ik de afgelopen weken ook in het publieke debat gedaan – is dat de NS wat ons betreft geen voorkeurspositie meer moet hebben en niet coûte que coûte altijd weer de concessie moet krijgen. Daar zijn wij heel kritisch over omdat het niet gelukt is. Onze stelling is: stel niet de NS, maar de reiziger centraal en vraag verschillende partijen in Nederland, in Europa en in de wereld om een bijdrage te leveren aan goed vervoer van de reiziger. Dat is onze stelling.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dan concludeer ik dat de CDA-fractie ernaar neigt om de huidige concessie voor de hsl open te breken. Er werd even gerefereerd aan de vervoersvraag en er werd gevraagd of die nog wel past binnen de concessie. Dat vind ik eigenlijk een andere discussie. Spreken we nu over de NS, of wil de CDA-fractie ook andere partijen toelaten? Wat zou dan de winst voor de reiziger zijn? Het CDA en de ChristenUnie zijn het er helemaal over eens dat de reiziger centraal moet worden gesteld, maar wat heeft de reiziger eraan als wij nu de concessie openbreken en ook andere partijen toelaten?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Die vraag begrijp ik, maar ik kan hem ook omdraaien. Wat heeft de reiziger tot nu toe aan de NS gehad op het hsl-traject? Helemaal niets! Jaar op jaar is beloofd dat de trein er zou komen, maar hij kwam niet en toen hij kwam, deed hij het niet. Ik stel nu dus vast dat de NS haar beloftes niet is nagekomen en niet geslaagd is in al haar ambities voor de hsl. De reiziger staat in de kou. Het perron is leeg. Er is geen hsl-trein van de NS. Daarom vind ik de vraag gerechtvaardigd of de NS nu weer, coûte que coûte, zoals de SP en de staatssecretaris willen, op de voorste rij moet zitten om exclusief en alleen een bieding te doen, terwijl er zo ontzettend veel fouten zijn gemaakt, door meerdere partijen, maar zeker ook door de NS. Die vraag stel ik hardop. Wat ons betreft, komt de concessie op de hsl dus ter discussie te staan. Het is een goede kans om niet vanuit de reizigersgedachte van 2000, maar vanuit de reizigersgedachte van 2013 opnieuw na te gaan hoe wij het beste aanbod kunnen doen voor de reiziger. Ik ben erg benieuwd hoe de ChristenUnie daarin staat.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik hoor dat de heer De Rouwe kritisch is over de Nederlandse Spoorwegen. Steunt hij mijn pleidooi om te beginnen met een cultuurverandering bij de NS? Het grote probleem zit hem in de cultuur bij de NS, dus die cultuur moet veranderen. Dat kan door in ieder geval het ontslag van de top. Hoe denkt de heer De Rouwe hierover?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik denk dat vandaag en in de afgelopen weken duidelijk is geworden dat ik heel kritisch ben over de prestaties van de NS op het gebied van de HSA. Wij hebben gezien dat

de voorman van de NS opstapt. Daarvoor werden mooie redenen gegeven, die ik overigens niet altijd snapte. Mijn stelling is dat de NS er, ondanks goede bedoelingen, niet in is geslaagd om de vele beloftes die gedaan zijn aan de reiziger waar te maken. De heer De Graaf wil schoon schip maken en de top wegsturen. Er moet een cultuuromslag komen. Ik denk dat een cultuuromslag inderdaad noodzakelijk is, alleen al vanwege de vraag hoe je omgaat met de controle in je bedrijf als je bijvoorbeeld een trein bestelt. Er zijn echter vragen die wat ons betreft eerst goed beantwoord moeten worden via een parlementaire enquête. Dat is nu nog wat gissen. Ik ben ervan overtuigd dat daarna zeker die vraag beantwoord moet worden. Ik vind het te vroeg om die vraag nu al zo stellig te beantwoorden, maar ik begrijp de boosheid van de PVV over het falen tot nu toe heel goed. Ik wil de conclusies van de enquête afwachten om mij hierover een goed oordeel te kunnen vormen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Het is een lang verhaal, maar het gaat weer over uitstel. Wij weten ondertussen al genoeg over wat er gebeurd is. De heer De Rouwe zegt zelf dat er veel is misgegaan. Voor de controles en dergelijke is de hele directie verantwoordelijk. Waarom kunnen wij niet gewoon doorpakken en nu knopen doorhakken zonder de enquête af te wachten? Anders is ondertussen misschien iedereen wel gevlogen en is er nog geen sprake van een cultuurverandering, want de profielen zullen misschien wel gelijk blijven.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Of ze dan gevlogen zijn of niet doet er niet toe, want het voorstel dat u nu doet is om het kooitje open te zetten en hen uit te laten vliegen, al dan niet met een vertrekbonus. Als je nu mensen ontslaat, heb je te maken met de huidige wet, die ertoe verplicht om mensen nog aardig wat geld mee te geven. Daar heb ik helemaal geen zin in. Laten wij de enquête afwachten. Ik zeg er eerlijk bij: de woorden die de heer De Graaf bezigt, begrijp ik wel en heb ik voor een deel ook overgenomen. Zo heb ik mij geuit, want ook ik ben heel ontevreden, vooral over de wijze waarop de top dit dossier heeft aangeroerd. Ik heb nog tien seconden, vertelt de voorzitter mij. Ik ga er heel snel doorheen.

Laat ik eindigen met het personeel. Ik vind het heel begrijpelijk dat het personeel zegt: wij worden erop aangesproken. Ik vind niet dat je het personeel hierop kunt aanspreken. Ik ben heel kritisch over de top. Ik vind dat daar onderzoek naar moet worden gedaan, bijvoorbeeld in een parlementaire enquête. Wat is er gebeurd? Maar ik wil hier ook hebben gezegd dat het personeel moet weten en voelen dat het hier niets aan kon doen. Ik vind dat wij dat hier moeten uitspreken omdat personeelsleden zeggen en merken dat zij hierop worden aangesproken. Dat vind ik onterecht.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Op 5 april was de vaste commissie op werkbezoek bij de werkplaats van Fyra in de Watergraafsmeer. Naar aanleiding van dat werkbezoek zei ik dat de twijfel was toegenomen, het vertrouwen echter niet. Helaas bleek onlangs waar ik al bang voor was. De Fyra zal niet gaan rijden op het Nederlandse spoor omdat het materieel niet deugt. Gisteren hebben wij in een hoorzitting de

De Boer

topman van AnsaldoBreda gezien en gehoord. Er is volgens hem niets aan de hand. Hij zou zo in een trein met 2000 strafpunten stappen om op vakantie te gaan. Dat zijn namelijk kinderziekten, aldus de topman.

Het was duidelijk dat hij zijn straatje sneeuwvrij probeerde te maken om de NS en de NMBS in een kwaad daglicht te stellen. Het niet gaan rijden van de Fyra is een zware tegenvaller in een dossier met alleen maar verliezers. In de eerste plaats zijn dat de reiziger en de belastingbetaler. Voor de VVD is het van het allergrootste belang dat de reiziger krijgt wat hem of haar is beloofd, namelijk een snelle verbinding tussen onder andere Amsterdam en Den Haag enerzijds en België anderzijds, waarbij de veiligheid vooropstaat.

Er staan meerdere zaken in de planning rondom het Fyra-fiasco. In de parlementaire enquête moet onder andere worden onderzocht waarom wij uiteindelijk met deze waardeloze treinen zitten opgescheept en hoe het proces van aanbesteding en concessieverlening destijds precies is gegaan. Om hieraan preciezer invulling te geven wordt een commissie ingericht. Als parlement moeten wij vooral buiten de juridische strijd blijven tussen de vervoerders en de producent van de Fyra, waarschuw ik hierbij.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mijn collega van de VVD gaat er nogal hard in, maar ik ken de VVD als de partij van de marktwerking. Dus ik zou mevrouw De Boer willen vragen: marktwerking, bevat het een beetje?

Mevrouw De Boer (VVD):

De VVD is inderdaad voor marktwerking. Wij hebben ook gezien, bijvoorbeeld op de regionale sporen in Noord-Nederland en in Limburg, dat de lijnen daar zijn aanbesteed en dat daardoor goedkoper kan worden gereden, terwijl de kwaliteit voor de reiziger is gestegen. Ja, ik weet dat GroenLinks daar kennelijk niet voor is, maar wij hebben goede ervaringen met marktwerking. Daar waar marktwerking goed functioneert, zullen wij die ook zeker bevorderen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

U hebt een VVD-minister in dit kabinet zitten. Waarom bemoeit minister Schultz zich dan niet met het ingewikkelde dossier om die marktwerking op het spoor echt op gang te krijgen?

Mevrouw De Boer (VVD):

U treedt nu in een zekere taakverdeling waar poppetjes bij horen. Ik zou geen antwoord op deze vraag weten.

Wat verwacht de VVD van de oplossingen die 1 oktober aanstaande worden voorgesteld? Er zijn afspraken gemaakt met de NS over het reizigersvervoer via de hsl. Daarover hebben wij het veelvuldig gehad in deze Kamer. De NS voldoet vooralsnog niet aan deze afspraken. Het is dan ook aan de NS om alle tijdelijke en structurele mogelijkheden te onderzoeken die in haar macht liggen en daarvan de financiële en fysieke gevolgen in kaart te brengen. De NS moet laten zien dat zij in staat is om aan de afspraken te voldoen waarbij de reiziger alsnog veilig en snel van A naar B, van Amsterdam naar Brussel kan met de trein. Daarbij moet Den Haag voor de VVD ook aangehaakt blijven.

De heer De Rouwe (CDA):

Dit is een beetje een mysterieuze zin: de NS moet laten zien dat zij het kan. Maar wij hebben nu toch acht jaar met elkaar gezeten? Dan kan de VVD daarover toch ook een voorzichtig voorlopig oordeel geven en op basis daarvan de conclusie trekken of moet worden doorgegaan met het expliciete recht aan NS, dan wel of er een faire kans voor iedereen moet zijn, voor de NS maar ook voor andere partijen?

Mevrouw De Boer (VVD):

De heer De Rouwe wil dat besluit overhaast nemen. Drie weken geleden hebben we helaas kennis moeten nemen van het feit dat de NS stopt met de Fyra. Wij vinden dat zorgvuldigheid vooropstaat. Wij stellen de reiziger centraal. De heer De Rouwe werd net gevraagd: wat schiet de reiziger ermee op? Ik heb daarop geen antwoord gehoord van de heer De Rouwe. Wij stellen de reiziger voorop. Wij willen in dezen zorgvuldigheid betrachten. Als zorgvuldige contractpartner moeten we tegen de NS zeggen: u moet uw afspraken nakomen; daar krijgt u tot 1 oktober de tijd voor. Ik vind dat de NS daarbij moet laten zien wat zij waard is.

De heer De Rouwe (CDA):

Dit was precies het antwoord dat ik zojuist heb gegeven: laat zien wat je waard bent. Toen wees ik ook op wat de NS heeft gedaan op het hsl-traject. Dat is toch helemaal niks? De VVD was in het verleden ook erg kritisch daarover. Dan kan de VVD nu toch niet zeggen dat het allemaal goed is gegaan en dat de NS nog een kans krijgt? De enige stelling die wij als CDA poneren is: geef iedereen een gelijke kans. Vindt de VVD ook dat na zo veel gedonder en zo veel fouten nu de balans mag worden opgemaakt? Vindt zij ook niet dat iedereen een gelijke kans verdient, dus zowel de NS als andere partijen in Nederland, in Europa, in de hele wereld, om die reiziger te helpen? De NS heeft het in de afgelopen jaren immers niet laten zien op dit traject.

Mevrouw De Boer (VVD):

Die conclusie had het CDA ook in 2011 kunnen trekken. Maar het CDA is zijn bestuurlijke veren een beetje aan het afschudden. Laat ik vooropstellen dat wij zorgvuldigheid belangrijk vinden in dit dossier.

De heer De Rouwe (CDA):

Dus u neemt onze veren over?

De voorzitter:

Nee, mijnheer De Rouwe.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik baal net zo hard als de heer De Rouwe. Dat is ook precies de reden waarom wij op dat moment hebben ingestemd met een parlementaire enquête. We zeiden: nou is de maat vol; nu willen we een parlementaire enquête. Daarin gaan we terugkijken. Vandaag kijken we vooruit. Drie weken geleden is aan de orde gekomen dat deze trein niet meer gaat rijden. Gisteren hebben we een rondetafelgesprek gehad, waarin we ook kennis hebben kunnen nemen van een aantal zaken. Wij zeggen dat de NS op 1 oktober moet laten zien wat hij waard is. De NS moet zijn afspraken nakomen. Dat willen wij van de NS zien.

De Boer

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik hoor mevrouw De Boer heel duidelijk zeggen dat de NS moet laten zien wat hij waard is. Maar kunnen we de objectieve waarde van het bod van de NS niet pas vaststellen als we dat kunnen vergelijken met aanbiedingen door andere bedrijven? Dan weten we toch pas echt wat de NS waard is?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat is altijd het geval. Maar we hebben in 2011 een contract gesloten met de NS. Dat was een lastige tijd. Het was een zwaar akkoord. Daar staan allerlei afspraken in. Partijen in deze Kamer willen een beetje opportunistisch de stekker eruit trekken na drie weken. Ik snap dat. Ik deel die boosheid, maar de VVD stelt zorgvuldig handelen voorop. 1 oktober staan we opnieuw voor het besluit of het doorgaat of niet. We zijn voor marktwerking op het spoor, maar zorgvuldig handelen staat voorop en daarbij stellen we de reiziger centraal. Het belang van de reiziger is er niet mee gediend als wij hier vanmiddag met zijn allen de stekker eruit zouden trekken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat standpunt deel ik. Volgens mij vindt mevrouw De Boer vele partijen aan haar zijde, inclusief het CDA, als het gaat om zorgvuldig handelen. Laat dat helder zijn; daar zijn we allemaal voor. Maar juist om een zorgvuldige beslissing te kunnen nemen, is het belangrijk dat er vergelijkingsmateriaal is. Dat het er niet ligt voor de periode tussen nu en oktober, is een aparte discussie. Dat is immers op heel korte termijn. Maar voor het besluit of de HSA onderdeel moet zijn van de nieuwe concessie, is het wel heel erg belangrijk dat we verschillende aanbiedingen kunnen vergelijken. Is de VVD het op dit punt met D66 eens?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik verval een klein beetje in herhaling. Er is een onderhandelingsakkoord. Er is een drama gebeurd met de Fyra, die niet gaat rijden. Er zijn afspraken gemaakt. Wij willen de NS vragen om die afspraken na te komen. Op 1 oktober willen wij daar duidelijkheid over. Dat heet zorgvuldig handelen in dezen. Dan staan we inderdaad met zijn allen voor een nieuwe beslissing. Als het 1 oktober is, dan zult u weer van ons horen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, ik stel voor dat u één korte vraag stelt zonder inleiding en uitleiding. Dan is het ook makkelijker voor mevrouw De Boer om daar antwoord op te geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Moet er in oktober als het bod van NS er ligt, ook vergelijkingsmateriaal zijn om een zorgvuldige beslissing te kunnen nemen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik verval in herhaling. In 2011 is er een akkoord gesloten. Het drama met de Fyra heeft zich inmiddels voltrokken. Op 1 oktober willen wij helderheid van de NS over het al of niet nakomen van de afspraken. Dat heet zorgvuldig handelen, in het belang van de reiziger.

Inmiddels is het door de interrupties helder geworden waar de VVD aan gaat toetsen, maar waar gaat de staatssecretaris op letten, waar gaat zij op toetsen?

De VVD wil ook graag inzichtelijk hebben of de samenvoeging van de hsl en het hoofdrailnet, wat in 2011 een noodgreep was, nog steeds noodzakelijk is.

De heer **Bashir** (SP):

Mevrouw De Boer spreekt steeds over de reiziger. Ik ben daar blij mee. Wij hebben in 2008 een enquête gehouden onder Beneluxtreinreizigers. Daaruit kwam naar voren dat 90% van de mensen de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam, Den Haag en Brussel graag beschikbaar houdt. Is de VVD net als de SP van mening dat er uitdrukkelijk moet worden gekeken naar die klassieke verbinding over het spoor?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik heb met D66 al betoogd dat er een verbinding moet zijn met Den Haag. Voor een deel is dat een vervanging van de Beneluxtrein. Wij vinden het belangrijk dat steden als Brussel en Den Haag een rechtstreekse verbinding met elkaar krijgen, vooral door de wisselwerking en de vele functies die in Brussel en Den Haag zijn gevestigd. Daarover hebben wij een motie ingediend. Daarmee kom ik al redelijk tegemoet aan wat de heer Bashir vraagt.

De heer **Bashir** (SP):

Het gaat de goede kant op, maar Den Haag is geen Amsterdam. Het gaat om de verbinding tussen Amsterdam, Den Haag en Brussel rechtstreeks over het klassieke spoor. Dat was ook de wens van de reizigers. 90% wil die verbinding ook graag. Kan dit tijdens het onderzoek worden meegenomen? Dan is er ook een back-up, iets wat gisteravond ook tijdens de hoorzitting naar voren kwam.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

We kunnen het over allerlei lijnen hebben, over frequenties, bijvoorbeeld om het uur. Gisteren ging het over de verbinding tussen Arnhem en Emmerich. Volgens de ChristenUnie zijn wij daarvoor, maar vandaag moeten wij een besluit nemen over de vraag of de NS in staat is om voor 1 oktober aan de verplichtingen te voldoen. Daar hoort een verbinding Den Haag-Brussel bij. Daarover hebben wij samen met D66 een motie ingediend. Voor de rest gaat het om de concessie. In 2011 zijn daarover afspraken gemaakt. De NS moet daar per 1 oktober 2013 aan voldoen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De VVD stelde zojuist dat het helder is waarop wordt getoetst, maar ik vind dat onhelder, omdat er allerlei zaken worden toegevoegd aan de originele concessieafspraken. Hoever kan er volgens de VVD worden gegaan binnen de huidige concessie, voordat de concessie wordt opgebroken en er opnieuw moet worden aanbesteed?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat is een terechte vraag. Toen de Beneluxtrein eruit werd genomen, kwamen er veel klachten. Wij hebben toen gevraagd om te bekijken, naast de hsl, of die trein weer op het spoor kon worden gezet. Daar wordt momenteel druk aan gewerkt. Ik beschouw dat als een plusje op de concessie. Het gaat er echter om dat de NS laat zien dat men in staat om de afspraken na te komen. Daar heeft de NS nog drie maanden de tijd voor. Je kunt stellen dat er al

De Boer

acht jaar wordt doorgemodderd, zoals de heer De Rouwe deed, maar dan maken deze drie maanden ook niet meer uit. Drie weken geleden kwam het bericht dat de Fyra niet meer zou rijden. Wij vinden het zorgvuldig, vooral naar de reiziger, mijnheer De Rouwe, dat de NS nog drie maanden de tijd krijgt om te voldoen aan de concessie.

De heer De Rouwe (CDA):
Prima. Dan moddert de VVD nog maar even door. We zien het in september, oktober wel, maar aan welke eisen moet het nieuwe aanbod van de NS eigenlijk voldoen? Moet het bedrag van 1,4 miljard nog steeds worden opgehaald? Er werd zojuist gesteld dat het duidelijk is wat de VVD wil, maar ik vind het volstrekt onduidelijk. Ik geef de VVD graag de kans om die duidelijkheid te scheppen. Aan welke eisen moet het nieuwe voorstel volgens de VVD voldoen?

Mevrouw De Boer (VVD):
Ik kan kortheidshalve verwijzen naar de concessie. In de concessie staan de afspraken en inderdaad ook de financiële afspraken. De heer De Rouwe gooit ze zomaar overboord. Het CDA heeft een beetje zijn bestuurlijke veren afgeschud. De voorzitter zei net dat ik het kort moest houden, dus kortheidshalve is mijn antwoord: de concessie.

De voorzitter:
Ik wil eigenlijk dat iedereen de vragen in dit debat beantwoordt en niet iedere keer de vragen teruglegt. Ik heb dat aan de heer De Rouwe gevraagd in zijn termijn en ik vraag dat aan alle Kamerleden.

De heer De Rouwe (CDA):
Ik zou dan nog wel graag het antwoord willen hebben. Het is aardig dat die veren – ik verspreek me door bijna Fyra te zeggen – worden genoemd, maar duidelijk is in ieder geval wie de veren heeft opgedaan. Dat is de VVD, want die partij verzandt echt in bestuurlijke ideeën waardoor je denkt: waar staat de VVD vandaag de dag nog voor? In het verleden was de VVD kritisch op de uitgave van belastinggelden en nu geeft het allemaal niets en kunnen we nog een paar maanden doorgaan en kijken we dan wel weer verder. Ik verlang eigenlijk terug naar de VVD die in het verleden wel scherp was op de uitgaven die de overheid deed voor de belastingbetaler. Mijn laatste vraag is ...

De voorzitter:
Nee, de laatste vraag hebt u al gesteld. U mocht een vraag stellen en u hebt daartoe ruim de gelegenheid genomen. Ik geef mevrouw De Boer de kans om een antwoord te geven.

Mevrouw De Boer (VVD):
Ik kan maar één ding zeggen: ik ben er trots op dat de VVD kijkt naar de belangen van de reiziger én naar de belangen van de belastingbetaler. Ik merk dat de heer De Rouwe daar zomaar een streep door heeft gezet.

De voorzitter:
Mijnheer De Rouwe, ik heb u net gevraagd om dat niet te doen en ik doe dat opnieuw. Ik geef nu het woord aan ...

De heer De Rouwe (CDA):
Mag er een antwoord komen, mevrouw de voorzitter? De hele tijd verwijzen en jibbakken, is geen antwoord.

De voorzitter:
Ik hoorde mevrouw De Boer een antwoord geven. Het is niet het antwoord dat u graag wilt horen, maar zij geeft een antwoord en het is haar recht om het te formuleren zoals zij dat wil.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
We hoorden net dat de VVD de marktwerking hartstochtelijk blijft omarmen. Daar hoort een goede prijs-kwaliteitsverhouding bij voor de reiziger. Dit wordt een enorme kostenpost. Is mevrouw De Boer het met mij eens dat de reiziger niet de dupe kan zijn van de enorme schade en dat de reiziger geen duurder treinkaartje moet krijgen?

Mevrouw De Boer (VVD):
We gaan het nu ook al hebben over de hoogte van de prijs van de treinkaartjes. Volgens mij heb ik net al gezegd dat de concessie bij ons nog steeds overeind staat. Dat zijn de afspraken waaraan we zullen toetsen. Dat zijn de afspraken waar de NS aan zal moeten voldoen op 1 oktober. Ik ga over deze details op dit moment niet in discussie.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Begrijp ik goed dat de VVD heel erg voor marktwerking is, maar dat de prijs van een treinkaartje rustig omhoog kan terwijl er eigenlijk een wanprestatie wordt geleverd? Is dat de visie van de VVD op marktwerking?

Mevrouw De Boer (VVD):
We hebben gezien dat marktwerking in de regio's heeft geleid tot een daling van de bijdrage van de belastingbetaler en daarmee van de prijs van de kaartjes. De marktwerking heeft daar inderdaad iets gebracht waar wij voor staan, namelijk lagere prijzen en een hogere kwaliteit, en dat allemaal door marktwerking.

Op dit moment wordt gezocht naar tijdelijke alternatieven voor de Fyra. Er rijden per dag acht ICE-treinen tussen Den Haag en Brussel. Op verzoek van onder andere de VVD-fractie wordt gekeken of de frequentie kan worden opgevoerd tot zestien treinen. Het is voor de VVD-fractie van belang dat de tijdelijke oplossing er een is waarbij de NS en de NMBS zo veel mogelijk treinen laten rijden. Het gaat tenslotte om de reiziger, en dat geldt uiteraard ook voor de structurele oplossing. In januari heeft de staatssecretaris een statement gemaakt. Het niet-aanvalsverdrag van minister Eurlings die geen boete oplegde aan de NS, is door de staatssecretaris ingetrokken. De staatssecretaris heeft onlangs in haar brief aangegeven het heffen van boetes te willen opschorten tot 1 oktober aanstaande. De VVD-fractie wil daarmee niet akkoord gaan. De NS hoort te worden beboet als het gaat om het niet-nakomen van afspraken. Dat zouden we bij marktpartijen immers ook doen.

Dan speelt bij de VVD-fractie ook nog de vraag hoe het kan dat de Inspectie Leefomgeving en Transport de treinen heeft goedgekeurd. De staatssecretaris laat hiernaar een audit uitvoeren. De belangrijkste vraag daarbij is hoe het kan dat een spoorvoertuig blijkbaar alle technische controles en productiecontroles heeft doorstaan en er uiteindelijk toch zo'n gammel voertuig op het spoor staat.

De heer Klein (50PLUS):
Ik heb een korte vraag. De VVD-fractie vraagt aan de staatssecretaris of ze die boete gauw wil opleggen. Is het niet verstandig om diezelfde vraag ook aan de minister

De Boer

van Financiën te stellen? De minister van Financiën zal die boete immers moeten betalen.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik ga niet over de antwoorden van de twee bewindspersonen. Zij mogen ook beiden antwoord geven. Ik stel de vraag in eerste instantie aan de staatssecretaris, want zij is het aanspreekpunt als het gaat om de concessie.

De heer Klein (50PLUS):

De minister van Financiën is verantwoordelijk voor goed aandeelhouderschap en daarmee voor de winst. Een boete is natuurlijk een aanslag op de winst, maar u geeft al terecht aan dat zij beiden daarop antwoord kunnen geven, dus dat lijkt mij heel verstandig.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik rond af. De belangrijkste vraag die vandaag voorligt, is of wij akkoord kunnen gaan met het voorstel dat de NS uiterlijk op 1 oktober met de gevraagde informatie komt. Laat ik er nogmaals heel duidelijk over zijn: liever had de VVD gezien dat die hogesnelheidstrein gisteren al had gereden, volgens afspraak. Het heeft helaas niet zo mogen zijn, en daar balen wij ontzettend van. Maar goed, wij vinden zorgvuldigheid in dezen ongelofelijk belangrijk, dus wij wachten tot 1 oktober. Daar wil ik het bij laten.

De heer De Graaf (PVV):

De VVD wacht tot 1 oktober. Ik zou graag van mevrouw De Boer willen weten wanneer de VVD op 1 oktober tevreden is.

Mevrouw De Boer (VVD):

De VVD is tevreden als de NS in staat blijkt te zijn om aan de afspraken te voldoen.

De heer De Graaf (PVV):

Hoort daar ook een prijsverhoging bij? Wordt die getoleerd door de VVD? Mag er een prijsverhoging bij horen ten opzichte van de prijs van nu?

Mevrouw De Boer (VVD):

Wij kunnen het over allemaal details gaan hebben. Is het een prijsverhoging ten opzichte van de concessie? Het enige wat ik nu zeg, is dat de NS moet laten zien te kunnen voldoen aan de in 2011 gemaakte afspraken.

De heer Klein (50PLUS):

Mevrouw De Boer eindigde haar betoog met de woorden dat zij ontzettend aan het balen is. Dat gevoel kan ik wel delen. 50PLUS zit hier net, maar de VVD zit hier al jaren, onder andere met dit dossier. Waarom hebt u niet eerder ingegrepen?

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik verwachtte al de vraag waar de VVD op dat moment was. 50PLUS was toen nog 40PLUS, dus u kon hier nog niet zijn, althans wanneer u uw partijideologie eer wilt aandoen. Maar goed, ik zal het kort houden. Wij hebben ingestemd met de parlementaire enquête. Ik denk dat het zo zal zijn dat alle partijen die toen erbij betrokken waren, maar ook het parlement, boter op het hoofd hebben. Wij willen graag uitzoeken hoe dit allemaal is gegaan, want het is inderdaad jammerlijk verlopen.

De heer Klein (50PLUS):

Ik kom er straks op terug, maar het is prettig om te constateren dat mevrouw De Boer aangeeft dat zij boter op het hoofd heeft.

□

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik heb zelf goed geslapen vannacht, ondanks de spookbeelden van gistermiddag. De directeur van het Italiaanse bedrijf AnsaldoBreda was de enige die zijn eigen verhaal geloofde. Ook Fokke en Sukke geloofden het. Zij gaven laatst in de krant aan dat de Fyra eigenlijk een heel goede trein is. Ik ben wel blij dat de directeur van AnsaldoBreda bereid is om voor de enquêtecommissie te verschijnen. Er zullen nog veel vragen voor hem zijn. Daarnaast gaf de NS gisteren aan, niet te kunnen garanderen dat de concessievergoeding daadwerkelijk wordt betaald. De NMBS, de Belgische spoorwegen, gaven aan dat het contract evolueert. De reiziger bleef achter met een prachtig kaartje, waarin treinen tot in lengte van dagen over de hsl boemelen. Datzelfde kaartje noemde de NMBS een schets, een werkdocument. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook: hoe beoordeelt u de samenwerking tussen de verschillende vervoerders?

Voorzitter. Ik wil mijn betoog langs twee lijnen vervolgen. De eerste is: wij vinden dat alle opties goed onderzocht moeten worden. De staatssecretaris heeft aangegeven dat dit juridisch ingewikkeld is. Kan zij niet met een tussenpersoon, door middel van een marktconsultatie of een telefoongesprek bezien of dat kan? Is zij bereid om dat ook te doen?

De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. U voelt mijn vraag, denk ik, al aankomen.

De voorzitter:

Ik niet. Ik ben een onafhankelijk voorzitter.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat is waar. Daar kom ik niet aan.

De voorzitter:

Ik laat het allemaal op mij afkomen en speel het gelijk door.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik ga u verrassen. De staatssecretaris had het over het exclusieve recht tot 1 oktober en ze zei: ondanks het feit dat er een paar dingetjes fout zijn gegaan, kom ik met een voorstel. Ik hoor de heer Hoogland hier praten over marktconsultatie en onderzoek. Steunt de PvdA de opstelling van het CDA dat in de komende tijd naast de NS ook andere partijen een serieuze kans moeten krijgen van het ministerie om zelfstandig, los van de NS, met goede voorstellen voor de reizigers te komen?

De heer Hoogland (PvdA):

Het leuke vond ik – daar was ik zeer blij verrast mee – dat u begon over gelijke kansen. Als er één partij is die staat voor gelijke kansen, dan is het de Partij van de Arbeid. Ik kan niet anders dan het met u eens zijn.

Voorzitter. Ik vervolg.

Hoogland

De voorzitter:

Nou, mijnheer De Rouwe voelde deze misschien niet aankomen, maar nu hij er is, wil hij er toch nog op reageren.

De heer Hoogland (PvdA):

Duidelijker kan ik niet zijn, dus een vervolgvraag verwachtte ik niet.

De heer De Rouwe (CDA):

Soms kan een vervolgvraag er toch nog aankomen. Wat is het oordeel van de PvdA-fractie over de brief van de staatssecretaris, waaruit blijkt dat die kansen niet geboden worden en dat daar niet eens op ingegaan wordt? Sterker nog, als enige reactie op de vragen staat er: als u de concessie gaat aanpassen of als er andere bedrijven komen, dan kunt u nog weleens een probleem krijgen met de 1,4 miljard, waarvan de heer Hoogland net, en naar aanleiding van de hoorzitting van gisteren ook terecht, al zei dat het een kulverhaal is. Gisteren zeiden de NS en de NMBS immers direct en duidelijk: dat kunnen wij niet leveren bij onze alternatieven, dat kunnen wij niet garanderen. Wat is de opvatting van de PvdA over de ontzettend eenzijdige brief, over de enorme oogkleppen die de staatssecretaris op heeft door aan de NS een exclusief recht te gunnen tot 1 oktober?

De heer Hoogland (PvdA):

Het stelt mij teleur dat de heer De Rouwe nu op zoek gaat naar licht tussen de staatssecretaris en haar partijgenoot, terwijl het hier gaat om de inhoud. Ik stel dezelfde vragen als hij. Ik raad hem dus aan dat ik mij bij hem aansluit en dat hij zich bij mij aansluit. Dan zijn wij het eens en worden onze vragen vast al in de eerste termijn beantwoord.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. In hoeverre is de NMBS, de Belgische spoorwegaatschappij, gehouden aan de afspraken die gemaakt zijn? Een van de ambtsvoorgangers van de staatssecretaris zei ooit, 200 miljoen te gaan claimen. Dat is nooit gebeurd. Er is nooit een claim naar België gegaan. Welke dwangmiddelen heeft de staatssecretaris? Is zij bereid om die sancties ook op te leggen? Daarnaast vraag ik mij wat de opdracht was die zij aan de vervoerders heeft verstrekt. Was het: ga aan de concessie voldoen, of was het: maak een zo goed mogelijk vervoersaanbod voor de reizigers. Die twee verschillen namelijk nogal en ik ben benieuwd wat de staatssecretaris aan de vervoerders gevraagd heeft te doen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ook mijn partij wil een zo goed mogelijk vervoersaanbod voor de reizigers. Zou de PvdA ook gewoon de oude Benelux-trein terugwillen, totdat er misschien op termijn ooit een fantastische oplossing komt die voldoet aan de concessie?

De heer Hoogland (PvdA):

Ik denk dat wij geleerd hebben dat zonder backup aan een nieuwe oplossing beginnen, niet verstandig is. Ik ben blij dat die nu rijdt. Wij vinden net als mevrouw Van Tongeren dat die 16 keer per dag moet rijden, een keer per uur, van Nederland naar België en weer terug. Dus mijn antwoord is: ja, wij willen ook de Benelux-trein hebben, en of die ooit weer zal verdwijnen? Dat zou spelen als er weer toegankelijke hogesnelheidstreinen over de hsl rijden. Wanneer dat is, daar kan ik geen uitsluitsel over geven.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik constateer dat we het daarover eens zijn. Wij hebben duizenden vragen gekregen van reizigers die zeiden: vroeger hadden we de Benelux-trein vanaf Amsterdam met een forse frequentie, en die willen we in elk geval graag terug. Ondertussen mag iedereen rechtszaken starten en concessies bekijken, maar dan heeft de reiziger in ieder geval een fatsoenlijke vervoersoptie en ik ben blij dat de PvdA dat steunt.

De heer Hoogland (PvdA):

Ja. De Benelux-trein is nu ook al terug. Volgens mij is dat een goede zaak. Hij rijdt nu naar Den Haag toe. Als hij Amsterdam ook kon aandoen, zou dat mooi zijn. Misschien kan hij gesplitst worden, de helft naar Den Haag en de helft naar Amsterdam, maar ik weet niet wat de consequenties daarvan zijn voor de dienstregeling.

Het volgende punt is volgens mijn fractie belangrijk. Wat zijn de consequenties voor de reizigers in Nederland, dus voor de man of vrouw die in Rotterdam in de trein stapt en naar Assen wil? Wat zijn de consequenties van de reiziger in Nederland van de verliezen die op de hsl worden geleden? Hoe groot zijn die verliezen? Ten kosten van welke dienstverlening gaat dit? Acht het kabinet het verder reëel dat NS de concessievergoeding direct gaat betalen? Dat is uiteraard belangrijk om te weten.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb in mijn inbreng geconstateerd dat ik licht zie tussen de hoogte van de concessievergoeding nu, wat de concessie werkelijk waard was en wat die vergunning misschien nu waard is met alle vertraging die we nu oplopen. Is de Partij van de Arbeid ook van mening dat we eigenlijk toe zouden moeten naar een reële concessievergoeding, zodat we gewoon een eerlijk beeld hebben van de vraag, hoe rendabel die lijn werkelijk is?

De heer Hoogland (PvdA):

Ik vind dat een lastige vraag. Een antwoord op die vraag geven, zou namelijk betekenen dat wij hier nu moeten gaan bepalen wat in dit opzicht reëel is. Ik wil eerst graag even horen of de NS überhaupt in staat is om dit te betalen. Die vraag heb ik aan het kabinet gesteld. Ik vraag mij af of wij zelf moeten gaan onderzoeken wat reëel is. Ik vraag mij ook af of we die opdracht nu al moeten geven. Ik kom daarop echter op een later moment terug.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Natuurlijk moeten wij dat onderzoek niet zelf in de Kamer doen. Er is echter eerder al namens het kabinet onderzoek gedaan naar de vraag wat een reële vergoeding is en wat er te verwachten is van die lijn. Mijn vraag is dus een principiële vraag. Gaan we verliezen afdekken via een soort kruissubsidiëring met het hoofd railnet, of gaan we proberen om een reëel beeld te krijgen van, en een reëel bedrag te krijgen voor de hsl?

De heer Hoogland (PvdA):

Daarover kan ik mevrouw Van Veldhoven wel duidelijkheid verschaffen. Mijn fractie is er nooit voorstander van geweest om de eventuele verliezen op de hsl af te wettelen op het binnenlandse vervoer en op de reiziger in Nederland. Dit zijn twee gescheiden werelden. Mijn fractie is een tegenstander van marktwerking op het spoor. Er is echter één lijn in Nederland waar die marktwerking wel goed kan worden geïntroduceerd, namelijk op de hsl.

Hoogland

Verder is er natuurlijk nog marktwerking in een aantal regio's, maar daarover hebben wij recentelijk al gesproken.

Ik kom op de sturing binnen NS. Ik wil in dit verband beginnen met de machinisten, de conducteurs en de mensen die voor de veiligheid op de treinen zorgen een hart onder de riem wil steken. Ik ben toevallig deze week nog met ze mee geweest. Ik weet dat zij veel zaken naar hun hoofd krijgen die niets te maken hebben met het werk dat zij dagelijks doen. Af en toe worden zij door reizigers heel vervelend aangekeken op het debacle dat zich nu afspeelt. Bij dezen steek ik ze een hart onder de riem.

De NS is een nationaal bedrijf. Het is van ons allemaal. Volgens de PvdA-fractie moet het bedrijf maximaal dienstverlenend zijn voor de reiziger. Wij willen treinen die punctueel op tijd rijden, wij willen goede service op de stations, wij willen veilige stations en wij verzetten ons dan ook tegen het vierde spoorpakket van de EU, waarmee wij worden verplicht om het railnet op te knippen en te verpatsen. Daar zet mijn fractie echter ook iets tegenover. Wat ons betreft hoeft de hsl namelijk niet tot sint-juttemis bij de NS te blijven. De NS is een maatschappelijk bedrijf en moet zich daar dus ook naar gedragen. Ik vraag het kabinet of het dat met mij eens is. Ik doel op de belastingontduiking via Ierland en om het deelnemen aan concessies in Polen. Wat ons betreft horen dergelijke zaken niet tot de kerntaken van de NS. Is het kabinet dat met mij eens?

De heer De Graaf (PVV):

Het wordt misschien eentonig. De heer Hoogland van de PvdA raakt hier letterlijk het punt van de bedrijfscultuur, die niet goed is. Hij noemt een aantal voorbeelden die dat onderstrepen. Ik vraag hem daarom of hij mij, als vertegenwoordiger van de PVV, kan volgen als ik zeg dat de top van NS per direct de laan uit moet worden gestuurd.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik ben blij verrast, want normaal is de PVV nogal eens tegen cultuurveranderingen, maar daarbij gaat het dan over andere cultuur. Nu is de PVV ervoor. Mijn fractie denkt hierover echter iets anders. Het naar huis sturen van de top van NS, doen wij niet in deze Kamer. Dat doen wij vandaag niet, morgen niet en overmorgen niet. Dat is een zaak voor de raad van commissarissen.

De heer De Graaf (PVV):

Dat is een soort reciproque ontkenning; laat ik het daar maar op houden. De cultuur die moet veranderen, is de bedrijfscultuur. In vak-K zit nu een minister die aandeelhouder is. Hij kan in ieder geval bij de raad van commissarissen zijn bezorgdheid uiten, waardoor die top uiteindelijk naar huis kan worden gestuurd. Daar begint het. De Kamer kan hierbij dus zeker iets doen, namelijk de minister een opdracht geven. Steunt de heer Hoogland dat? Hij heeft daarvoor een instrument in handen. Wil hij dat instrument hanteren? Wil hij mijn fractie daarbij steunen?

De heer Hoogland (PvdA):

Ik zeg nogmaals dat ik blij verrast ben dat de PVV nu voorstander is van cultuurveranderingen. Op andere fronten laat die fractie het daarbij wel eens afweten. Op dit punt zeg ik: de heer De Graaf weet ook dat de Kamer niet de directie van NS aanstuurt. Dat is maar goed ook, want anders zou de heer De Graaf die directie om de haverklap

naar huis sturen. Het lijkt mij niet verstandig om dat te doen.

De heer De Graaf (PVV):

Een oude wijsheid ...

De voorzitter:

Nee, mijnheer De Graaf.

De heer De Graaf (PVV):

Ik dacht dat wij een interruptie in drie delen mogen doen, voorzitter?

De voorzitter:

Nee, nee, we doen het altijd in tweeën. Zo doen we het al dit hele debat.

De heer De Graaf (PVV):

Ik heb al enkele interrupties in drieën gehoord, voorzitter. Er waren zelf interrupties van bijna vier delen. Ik wil toch mijn slotopmerking maken. Zij is heel kort.

De voorzitter:

Ik geef u de gelegenheid om een korte slotopmerking te maken.

De heer De Graaf (PVV):

Oké. Mijn oma zei altijd: onderzoekt alle dingen en behoudt het goede. Dat is mijn antwoord aan de heer Hoogland. Het goede willen we graag behouden in dit land en dingen die niet goed gaan, willen we graag de laan uit.

De heer Hoogland (PvdA):

Volgens mij zijn we het dan eens. Daar ging mijn betoog ook over.

De heer De Rouwe (CDA):

Waarom stuurde de PvdA-fractie wel de directie van Woonbron weg? Hier wordt namelijk heel boud gezegd: daar gaan we niet over. De PvdA heeft hier in het verleden vaker opmerkingen gemaakt. Ik ga niet zover als de heer De Graaf. De PvdA-fractie zegt nu even één keer: dat doen we niet. Dan vraag ik me oprecht af waarom de PvdA-fractie het op andere momenten wel deed.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik vraag me af of ik hierop moet antwoorden. Ik vind het een heel rare vraag. Ik ken de directie van Woonbron. Die is absoluut niet door de Partij van de Arbeid naar huis gestuurd, zoals de heer De Rouwe het formuleert. Het lijkt me dus heel vreemd.

De voorzitter:

Het is misschien geen rare vraag, maar het is wel een vraag die buiten de orde van het debat over de Fyra is.

De heer Hoogland (PvdA):

Dat is wat ik bedoelde.

De voorzitter:

Ik denk dat we het bij die vraag moeten laten. Als u, mijnheer De Rouwe, nog een tweede vraag wilt stellen die wel over de Fyra gaat, dan geef ik u daartoe uiteraard de kans.

Hoogland

De heer **De Rouwe** (CDA):

Daar ben ik het mee eens. Het gaat mij om het principe dat de PvdA-fractie heel stellig zegt dat ze dit niet doet, dat dit niet haar taak is, terwijl ze in andere debatten, ook over grote maatschappelijke problemen, een andere opstelling had. Maar goed, dat punt leggen we aan de kant. Ik ben benieuwd naar de opvatting van de PvdA-fractie over het gevoerde beleid van het NS-management ten aanzien van het hsl-traject. Daarover kan de heer Hoogland toch zeker een opvatting hebben, los van de mischien wat extreme oproep van de PVV om weg te gaan, waarover ik net als de heer Hoogland redelijk genuanceerd denk. Een opvatting mag echter toch wel worden gevraagd.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Uiteraard mag dat. Ik kan die ook duidelijk geven: we zijn op zijn zachtst gezegd niet positief over de wijze waarop de ontwikkelingen op de hsl zich hebben afgespeeld in de afgelopen tijd. Volgens mij bleek dat ook al heel duidelijk uit mijn betoog.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik ben klaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage.

Ik geef het woord aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

□

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. "Ik zat in de Fyra. De trein reed met horten en stoten. De deuren gingen eerst niet dicht, toen niet open. Er moesten letterlijk hamerslagen op de deuren aan te pas komen om de mensen te laten uitstappen. Het voelde niet veilig." Dat was een van de reacties die ik kreeg op mijn Facebookpagina, nog voordat alle rapporten over de defecten bekend waren. Ik ben ervan geschrokken. Nu deze rapporten er wel zijn, wordt het beeld van de treinreizigers bevestigd.

Er zijn veel vragen te beantwoorden. Vandaag is een aantal vragen ook al gesteld. De ChristenUnie heeft na wikken en wegen ingestemd met een parlementaire enquête. Er is ontzettend veel geld gestoken in de hsl. De belastingbetaler heeft er recht op, de feiten te kennen. Laat deze parlementaire enquête echter geen schaamlap zijn, waarbij we naar elkaar wijzen en iedereen een beetje schuld heeft. Laten we ook naar onszelf kijken, naar onze rol als Tweede Kamer. We moeten geen onderzoeken overdoen, maar vooral bekijken hoe we als overheid kunnen sturen op de maatschappelijke belangen van het openbaar vervoer, zonder dat dit leidt tot verkeerde prikkels die kunnen leiden tot een volgende Fyrasoap.

Betrouwbaar, veilig, snel en frequent openbaar vervoer is een publiek belang. Ik wil in dit debat dan ook vooruitkijken en de reiziger vooropstellen. De NS krijgt nu tot 1 oktober de tijd om met een alternatief te komen. Dat vind ik lang duren, maar het lijkt niet anders te kunnen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De introductie van mevrouw Dik-Faber verbaast me enigszins. Bij de parlementaire enquête wordt natuurlijk ook naar de rol van de overheid gekeken. Dus waarom zo'n kritische noot? Steunt de ChristenUnie de parlementaire enquête of niet?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

De ChristenUnie steunt de parlementaire enquête, zeker.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dan doen we toch precies datgene waartoe de ChristenUnie oproept? Waarom dan zo'n kritische noot? Waarom een beetje zo'n air van: dit is geldverspilling en laten we geen onderzoeken dubbel doen? Daarmee wekt mevrouw Dik-Faber bijna de suggestie dat ze de parlementaire enquête niet steunt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik wil niet de suggestie wekken dat we die niet steunen. Ik constateer alleen dat er al onderzoeken liggen en dat we naar alle betrokken partijen in dit dossier moeten kijken, niet alleen naar de NS maar ook naar onszelf.

Er gaan stemmen op dat de NS nu zijn beurt moet overslaan. De NS heeft gefaald, laat een andere vervoerder het vervoer op de hsl maar doen. Is dat in het belang van de reiziger? Is dat in het belang van de Staat? Is alleen de NS schuldig? En vooral, komt er dan sneller een oplossing voor de reiziger? Voor de toekomst wil ik alle opties openlaten, maar om nu de NS uit te sluiten, zou een overhaaste en onverstandige beslissing zijn waarmee de reiziger niet gediend is.

Als tijdens de hoorzitting gisteren één ding is duidelijk geworden, dan is het wel dat er nu geen gezamenlijk plan van NS en NMBS voor het grensoverschrijdend vervoer op tafel ligt. Dat is een slechte dienst aan de reiziger. Er is geen actuele analyse van de reizigersvraag die als onderlegger van het plan kan dienen. Dat er geen gezamenlijke communicatie was over het stoppen met de Fyra, is ook al zo opmerkelijk. Dat geeft mij in ieder geval weinig vertrouwen. Als over de communicatie geen afspraken te maken zijn, hoe dan wel over al die andere zaken?

Ik wil dat de staatssecretaris samen met haar Belgische collega's en de beide vervoerders aan de slag gaat. Ik verwacht een gezamenlijk plan voor grensoverschrijdend vervoer. Dit moet worden onderbouwd met een analyse van de reizigersvraag, want die moet centraal staan. Een mix van intercity en hsl lijkt voor de hand te liggen. Ik verwacht ook een oplossing voor de verschillende financieringssystemen in Nederland en België. En ik verwacht een antwoord van de staatssecretaris op de vraag of de actuele reizigersvraag past binnen de concessie en waar deze eventueel moet worden aangepast.

Voorzitter. Omdat ik van mening ben dat wij vandaag ook vooruit moeten kijken, heb ik acht voorstellen op een rij gezet. Ik overhandig ze graag via u aan de staatssecretaris. Ik vraag haar de komende maanden daarmee aan de slag te gaan. Een van die voorstellen is het schrappen van de toeslagen nu de reizigers niet de kwaliteit krijgen die beloofd is. De NS heeft hiervoor gisteren een opening geboden.

De ChristenUnie wil daarnaast de reserveringsplicht schrappen. Reizen van Rotterdam naar Brussel moet net zo eenvoudig zijn als reizen naar Groningen.

Een van de problemen waar wij nu tegenaan lopen, is een tekort aan alternatief materieel. Mijn fractie is daarom

Dik-Faber

van mening dat de intercitydubbeldekkers versneld moeten worden omgebouwd met ERTMS opdat zij ook over de hsl kunnen rijden. Ook op de Hanzelijn kan dan met een snelheid van 160 km/u worden gereden zoals immers het plan was.

Wij moeten sowieso niet alleen focussen op de hsl, maar ook breder kijken naar het hele hoofdtrainnet. Integratie van de dienstregeling en snelheidswinst staan daarbij voorop. De Kamer vraagt al tien jaar om intercity's die 200 km/u kunnen rijden en die kunnen worden ingezet op conventioneel spoor en op de hsl.

Is de staatssecretaris bereid om, ook kijkend naar het publieke belang van openbaar vervoer, over al deze punten het gesprek te voeren met de NS en de Kamer hierover te informeren?

Tot slot de verbinding Eindhoven-Breda-Antwerpen. Tijdens de hoorzitting werd hier ook door de Belgische collega's op aangedrongen. Is de staatssecretaris bereid zich in te zetten voor een snelle realisatie van deze verbinding? Wil zij samen met de NS in kaart brengen wat de mogelijkheden zijn voor een uurfrequentie op dit traject?

Voor andere voorstellen verwijs ik graag naar mijn notitie.

De staatssecretaris heeft een groot hoofdpijndossier als erfenis gekregen. Met een paracetamolletje komen wij niet verder. Het is nu tijd om fundamentele keuzes te maken. Ik weet dat moed niet altijd wordt beloond in de politiek, maar ik roep de staatssecretaris op die moedige keuzes wel te maken en nu door te pakken in het belang van de reiziger.



De heer **Klein** (50PLUS):

Voorzitter. "In het belang van de reiziger". Tijdens de hoorzitting en ook vandaag begint of eindigt iedereen met de woorden "in het belang van de reiziger". Het is een soort mantra. Als je het maar vaak genoeg herhaalt, ga je er nog in geloven ook. Wijs mij echter een partij of organisatie binnen of buiten deze Kamer aan die niet in het belang van de reiziger wil handelen. Niemand dus, maar helaas is de werkelijkheid anders. De reiziger is al de klos door het Fyra-debacle. Voor ons is de vraag veel belangrijker hoe de beslissingen worden genomen. Wordt er geen geld over de balk gesmeten? Daar draait het voor 50PLUS om in de discussie over de Fyra. In de hoorzitting gisteren konden wij maar een kant van het verhaal horen, die van AnsaldoBreda. Daar ging het om vragen zoals: is een treinstel nu wel of niet technisch veilig en zijn technische specificaties wel of niet uitgevoerd en, zo ja, hoe? De NS hield de kaken op elkaar. De juridische gevechten en de daarbij behorende bewegingen zijn begonnen. Wij kunnen hiervan alleen maar het beste hopen. Ik schat in dat het een jarenlange juridische strijd zal worden met uiteindelijk alleen maar verliezers. Een parlementaire enquête zou zich daar volledig buiten moeten houden. Wij vrezen het ergste als het gaat om de waarheidsvinding over de V250. De gretigheid waarmee de verantwoordelijke partijen voor de parlementaire enquête kiezen, doet het ergste vrezen. Het zal waarschijnlijk een afleidingsmanoeuvre worden om te voorkomen dat er bordjes geschoven gaan worden in de richting van de partijen in de Kamer en in de regering die de afgelopen jaren van dit hele dossier in feite een puinhoop hebben gemaakt. Waarschijnlijk zal er alleen maar gekeken worden naar de technische aspecten en hoe het heeft kunnen gebeuren, en

niet naar het besluitvormingsproces. De aandeelhouder van NS en concessieverlener van de HSL-Zuid aan de HSA met de NS als grootste partner in een hand, dat kan niet goed gaan: er is een financieel belang, bij Financiën om zo min mogelijk geld te hoeven bijpassen en bij I&M om zo veel mogelijk geld voor de concessie te ontvangen.

Ik noem ook het gedoe over de besluitvorming rond de Fyra. Wij hebben het hier over het hele traject van jaren. Eigenlijk had de trein in 2007 moeten rijden. Heeft de Kamer al die jaren liggen slapen? Ik denk het niet.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Kan ik uit deze woorden opmaken dat 50PLUS het verzoek om een enquête in ieder geval niet steunt? De heer Klein mag natuurlijk zeer kritisch zijn over die enquête, maar is 50PLUS ook bereid bij te dragen aan de enquête door er wel invulling aan te geven? De enquête is een instrument van het parlement en het kan ook een proces van ons allen zijn.

De heer **Klein** (50PLUS):

Dat is een goede vraag. Dit is precies ook de vraag die wij beantwoord hebben tijdens de afgelopen procedurevergadering, toen wij over de enquête en de procedure hebben gesproken. Het gaat erom te formuleren wat de parlementaire enquêtecommissie daadwerkelijk gaat onderzoeken. Wordt een situatie onderzocht die helemaal niet nodig is of die alleen maar leidt tot afleidingsmanoeuvres en die uiteindelijk niet kan leiden tot lessen die wij kunnen trekken uit het verleden? Of de trein geen of een langere testperiode moet hebben, is geen vraag van het soort dat interessant is. Deze vragen moeten ook niet gesteld worden. Wij zullen wel degelijk actief betrokken zijn bij het stellen van scherpe vragen. Wij vrezen alleen dat iedereen een waslijst aan vragen gaat formuleren, waardoor de enquêtecommissie een dusdanige hoeveelheid vragen zal gaan beantwoorden dat je uiteindelijk helemaal nergens terecht komt. De voorbereiding voor dit debat heeft alleen al 127 vragen opgeleverd. Van links tot rechts en van boven naar onder hebben fracties over allerlei aangelegenheden vragen geformuleerd. Als een parlementaire enquêtecommissie daarmee het veld wordt ingestuurd, zal dat tot helemaal niets leiden. Wij zijn er scherp voor actief mee te doen aan die tijdelijke commissie, althans waar het gaat om het inleveren van vragen om ervoor te zorgen dat de enquête gaat over waarover wij het hebben, namelijk over de rol en het besluitvormingsproces binnen de regering en in de Tweede Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat is ook mijn oproep aan 50PLUS. Terecht kan gezegd worden dat er veel kritiek is, maar het is ook een instrument van 50PLUS en dus roep ik de heer Klein op ook een bijdrage te leveren. Dit parlement kent veel partijen omdat wij een lage kiesdrempel hebben. Dat is een groot goed waar 50PLUS zelf ook terecht gebruik van heeft gemaakt. Dit levert ook veel inbreng op van de fracties, dat hoort er eenmaal bij. Hoor ik 50PLUS zeggen dat de enquête beperkt moet worden tot alleen de vraag naar de rol van de overheid? Of is 50PLUS ook geïnteresseerd in wat er bij de NS is gebeurd? Hoe heeft de NS bijvoorbeeld de aanbesteding voor de trein gedaan? De NS was daar toch primair verantwoordelijk voor? Het gaat volgens mij veel verder dan alleen de rol van de Kamer. Deelt de heer Klein dit standpunt?

Klein

De heer **Klein** (50PLUS):

Ik ben blij dat de heer De Rouwe ons parlementaire systeem, waardoor er in deze Kamer veel partijen zijn, extra in het zonnetje zet. Overigens is 50PLUS daar niet zo'n voorstander van. Wij zijn voor een kiesdrempel van 3%.

De tweede vraag van de heer De Rouwe ging over de rol van de NS bij de aanbesteding. Ik denk dat dit nu net het soort discussie is dat in de juridische gevechten aan de orde komt: is de aanbesteding goed verlopen? Vervolgens kan AnsaldoBreda zeggen: wij hebben het op een goede manier gekregen, dit zijn de eisen en dit zijn de contracten. Gisteren heeft AnsaldoBreda ook gezegd dat het bereid is om het contract te geven, maar dat de andere contractpartij, de NS, de kaken op elkaar heeft gehouden. Ik meen dat dit traject helemaal nergens toe leidt en dat je vooral de rol van het parlement en de verhouding tussen het parlement en de regering aan de orde moet stellen.

Voorzitter. Ik kijk even waar ik gebleven ben.

Hoe is het zover gekomen dat twee over twaalf, na de start van de Fyra, toch het besluit is genomen om te stoppen? Vanaf 2004 is met AnsaldoBreda gewerkt aan de V250. 50PLUS vreest dat de vorige regering tegen beter weten in en met steun van de achtereenvolgende regeringspartijen is blijven doormodderen, juist in de hoop om de dubbele agenda tussen enerzijds de aandeelhouderspositie en anders de concessieverlenerspositie buiten beeld te laten blijven. Het kan toch niet zijn dat er vanaf 2004, na het afsluiten van het contract met AnsaldoBreda, een soort black box is ontstaan die in januari 2013 is opgegaan? Vandaar dat ik net ook zei dat wij ons moeten richten op het besluitvormingsproces.

Wat te doen op korte termijn? De NS of, beter gezegd, de HSA, heeft niet voldaan aan de afspraak om de hsl-trein te laten rijden. Naar onze mening is er dan ook sprake van een open situatie. Daarom vragen wij de staatssecretaris om niet alleen met de NS, maar ook met andere vervoerders om de tafel te gaan zitten om per 1 oktober tot oplossingen te komen. En dat in het belang van de reiziger.



De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter. De eerste locomotief, een stoomlocomotief, die in Nederland werd afgeleverd heette Snelheid. De tweede locomotief heette Arend. Beide werden ingezet op de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem en wel met ingang van 20 september 1839. In de beste traditie van deze naamgeving heet de Fyra Albatros, genoemd naar een zeer grote zeevogel die erom bekend staat enorme afstanden te kunnen afleggen. Wat dat betreft, is het een mooie naam voor een hogesnelheidstrein. Het is een naam om mooie vergelijkingen mee te maken. Alleen, we hadden gewaarschuwd kunnen zijn. Van de 21 albatrossoorten zijn er inmiddels 19 uitgestorven of bijna uitgestorven. Dat had ons te denken moeten geven. Aan die uitgestorven soorten is recentelijk één bijzondere soort toegevoegd; laten we het zo maar stellen.

Ik wil inzoomen op drie onderdelen: 1. de veiligheid, 2. de aanbesteding en 3. de positie van de NS.

Wat mij vooral verbaast, is dat de Fyra ooit is toegelaten tot het hogesnelheidsspoor. Hoe was dat mogelijk? Dat zal een kernvraag zijn in de parlementaire enquête, zo neem ik aan. Ik stel de vraag nu alvast. Eigenlijk vind ik dit aspect nog het meest zorgelijke. De Fyra rammelde

letterlijk aan alle kanten. De veiligheid van de passagiers werd niet optimaal gewaarborgd. Toch heeft deze trein enige maanden lang vele passagiers vervoerd, tenminste, als hij reed. Normaal gesproken is de veiligheidsregelgeving in ons land, met dank aan de Arbo, zo dicht dat je hier nog geen teen kunt stoten. Nu gaat het om een hogesnelheidsproject en blijken er opeens complete treinstellen ten onrechte door controle- of detectiepoortjes heen te kunnen glijpen. Hoe is dat te verklaren? Welke verantwoordelijkheid droeg het ministerie voor de veiligheid van de Fyra?

Ook de bijzondere dubbelrol van Lloyd's roept ten minste heel grote vragen op. Het gaat om een controleur die betaald werd door de opdrachtgever en de opdrachtnemer. Hoe kon het ministerie dit ongemoeid laten?

Mijn tweede punt is de aanbesteding. Hogesnelheidstreinen zijn geen onbekend verschijnsel. In verschillende Europese landen rijden dergelijke treinen al jarenlang. In Japan worden momenteel testen uitgevoerd met treinen die 500 km/u rijden. Ik bedoel maar: wij hebben het niet over een nieuw stukje techniek of zo. Hoe is het dan mogelijk dat er een eersteklas miskoop is gedaan die talloze reizigers gedupeerd heeft en nog dupeert? Waarom is er niet gekozen voor een treinstel dat zich al bewezen had? Zo vind ik het onbegrijpelijk dat de NS nu constateert dat het onderhoud aan de Fyra veel duurder en omvangrijker zou zijn dan ooit is gedacht. Als een bedrijf dit met droge ogen beweert, dan vermoed je toch op zijn minst een hoge mate van amateurisme bij de kostenrekening en bij de bedrijfsvoering?

De vragen brengen ons direct op de aanbesteding. De SGP gelooft er niets van dat de keus voor de Fyra louter het gevolg is geweest van de Europese aanbestedingsregels. Het probleem zit hem in de beleidsbeslissingen zelf. Op de een of andere manier zijn wij niet in staat geweest om tot een professioneel aanbestedingsbeleid en een daarop gestoelde beleidsbeslissing te komen. De oorzaak daarvan moet worden blootgelegd. Daartoe dient de parlementaire enquête, die voorgenomen is. Misschien kunnen de bewindslieden alvast een begin maken met het blootleggen van de oorzaken hiervan. Die vraag stel ik dus graag in hun richting.

De heer **Klein** (50PLUS):

De laatste vraag is redelijk in het licht van de parlementaire enquête. De vragen die de heer Bisschop daarvoor stelde, waren allemaal vragen over foute treinen en over de certificeringssystematiek, dat soort vragen. Ik neem aan dat de heer Bisschop die nu graag beantwoord wil hebben, zodat we die niet meer in een parlementaire enquête hoeven te stellen. Daaruit hoeven wij straks immers geen lessen te leren, want wij bestellen niet nog een keer een Fyra, neem ik aan.

De heer **Bisschop** (SGP):

Nee, de Fyra in ieder geval niet, maar er zullen in de toekomst hopelijk nog vele aanbestedingen volgen. Juist uit een proces dat niet goed gegaan is, kun je heel goed lessen trekken over waar je op moet letten en wat je vooral niet moet doen, bijvoorbeeld per se voor de goedkoopste gaan. Zorg ervoor dat je bestek er zo uit ziet dat je de kwaliteit krijgt die je wilt hebben. In die zin is het heel functioneel om daarop terug te kijken. De heer Klein heeft gelijk dat dit vragen zijn die in de enquête uitvoerig aan de orde moeten komen. Daar is die voor bedoeld.

Bisschop

De heer **Klein** (50PLUS):

Dat geldt voor het laatste wel, want dat waren aanbestedings- en procesvragen, zoals: hoe ga je met elkaar om? De heer Bisschop begon zijn betoog echter met een aantal vragen als: hoe zit het met Lloyd's en hoe zit met de certificering? Ook zei hij dat de arboregeling strenger is dan waar dan ook. Daarbij kijken wij naar het product zelf, namelijk de treinen. Ik neem aan dat de heer Bisschop daarop nu een antwoord wil hebben. Vervolgens hoeven die vragen niet meer aan bod te komen in de parlementaire enquête, omdat wij daar als Kamer in dat opzicht niet veel van kunnen leren. Wij bestellen uiteindelijk geen treinen.

De heer **Bisschop** (SGP):

Nee, maar je kunt het product niet los zien van de procedure die gevolgd is. Ik verwacht straks een korte inhoudelijke reactie. Ik vlei mij niet met de gedachte dat een parlementaire enquêtecommissie op die vragen geen nader onderzoek zal wensen te doen. Integendeel, ik denk dat zij daar evengoed volledig op zal inzoomen. En terecht, want het is heel wezenlijk voor het boven tafel krijgen van een antwoord op de vraag hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe wij een dergelijk debacle voorkomen.

Mijn derde punt is de positie van de NS. Voor de fractie van de SGP is het geen uitgemaakte zaak dat de NS opnieuw de concessie moet krijgen. Het bedrijf heeft, in alle eerlijkheid, de kans gehad, maar het heeft gefaald. Met een nieuwe concessiehouder zou ook een einde komen aan de wel heel innige relatie tussen de NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Biedt dat geen perspectief op een meer zakelijke, kritische, professionele verhouding? Hoe dan ook, kwaliteit staat voorop. In dit licht vraag ik de staatssecretaris of zij het niet betreurt dat er feitelijk geen sancties kunnen worden opgelegd. Ik begrijp uit de vraagstelling van de collega's dat daar verschillende interpretaties van zijn, maar wij hebben het zo opgevat dat er feitelijk geen sanctie-instrument beschikbaar is na het evidente falen van de concessiehouder, behalve dan het intrekken van de concessie. Zou een nieuwe concessie niet moeten voorzien in sancties op maat?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Vindt de heer Bisschop dat de verhouding tussen de NS en het ministerie van I en M te innig is? Zo ja, waarop baseert hij dat? Als het losgeknipt moet worden, is hij dan van mening dat dit voor de gehele concessie moet gelden?

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik ga eerst in op de eerste vraag. Het feit dat de Nederlandse Staat aandeelhouder is, geeft al een bepaalde innigheid aan. Daar hebben wij op zich geen bezwaar tegen, maar je moet ervoor oppassen dat je daardoor niet te dicht op elkaar komt te zitten. Een zekere zakelijke verhouding moet er wel zijn, mede in verband met de controle op elkaar.

De tweede vraag betrof de concessie. Ik denk dat het heel goed mogelijk is om het hogesnelheidstransport los te pellen uit de concessie. Je kunt daar heel goed compartimenten van maken, om in spoortaal te blijven, en die in de markt zetten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat is nu helder, waarvoor dank. Net werd duidelijk de link gelegd tussen het opheffen van de te innige band en

het losknippen van de concessie. Bestaat er dan toch niet een risico dat die te innige band, in de woorden van de heer Bisschop, blijft bestaan als het hoofdbestanddeel van de concessie ongewijzigd blijft?

De heer **Bisschop** (SGP):

Dat risico is bijna niet te vermijden, maar ik hoed mij ervoor om op dit moment de indruk te wekken dat wij hierover een afgerond oordeel hebben. De indruk bestaat. Het zou ons dierbaar zijn als dit punt aandacht krijgt in de onderzoeksopdracht van de parlementaire-enquêtecommissie zodat wij ook naar de structurele verhoudingen kunnen kijken en kunnen concluderen of wij hiermee verder kunnen of dat wij hiervoor toch maatregelen moeten nemen.

Ondertussen worden de juridische en financiële gevolgen van het Fyra-debacle in kaart gebracht. Daarop zullen wij moeten wachten. Het is nu aan de NS en de NMBS om voor 1 oktober een alternatieve invulling te geven aan hun vervoersverplichtingen. Die invulling moet recht doen aan de wensen van forensen en andere reizigers. Ik zou zeggen: spoorlags aan het werk!

Ik rond af. De Arend heeft 24 jaar dienst gedaan en is daarna ontmanteld. Het zou prachtig zijn als de hogesnelheidslijn in 2014 op volle kracht wordt gebruikt, want dan is het precies 275 jaar geleden dat de eerste trein in Nederland reed.

De **voorzitter**:

Daarmee is er een einde gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. De bewindspersonen hebben aangegeven zich in een schorsing te willen voorbereiden op de beantwoording.

De vergadering wordt van 16.12 uur tot 16.30 uur geschorst.

□

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Ik zal de beantwoording in de volgende hoofdstukken doen. Ik begin met de besluitvorming rond de V250. Dan het voorgesteld vervolg plus de invulling van het alternatief. Vervolgens de vraagstukken rond de concessie. Daarna de technische gesteldheid, AnsaldoBreda, toelating ILT en Lloyd's. Aan het eind van mijn betoog zal ik nog een vraag over de historie beantwoorden.

Wij staan hier vandaag bij een bijzonder teleurstellende situatie waarin wij zijn beland. Het is onvoorzien en ook ik vind het bijzonder teleurstellend. Wij kunnen vanaf vandaag maar één ding doen, en dat is in het belang van de reiziger en de belastingbetaler alle energie richten op de oplossing. Mevrouw Van Tongeren zei dat zij meer vragen dan antwoorden heeft. Ook ik heb veel vragen. Wij moeten ervoor zorgen dat wij snel antwoorden krijgen. Dat is in het belang van de reiziger en de belastingbetaler. Ik heb al eerder geschetst dat ik dat zorgvuldig wil doen, stap voor stap wil bekijken welke mogelijkheden en keuzes er zijn. Zorgvuldigheid en juistheid staan daarin voorop. Het tempo is wat mij betreft nummer drie. Alle energie moet gericht zijn op de oplossing. De Kamer start met een parlementaire enquête. Met dat zorgvuldige proces komt de onderste steen boven.

De vervoerders zijn tot de conclusie gekomen dat zij niet kunnen doorgaan met dit materieel. De afgelopen maanden is er veel overleg geweest tussen mij en de ver-

Mansveld

voerders. De inspanningen zijn gericht geweest op het uitsluitel rond de technische gesteldheid van het V250-materieel, conform de motie-De Boer/Hoogland. Op vrijdag 6 juni heeft het kabinet hierover gesproken. Het ziet geen aanleiding om een ander standpunt in te nemen dan de vervoerders. Inmiddels heeft de Kamer vertrouwelijk de onderbouwing ontvangen. Het is nu van belang om op korte termijn duidelijkheid te hebben over een volwaardig alternatief voor de reiziger tussen Nederland en België. De vervoerders hebben aangegeven hun verplichtingen te willen nakomen. Zij hebben een eerste proeve gegeven van een mogelijke alternatieve invulling. Ik heb de vervoerders in de gelegenheid gesteld dit hard te maken.

Het intrekken van de concessie lost op zichzelf niets op. Binnenlandse hogesnelheidsdiensten stoppen dan ook. Met het op dit moment intrekken van de concessie zou ik voor de reiziger dus het tegenovergestelde bereiken. Ik ga een reële kans op een volwaardig alternatief voor de reiziger op dit moment niet in de wind slaan. Ik wil nu voor diezelfde reiziger en diezelfde belastingbetaler het maximale uit de gemaakte afspraken met de vervoerders halen. De vervoerders moeten nu de daad bij het woord voegen. Ik heb een harde deadline gesteld voor deze laatste kans.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik wil de staatssecretaris straks bevragen op de vraag of je anderen er wel of niet bij moet betrekken, maar ik kom eerst terug op het eerdere punt. De staatssecretaris gaf aan dat er een volwaardig alternatief moet komen. Zij heeft NS de opdracht gegeven om dat verder uit te voeren. Zo hebben wij dat ook in de brief gelezen. Kan ik daarmee vaststellen dat de staatssecretaris vindt dat de schetsen die nu geboden zijn, in haar ogen een volwaardig alternatief zijn?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb de woorden "een eerste proeve" gebruikt en die wil ik hier herhalen. Eerst zal het volwaardige alternatief er moeten zijn en pas dan kunnen wij het toetsen. Ik kom daar straks op terug. Het is voor mij een eerste proeve.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Is deze eerste proeve de duidelijke richting voor de uitwerking? Of gaan wij andere uitwerkingen zien? Met vele NS-reizigers en organisaties mogen wij voorzichtig concluderen dat datgene wat nu voorligt, geen alternatief is.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik herhaal mijn woorden. Ik heb dit gezien als een eerste proeve. Ik verwacht een volwaardig alternatief. Of het volwaardig is, zullen wij toetsen op de waarde voor de reiziger en op de vraag of het juridisch en financieel acceptabel en robuust is. Er zal een marktconformiteitstoets overheen moeten. De heer Dijsselbloem zal zo toelichten hoe hij ernaar gaat kijken.

De **voorzitter**:

De minister van Financiën zal dat doen!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Als de staatssecretaris per ongeluk tegen iemand aan stoot, zal ze ongetwijfeld sorry zeggen. Ik heb gevraagd of de regering aan de belastingbetaler, de reiziger en de gewone NS-medewerker haar excuses zal aanbieden. Ik miste dat in het overzicht van de blokjes. Verder mis ik ook

een opmerking over de tijdlijn. Ik ben namelijk nogal in de war over wat er is gebeurd. Ik hoor een heleboel inhoudelijke antwoorden. Dat is wat deze staatssecretaris meestal doet, maar deze punten wil ik graag beantwoord zien: de tijdlijn, de communicatie met de Kamer en excuses namens de regering.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter, ik vervolg mijn betoog. Ik kom op een aantal van deze punten nog terug.

Het voorstel van de vervoerders is voorzien voor deze zomer. Daarna zal er een toetsing plaatsvinden op de waarde voor de reiziger, de juridische gevolgen en de vraag of het financieel acceptabel en robuust is.

De GroenLinks-fractie heeft om een tijdlijn gevraagd. In het vragenuur heb ik aangegeven wat ik in die bewuste week – ik neem aan dat het daarover gaat – heb meegemaakt en hoe het volgens mij is gelopen. De heer Descheemaeker en de heer Meerstadt hebben dat gisteren herhaald. Waar het om gaat, is dan ook dat de vervoerders, het kabinet en de Kamer steeds goed op de hoogte zijn geweest. Mijn energie gaat nu volledig naar het vinden van een oplossing voor de reiziger. De tijdlijn lijkt mij op dit moment niet meer relevant. Ik ben continu op de hoogte geweest van de voortgang en elke relevante ontwikkeling. Ik heb de Kamer ook steeds geïnformeerd over de ontwikkelingen, het besluit van de NMBS en het voorstellen van de NS. Daar mag de Kamer mij op aanspreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Volgens mij is het aan de Kamer om te beoordelen wat relevant is. Dit is dezelfde fout als de staatssecretaris maakte met het ILT-rapport, een rapport dat wij niet kregen omdat de staatssecretaris voor de Kamer besloot wat relevant was. Ik was niet van plan om er vandaag zo hard in te gaan, maar als ik zelfs niet een heldere tijdlijn kan krijgen, dan begint het debat wel heel ongelukkig. Ik heb zelf geprobeerd om uit de antwoorden op de vragen een tijdlijn te reconstrueren. Die tijdlijn is inhoudelijk tegenstrijdig en daarom stelde ik gewoon een open vraag en wel of de staatssecretaris ons vanaf 28 mei door een tijdlijn kan wandelen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter, in tweede termijn kan ik de exacte woorden van het vragenuur herhalen. Als u mij toestaat, zal ik dit stukje beantwoorden in de tweede termijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben niet op zoek naar een herhaling van wat ik al gehoord heb. Ik wil graag dat de onduidelijkheden uit de tijdlijn worden gehaald. Het informeren van de Kamer vind ik nogal belangrijk. Dat wij uit de Gazet van Antwerpen moeten vernemen dat de Fyra stopt, vind ik bijzonder kwalijk. Ik wil daar dan ook een antwoord op. Ik wil verder weten wanneer de staatssecretaris en de minister van Financiën hier voor het eerst iets van wisten, hoe er vervolgens is gecommuniceerd en welke stappen er zijn gezet.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, volgens mij heeft de staatssecretaris toegezegd dat zij dat in tweede termijn zal doen. Als u inconsistenties ziet in dat antwoord, staat het u op dat moment vrij om te interrumperen.

Staatssecretaris, gaat u verder.

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. De PVV-fractie heeft gevraagd of er onenigheid is geweest tussen de minister van Financiën en ondergetekende. Dat is geenszins aan de orde geweest. Het Nederlandse kabinet heeft op zorgvuldige wijze een eigen afweging gemaakt over de toekomst van de Fyra. Financiën en I en M hebben daarbij samen opgetrokken, gegeven hun verschillende verantwoordelijkheden als aandeelhouder en als concessieverlener. Wij verwijten de Belgische spoorwegen niets. Juistheid en zorgvuldigheid hebben altijd vooropgestaan.

De heer **De Graaf** (PVV):

Daar sla ik toch op aan, want de heer Dijsselbloem heeft wel degelijk gemeld dat hij not amused was over het versnelde besluit van de Belgen. Daar is de miscommunicatie ontstaan. Hoe zit het dan precies?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter, de woorden van de minister van Financiën laat ik aan de minister van Financiën. Ik heb zojuist gezegd dat er geenszins onduidelijkheid is geweest.

Ik ga nu door naar het blokje "voorgesteld vervolg plus de invulling van het alternatief".

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe ... Over het vorige blokje?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Inderdaad. Over het vorige blokje. Ik wil namelijk weten hoe het zit met de informatievoorziening door de NMBS. We kregen een tijdje geleden in het vragenuur namelijk te horen dat de staatssecretaris helemaal niet verbaasd was dat de NMBS opeens een persconferentie hield, in de brief van 31 mei werd de datum van 31 mei genoemd en de afgelopen dagen, gisteren, om precies te zijn, hebben we hier de heer Descheemaeker duidelijk horen zeggen: nee, drie dagen daarvoor, op woensdagmiddag, is de staatssecretaris geïnformeerd over het besluit van de NMBS uit het Fyra ...

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, ik ga u toch onderbreken. Ik zeg tegen u hetzelfde als ik zojuist heb gezegd tegen mevrouw Van Tongeren. De staatssecretaris heeft gezegd dat zij in tweede termijn terugkomt op het onderwerp van de tijdlijn. Dan geeft zij zowel mevrouw Van Tongeren, als u, als alle andere deelnemers aan dit debat de gelegenheid om te bekijken of u er inconsistenties in ziet. Zo doen we het, anders loopt er wel heel veel door elkaar. De staatssecretaris heeft al duidelijk gemaakt dat zij het in tweede termijn doet.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dan heb ik toch een punt van orde. De staatssecretaris heeft gezegd dat zij gaat herhalen wat zij ook in het vragenuur al heeft gezegd. Maar het punt is precies dat de staatssecretaris in het vragenuur quasinonchalant meldt dat zij niet verrast is, en, als wij doorvragen wanneer zij geïnformeerd is over het uitstappen van NMBS, zij zelf zegt ...

De **voorzitter**:

Ik snap uw punt. Het was een punt van orde, dus dat gaat naar mij; dat hoeft u dus niet zo uitgebreid te melden. Volgens mij is het nu helder voor de staatssecretaris dat u

en mevrouw Van Tongeren allebei iets meer informatie willen dan de staatssecretaris heeft gegeven in het vragenuur. Ik herhaal dat wij haar in tweede termijn de gelegenheid geven om die informatie te verstrekken, zoals zij heeft toegezegd. Dan kunt u uw vragen stellen aan de hand van de tijdlijn die zij dan met ons deelt.

De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd wanneer er een fatsoenlijk aanbod ligt. De vervoerders hebben aangegeven dat zij hun verplichtingen willen nakomen. Nu is het van belang dat we op korte termijn duidelijkheid krijgen over een volwaardig alternatief. De vervoerders hebben een eerste beeld gegeven van een mogelijk alternatief. Ik heb dat een "eerste proeve" genoemd. Die moeten zij nu hardmaken. Zij moeten de daad bij het woord voegen. Ik heb een harde deadline gesteld voor deze laatste kans. Ik verwacht dus op korte termijn een uitgewerkt, volwaardig alternatief, dat we zullen toetsen. De vervoerders hebben daar intensief contact over. Het voorstel is deze zomer voorzien. Dan vindt de toetsing plaats. Die is heel belangrijk. Er wordt getoetst wat het oplevert voor de reiziger, wat het de reiziger biedt. Ook wordt getoetst of het juridisch houdbaar is en of het financieel acceptabel is. Voor 1 oktober zal het kabinet daarover een standpunt innemen.

De NMBS en de NS hebben ...

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, op het vorige punt.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik ken inderdaad de toetsmomenten die de hele tijd worden aangegeven en weet dat het daarbij gaat om de reiziger en de juridische en financiële kant. Dat zegt mij echter niet zo veel. Kan de staatssecretaris nader specificeren hoe die toetsing eruit ziet? Het juridische aspect snap ik nog wel, dat ligt allemaal vast. Maar wat moet het dan opleveren voor de reiziger en wat zijn dan de financiële kaders? Ik ben overigens wel bereid om de vraag over dat laatste punt, de financiële kaders, aan de minister te stellen, maar dan wil ik van de staatssecretaris wel weten wat het precies moet opleveren voor de reiziger. Is dat volledig gelijk aan de concessie die nu aan diggelen ligt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dan moet u denken aan zaken als het aanbod van treinen, de vraag of het over conventioneel spoor gaat of over het hsl-spoor, de vraag of Eindhoven in beeld komt – verschillende fracties vroegen hier al naar – en zaken als tariefstelling. Het betreft het brede palet: wat betekent het voor de reiziger en wat levert het op? Inderdaad is het kader de concessie.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Nog steeds zegt dat niets. Wat zijn dan de criteria voor het aanbod? Wat zijn dan de criteria voor de tarieven? Wat zijn de uitgangspunten daarbij? Hoe gaat de staatssecretaris toetsen? Dit zijn immers alleen maar algemene termen die de reizigers en de Kamer niet duidelijk maken wat precies het kader zal zijn waarbinnen in oktober dat, kennelijke exclusieve, recht van NS wordt besproken.

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

De situatie op dit moment is dat er een concessie en een onderhandelakkoord liggen. Die vormen het kader waarbinnen moet worden gewerkt. Dat betekent dat het volwaardige alternatief moet passen binnen de concessie. Ik heb ook gezegd dat er een marktconformiteitstoets gedaan zal worden. De toets wordt gedaan om te bekijken of er sprake zou kunnen zijn van staatssteun. Er zijn verschillende toetsen die we doen, betreffende de reiziger, en juridische en financiële aspecten. Het wordt volledig inzichtelijk gemaakt op het moment dat het volwaardige alternatief er is en wij dat getoetst hebben.

De heer **Klein** (50PLUS):

Ik heb een heel simpele vraag. Op 1 oktober is de deadline. Daarvoor is er tijd voor toetsen en alle activiteiten, dat is logisch. Houdt de staatssecretaris ook een plan B achter de hand? Stel dat er niet zo hard getoetst kan worden en op 1 oktober de reiziger niet bediend kan worden, kan de staatssecretaris dan een plan B inzetten? Of gaan we dan toe naar januari 2014, of zo?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Op 1 oktober ligt er een volwaardig alternatief met een toetsing en een kabinetsstandpunt bij de Tweede Kamer.

De heer **Klein** (50PLUS):

Het kan wel bij de Tweede Kamer liggen, maar kan het ook uitgevoerd worden?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat hangt af van het volwaardige alternatief dat wordt neergelegd. In de huidige situatie is er geen V250-materiaal. De huidige concessiehouder en de Belgische NMBS, waarmee ik een overeenkomst heb, bepalen het kader voor het volwaardige alternatief dat zij denken te kunnen aanbieden. Wij zullen dat toetsen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Gisteren tijdens het rondetafelgesprek werd nadrukkelijk aan de politiek gevraagd wat belangrijker is, vasthouden aan de concessie of ruimte geven aan de actuele vervoersvraag. Dat vraag ik nu ook aan de staatssecretaris. De concessie dateert al uit 2001, maar er zijn eigenlijk geen actuele vervoerscijfers.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat is een goed punt. Zoals u in de eerste proef hebt kunnen zien, kijken de vervoerders in het volwaardige alternatief breder. Ik wacht dat alternatief af.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Kan ik hieruit concluderen dat de staatssecretaris de vervoersvraag belangrijker vindt dan vasthouden aan de concessie?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik vind het belangrijk dat er straks een volwaardig alternatief ligt, waarmee de reiziger en de belastingbetaler bediend zijn, dat zich binnen de concessie afspeelt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De staatssecretaris gaat eigenlijk naadloos over naar mijn vraag, namelijk wat het kader van de concessie is. Blijkbaar is dit slechts met een stippelijntje getekend. De actuele vervoersvraag, de vraag of Den Haag wordt aange-

sloten en de vraag of Eindhoven kan worden aangesloten, vielen namelijk niet binnen de oorspronkelijke concessie. Wat is het kader van de concessie?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Zoals ik al zei, is dat de hsl-concessie die er nu ligt, die met HSA is afgesproken. Ik heb separate afspraken over bediening gemaakt met de NMBS. Daarvan is de Kamer op de hoogte. Binnen dat kader gaan de vervoerders ervan uit dat zij een volwaardig alternatief kunnen bieden. Ik wacht dit af en zal het mede op marktconformiteit toetsen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het is het een of het ander. Of het ligt binnen het kader van de concessie, of wij gaan naar een actuele vervoersvraag. Die is niet voor niks geactualiseerd, want die ligt buiten het oude kader van de concessie. Waarop koerst de staatssecretaris? Binnen of buiten het oude kader?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Daarop heb ik zojuist antwoord gegeven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De staatssecretaris blijft erop hameren dat er een volwaardig alternatief moet zijn en dat het snel moet. Waarvandaan haalt de staatssecretaris het optimisme en het geloof dat dit met de NMBS en de Belgische staat mogelijk is?

Staatssecretaris **Mansveld**:

In de huidige situatie hebben wij een concessie met HSA en een set van afspraken met de NMBS. Doordat het technisch niet haalbaar is dat de V250-treinen rijden, zijn wij in een situatie beland waarin die niet aan de orde zijn. De vervoerders hebben aangegeven dat zij een volwaardig alternatief kunnen bieden. Ik wacht dat af. Daarna zal dit getoetst worden, onder andere op marktconformiteit en op financiële en juridische aspecten. Het alternatief komt met de toetsen naar de Kamer. Na zal duidelijk zijn of het inderdaad een volwaardig alternatief is of niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat zij het afwacht. In de schriftelijke beantwoording las ik dat zij op 10 juni met de Belgische minister heeft afgesproken om nauw contact te houden. Hoe moet ik dat rijmen met "ik wacht het af"?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik wacht het volwaardig alternatief af. De stappen daar naartoe zijn dat wij nauw contact houden en dat er intensief contact is tussen vervoerders. Wij bekijken of uiteindelijk een volwaardig alternatief kan worden geboden binnen de concessie, tegemoetkomend aan de reiziger en binnen de juridische en financiële kaders.

De heer **Bashir** (SP):

Gisteren was er een hoorzitting over dit onderwerp. Beide spoormannen hebben daar gezegd dat zij de concessie willen uitvoeren, waarbij zij vooral op zoek zijn naar mogelijkheden om de reiziger tegemoet te komen, zodat straks een beter product kan worden aangeboden. Ik begrijp niet waarom de staatssecretaris zich afwachtend opstelt, want zij kan aan tafel gaan met NS en NMBS om mee te spreken en richting te geven. Zij is immers, samen met de minister van Financiën, aandeelhouder namens de

Mansveld

Nederlanders. Als het weer fout gaat, krijgen wij de rekening. Zou het daarom niet beter zijn dat de staatssecretaris aan tafel gaat zitten en richting geeft?

Staatssecretaris Mansveld:

Wat de heer Bashir zegt, is heel goed. In het eerdere debat over dit onderwerp heeft de Kamer aangegeven te zoeken naar mogelijkheden die zich binnen de concessie zouden kunnen afspelen. Eindhoven is in dat verband genoemd, evenals de oude Beneluxtrein – ik spreek over "de oude Beneluxtrein", omdat die opgeheven is – zoals wij kunnen terugzien in de eerste proeve. Ik heb twee nota's gekregen, een van GroenLinks en een van de ChristenUnie. Het lijkt mij goed dat ik ook die overhandig aan de NS en de NMBS. De NMBS luistert naar wat zij hoort en ook wij zitten daarbij aan tafel. Uiteindelijk echter zal er een volwaardig alternatief moeten worden aangeboden door de vervoerders waaraan de concessie is verleend en waarmee ik een afsprakenstel ben overeengekomen. Het aanbod moet van die organisaties komen. Wij kunnen dan vervolgens beoordelen of dat aanbod volwaardig is. Als het volwaardig is, leg ik het aan de Kamer voor en als het niet volwaardig is, komen wij in een andere situatie terecht.

De heer Bashir (SP):

Het woordje "afwachtend" moeten wij dus niet letterlijk nemen. Ik neem aan dat de staatssecretaris bij het overleg gaat zitten en ervoor zal zorgen dat de reiziger straks een goed product kan worden aangeboden.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik wil het beste aanbod voor de reiziger, dat bovendien gelijkwaardig is aan de waarde van de concessie. Ik wacht het uiteindelijke aanbod af. De weg daar naartoe zullen wij gezamenlijk afleggen, maar het aanbod moet van NMBS en NS komen. Tussen de waarde van het aanbod voor de reiziger en de waarde van de concessie zit de ruimte om nieuwe wensen in te vullen. In de eerste proeve heeft men al een deel van die wensen teruggezien. Volgens mij zat daarbij ook een van de wensen van de SP-fractie. Er moet eerst hard gewerkt worden om dat bij elkaar te brengen.

De heer Hoogland (PvdA):

Houdt de staatssecretaris vast aan de reistijden die in de concessie genoemd zijn?

Staatssecretaris Mansveld:

Dat zal moeten blijken. Het is de vraag welk aanbod, welk totaalpakket er komt en of dat de waarde van de concessie heeft.

De heer Hoogland (PvdA):

Dat is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Ik kan concluderen dat de reistijden voor de staatssecretaris niet vaststaan en dat daarmee ook de concessie is losgelaten. De staatssecretaris heeft in feite de keuze tussen het optimale aanbod voor de reiziger en het alleen voldoen aan de concessie. Ik merk dat de staatssecretaris kiest voor het optimale aanbod voor de reiziger.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik kies voor evenwaardigheid. Het gaat om de waarde van het alternatief en de waarde van de concessie. Die moeten evenwaardig zijn en de marktconformiteitstoets kun-

nen doorstaan. Ik heb veel suggesties gehoord vanuit de Kamer en daarnaast liggen er enkele andere suggesties die kunnen worden meegenomen in het volwaardig alternatief. Het pakket dat uiteindelijk zal worden samengesteld door de twee vervoerders, zal getoetst moeten worden op evenwaardigheid. Ik kan op voorhand geen garanties geven om welke treinen het gaat en in welke frequentie zij zullen rijden. Het gaat om het totaalpakket aan evenwaardigheid.

De heer De Rouwe vraagt waarom nog moet worden doorgegaan met NS. Ik begrijp dat hij bedenkingen heeft bij de NS, gezien deze situatie, maar ik wil graag een zuivere scheiding maken in het oordeel over de NS als aanbieder van vervoer over de hsl en als aanbieder van vervoer over het hoofdrailnet. Voor het vervoer over de hsl krijgt de NS deze laatste kans. Ik zal heel goed bezien wat de NS kan leveren, maar op dit moment sla ik een reële kans op een volwaardig alternatief nog niet in de wind. Wat dat oplevert, zal op 1 oktober moeten blijken.

De heer Hoogland vraagt of ik de vervoerders heb gevraagd om een voorstel dat voldoet aan de eisen of om een voorstel voor zo goed mogelijk vervoer voor de reiziger. Ik heb net al aangegeven dat ik daarin evenwaardigheid zoek. In reactie op eerdere vragen heb ik ook aangegeven dat ik de ideeën en aandachtspunten voor dat alternatief heel belangrijk vind. Ik ga echter niet over de invulling. Wij gaan samen op stap, maar de invulling is aan de vervoerders. Ik ben net zo nieuwsgierig naar het uiteindelijke volwaardige alternatief als de heer Hoogland.

Mevrouw Dik-Faber vraagt of de verbinding Eindhoven-Breda-Antwerpen kan worden gerealiseerd. Dat past in datzelfde plaatje. Zij heeft gezien dat haar eerste inbreng is meegenomen. De vervoerders zijn zich heel bewust van het belang van een goede ontsluiting van Noord-Brabant.

De SP heeft gevraagd of ik vind dat de Thalys in het pakket moet. De vervoerders kunnen ervoor kiezen om met de Thalys vervoer over de HSL aan de reiziger te bieden. Dat stellen zij nu ook weer voor. Wat zij op tafel hebben liggen, is echter substantieel anders. Het moet gaan om bewezen materieel, techniek en vervoerders zoals de Thalys, maar het is allemaal aan de vervoerders om dat hard te maken voor mij.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb nog een korte vraag over het vorige punt. Is de staatssecretaris bereid om voor de verbinding Eindhoven-Breda-Antwerpen te kijken naar de mogelijkheden van een éénuursfrequentie in plaats van een trein per twee uur? Wil zij bekijken wat daarin de kansen zijn qua vervoersvragen, of er eventueel een onrendabele top op die lijn zit en hoe wij dat kunnen oplossen? Dat zou een motie schelen.

Staatssecretaris Mansveld:

Dat gaat mee in het totaalpakket. Als u hier vertelt wat u in een volwaardig pakket wilt hebben, zal alles wat dan extra over conventioneel spoor gaat uiteindelijk zijn weerslag hebben op de hsl. Alles wat u inbrengt waarvan u vindt dat het bindend moet zijn, ontnemt ruimte op andere plekken. Ik heb al gezegd dat de vervoerders zich heel bewust zijn van het belang van ontsluiting van Noord-Brabant. Het is gisteren zelfs hardop genoemd in de hoorzitting. Of het dan een éénuursverbinding wordt en dergelijke, hangt af van het totale pakket. Ik kan u dat hier niet toezeggen.

Mansveld

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

De staatssecretaris kan het niet toezeggen, maar volgens mij belooft zij nu om dat te onderzoeken. Ik ben daar heel blij mee. Volgens mij zijn er ook hier kansen. Er is al een verbinding Antwerpen-Noorderkempem. De trein kan zo doorrijden naar Breda. Wij kunnen hier snel met een oplossing komen. Wil de staatssecretaris ook daarnaar kijken?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik zeg niet toe dat ik dingen zal onderzoeken. Ik geef aan dat datgene wat u inbrengt, wordt meegenomen. Ik zal dat communiceren naar de vervoerders. Zij hebben gisteren in de hoorzitting al laten blijken dat zij zich bewust zijn van het belang van ontsluiting van Noord-Brabant. Ik kan er echter niet op vooruitlopen hoe dat uiteindelijk zijn plek vindt in een volwaardig alternatief dat vervolgens kan voldoen aan de waarde van de concessie.

De heer **Bashir** (SP):

Als de NS in de Thalys zou participeren, heb je niet alleen ervaring en kennis in huis, maar ook meteen invloed: je kunt iets doen aan de tarieven en aan de reserveringsplicht. Is het niet beter dat de NS gewoon in de Thalys gaat participeren in plaats van weer een eigen hsl-bedrijf op te richten? Is de staatssecretaris bereid om in die gesprekken ook deze optie nadrukkelijk mee te nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik benader deze situatie vanuit de concessieverlenende rol. Als de Thalys wordt gevraagd om te participeren in een alternatief, is dat aan de vervoerders en zou dat wellicht voor een deel een oplossing kunnen bieden. Of de NS moet participeren in de Thalys of in welk bedrijf dan ook, is mijns inziens een zaak van de NS.

De heer **Bashir** (SP):

Dan geef ik deze vraag graag door aan de minister van Financiën. Hij is aandeelhouder en daarmee eigenaar van de NS. Misschien kan hij zo meteen hierop ingaan.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer Bashir heeft gevraagd of de TRAXX geschikt gemaakt kan worden of dat er materieel geleased kan worden. Dat is onderdeel van het onderzoek van de vervoerders naar welk materieel beschikbaar is, welk materieel beschikbaar gemaakt kan worden en of het in Nederland en in België kan rijden. Die complexe puzzel zal in het alternatief volledig bij elkaar moeten komen.

Een aantal fracties heeft gevraagd wanneer de tijdelijke treindienst zestien keer per dag rijdt en hoeveel treinen er in december zijn. De Kamer kent mijn ambitie. Ik vind het heel belangrijk dat die tijdelijke oplossing één keer per uur gaat rijden. NS deelt deze ambitie. Ik kan echter geen garanties geven. Ik heb begrepen dat men met een voorstel naar mij komt om op te hogen. Ik zal het gesprek daarover zeer kritisch ingaan. Op zeer korte termijn wordt een voorstel uitgewerkt om die treindienst zo snel mogelijk te versterken. Men heeft mij gemeld dat men de benodigde rijkswagen en locomotieven hiervoor beschikbaar aan het maken is. De Kamer kent mijn ambitie, maar ik kan geen garantie geven. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk informeren als duidelijk is wat mogelijk is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Betekent dit dat de Beneluxtrein dan gewoon weer in Amsterdam start en daar ook weer eindigt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wij spreken hier over twee verschillende dingen. Eén punt is de tijdelijke oplossing die momenteel rijdt van Den Haag naar Brussel. Ik vind het belangrijk dat de frequentie daarvan verhoogd wordt. De Kamer kent mijn ambitie daarin. De vervoerders zullen die ambitie herkennen als zij dit horen, want daar herinner ik hen regelmatig aan. Of de Benelux-trein weer gaat rijden vanaf Amsterdam, is een ander punt. Dat gaat over het volwaardige alternatief. Wij moeten afwachten of de vervoerders een plek kunnen vinden voor het volwaardige alternatief. Ik houd het zo open omdat ik niet weet hoe het volwaardige alternatief van de vervoerders er uiteindelijk uit gaat zien. Zoals bekend, is daarbij ook gesproken over de Benelux-trein. De vervoerders hebben die zelf in de hoorzitting volgens mij een aantal keren genoemd. Of en, zo ja, op welke wijze die in het alternatief past om dat de waarde van de concessie te geven, weet ik nog niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp niet waarom wij hier zo moeilijk over doen. ProRail zegt dat het kan. NS zegt dat als de Kamer erop staat, het mogelijk is. De reizigers zeggen: wij hadden eerst die Beneluxtrein, toen kregen wij die flop van een Fyra, dus waarom kunnen wij, nu de Fyra niet rijdt, niet gewoon terug naar de Beneluxtrein? Dat lost voor een flinke groep mensen een probleem op. Ik hoor de staatssecretaris met een heleboel woorden zeggen: ja, nou, eigenlijk niet, een beetje, misschien, ik weet het niet. Pak nu gewoon eens door!

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Van Tongeren luistert niet goed. Ik heb heel goed naar mevrouw Van Tongeren geluisterd. Zij zegt dat NS heeft gezegd: "als de Kamer erop staat". Dat is precies wat ik net ook aan mevrouw Dik-Faber probeerde uit te leggen. Het kan zijn dat de Kamer hier eisen gaat stellen aan het volwaardig pakket. Als zij die dingen erin wil hebben, is het mogelijk dat andere dingen niet kunnen. Dan zou de conclusie kunnen zijn dat wij niet op een volwaardig pakket uitkomen dat de toets doorstaat wat betreft marktconformiteit. Ik maak deze opmerking heel bewust. Het is heel makkelijk om een eisenlijst in te vullen. De vraag is of wij daarmee uiteindelijk de reiziger dienen als blijkt dat wij een alternatief hebben dat niet volwaardig is. Dan hebben wij immers mogelijk niets.

De heer **De Rouwe** (CDA):

De vraag is: wat dan? De staatssecretaris hoort de Kamer. Die heeft allemaal ideeën, die allemaal nobel zijn. Ik zou er zelf ook een groot voorstander van kunnen zijn. Ik deel de analyse van de staatssecretaris dat als wij dat doen, dat wel effecten heeft op de dienstregeling. Het zomaar kunnen zijn dat er in oktober stukken voorliggen waaruit blijkt dat er geen volwaardig alternatief is, maar dat er opnieuw gekeken is met vele consequenties. Dat is niet onlogisch. Mijn eenvoudige vraag is: wat dan?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Als wij in die situatie komen, denk ik dat wij op dat moment verder moeten kijken wat wij gaan doen. Dan zal

Mansveld

zich een aantal mogelijkheden uitsplitsen. Daar ga ik nu niet op vooruitlopen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat is precies het punt. Dat is doormodderen. Je weet dat je straks mogelijk in de problemen komt, misschien wel financieel. Misschien kom je erachter dat de concessie aangepast moet worden. Dat zijn nou precies de oogkleppen die ik de staatssecretaris verwijt op te hebben. Je weet, als je al deze verhalen hoort, dat die concessie gigantisch aangepast gaat worden. Je weet welke consequenties dat heeft in het licht van de juridische afspraken over het contract. De staatssecretaris blijft weigeren om er nu al andere partijen bij te betrekken. Ik voorspel dat wij hier in oktober opnieuw staan met de conclusie: de concessie wordt aangepast en alles ligt weer open. Dan zijn wij weer een aantal maanden verder zonder dat de reiziger één stap dichterbij het station en de trein is gekomen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb eerder bepleit dat wij zeer zorgvuldig, stap voor stap verder moeten. Er ligt binnenkort een alternatief. Dat wordt getoetst. Er zal bekeken worden wat het oplevert voor de reiziger, of het juridisch en financieel haalbaar is en wat de effecten zijn na 1 oktober. Dat alles komt de Kamer toe voor 1 oktober, met een kabinetstandpunt. Ik heb het net gezegd: juiste informatie, zorgvuldigheid, tussen nu en 1 oktober, vijftien weken. Dan kun je nu wel zeggen: het V250-materieel rijdt niet, dus einde concessie, einde alles. Ik zeg: nee, er moet een volwaardig alternatief voor de reizigers komen en dat wordt nu onderzocht. Die keuze hebben wij gemaakt. Op 1 oktober ligt dat er.

Dan kom ik op de marktconsultatie. De heer De Rouwe vraagt waarom er geen andere partijen bij worden betrokken. Als je andere partijen wat vraagt, wat vraag je dan precies? Is dat dan al een opmaat naar aanbesteding? Ik heb juridisch laten toetsen of marktconsultatie in deze fase mogelijk is. Dus technisch kan heel veel mogelijk zijn, maar het antwoord daarop is: nee.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter, dit is een ander punt.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dit is een antwoord op de tweede vraag.

De **voorzitter**:

Volgens mij was dit een antwoord op uw vraag. Als u nu achteraan in de rij aansluit, kunt u zo meteen weer een vraag stellen.

Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dit is inderdaad een ander punt en daar heb ik ook een vraag over, maar ik heb ook nog een vraag over het vorige punt. Ik hoor de staatssecretaris het woord "tijdigheid" nog niet noemen bij het beoordelen van dat volwaardige alternatief. Overigens zijn de luisteraars volgens mij ondertussen het spoor bijster door die versterkte tussentijdse oplossingen en het volwaardige alternatief. Welke rol speelt tijdigheid daarin? Daarmee bedoel ik: wanneer gaan wij over van de tijdelijke trein naar Den Haag naar de mogelijk permanente trein naar Amsterdam? Welk tijdsplan hanteert de staatssecretaris daarbij?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat zal 1 oktober blijken uit het alternatief dat wordt neergelegd door de NS en de NMBS. Tot die tijd hebben wij te maken met een tijdelijke oplossing.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Op 1 oktober weten wij meer, maar als de staatssecretaris gaat toetsen of een alternatief volwaardig is, moet zij meenemen wanneer dat alternatief kan worden geïmplementeerd. Daarom vraag ik aan haar welke randvoorwaarden zij daarbij hanteert. Mag het nog jaren duren of moet zo'n volwaardig alternatief aan het eind van het jaar te implementeren zijn? Daarom vroeg ik hoeveel treinen er rijden met de kerst. Of moet dat in ieder geval in 2014 te implementeren zijn? Welk kader hanteert de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Van Veldhoven zegt het helemaal juist: het moet te implementeren zijn. Ik heb eerder van een van de fracties het woord "ingroei" gehoord. Wij zullen zien welke vorm dat alternatief heeft en in welk tempo dat kan worden uitgerold.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik wil nog even terugkomen op die datum van 1 oktober. Het traject dat de staatssecretaris uiteenzet, is een heel goed traject. Je geeft de NS volledig de kans om met een goed plan te komen. Je weet wat je wilt; de condities van de concessie liggen er. Maar het punt van zorg, dat meerdere hebben verwoord onder wie de heer De Rouwe, is wat er gebeurt als het niet aan de gestelde eisen en wensen voldoet. Moeten wij dat traject dan opnieuw ingaan? Is het niet verstandig dat de staatssecretaris in de aanloop naar 1 oktober vanuit haar portefeuille ook een traject start en de markt op die manier verder verkennt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het ongeduld en het opkomen voor het belang van de reiziger sieren deze fracties, maar de zorgvuldigheid en de stap-voor-stapbenadering zijn heel belangrijk. Wij willen eerst duidelijkheid hebben over de technische gesteldheid. Dat heeft vier maanden geduurd. Die duidelijkheid hebben wij sinds drie weken. Wij weten dat er geen V250's gaan rijden. Nu wil ik duidelijkheid over het alternatieve vervoersaanbod dat er komt. De volgende vraag zal gaan over duidelijkheid over de concessiestructuur. Het is goed om de stappen in volgorde door te lopen. Ik begrijp het ongeduld. Ook ik ben ongeduldig. Het liefst wil ik morgen het perfecte voor de reiziger en de belastingbetaler. Wij zijn echter in deze situatie beland. Wij staan op dit punt en moeten er met juistheid en zorgvuldigheid stap voor stap doorheen. Om die reden moet er voor 1 oktober 2013 een kabinetstandpunt liggen, op korte termijn maar wel stap voor stap.

De heer **Bisschop** (SGP):

De zorgvuldigheid die de staatssecretaris bepleit, deelt de SGP ten volle. De SGP vermag alleen niet in te zien dat je alleen maar zorgvuldigheid betracht als je dat NS-traject volgt. Je kunt heel goed naast het NS-traject een eigen traject volgen, zodat je op 1 oktober 2013 behalve het aanbod van de NS ook inzicht hebt in eventuele alternatieven. Volgens mij is dat juist een uiterst zorgvuldig traject. Ik dring er bij de staatssecretaris op aan om tevens

Mansveld

dat parallelle traject te lopen. Dat is geen inbreuk op de zorgvuldigheid, integendeel.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb zojuist geprobeerd een eerste aanzet te geven in de beantwoording van de heer De Rouwe en nu vraagt ook de heer Bisschop ernaar. Ik ben er ook aan toe in mijn beantwoording. Zal ik antwoorden op de vraag van de heer Bisschop?

De **voorzitter**:

Soms werkt het ook om het antwoord meteen te geven, dan hoeft dat straks niet meer.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik was bij de beantwoording van de heer De Rouwe op het punt gekomen dat ik geen openbare vraag kan stellen. Welke vraag met welke randvoorwaarden moet ik stellen en krijg ik dan niet een aantal prachtige brochures van vervoerders met alles wat mogelijk is, maar die zij dan nog wel hard moeten kunnen maken? Als je bij een marktconsultatie een onvoldoende scherp beeld krijgt van hoever aanbieders echt willen gaan, is die voor mij op dat moment niet relevant, omdat ik dan zou moeten doorvragen. Dan kom ik op het aanbestedingspad terecht. In de periode tot 1 oktober 2013 ga ik geen marktconsultatie doen, omdat daar juridisch een heel ingewikkelde grond voor is. Ik kan niet op weg gaan naar een aanbesteding voor 1 oktober 2013, want dan is de consequentie dat wij derden ook de kans moeten geven. Ik heb gezegd dat ik eerst een volwaardig aanbod van de huidige vervoerders wil. Daarna kijken wij verder. Ik kan namelijk niet een beetje aanbesteden. Het is het een of het ander.

De **voorzitter**:

De heer De Rouwe had zich al eerder gemeld.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Er wordt hier een mist van jewelste opgeroepen. De staatssecretaris creëert valse tegenstellingen door te stellen dat zorgvuldigheid voorgaat. Niemand in dit parlement – ook de heer Bisschop of het CDA niet – betoogt dat het niet zorgvuldig moet. Alleen met de uitspraak "het moet zorgvuldig en dus kan het niet" laat ik mij echter niet wegzetten. Er wordt gesteld dat het juridisch niet kan en dat bevreemdt mij. Wij hebben eergisteren hierover antwoord gekregen en over dit punt wordt nergens gesproken. Er wordt alleen gedreigd met een bedrag van 1,4 miljard dat dan ter discussie komt te staan.

De **voorzitter**:

De bedoeling van een interruptie is dat er een korte vraag wordt gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mijn vraag is: kan het juridisch advies dat nu kennelijk boven tafel komt en verder niet is geduïd, vandaag nog naar de Kamer komen? Wij zijn er eerder niet over geïnformeerd. Het komt in één keer opdoemen en dat komt voor de staatssecretaris toevallig goed uit. Dan wil ik vandaag nog dat advies hebben om het te kunnen beoordelen. Wij hebben alleen verkennende gesprekken gevraagd ...

De **voorzitter**:

Nee, mijnheer De Rouwe, dit is geen inbreng maar een interruptie. Ik geef de staatssecretaris de kans om te antwoorden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb de landsadvocaat gevraagd op welk moment ik een marktconsultatie kan doen en op welk moment ik een antwoord kan krijgen dat voldoende is. Het advies was om dat niet te doen, omdat je dan het hellend vlak opgaat naar de aanbesteding en dat is niet de situatie waarin wij ons op dit moment willen begeven.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik maak hier heel groot bezwaar tegen. Wij hebben de afgelopen dagen vele vragen gesteld. In de antwoorden komt het hele advies niet aan de orde en nu doemt het ineens op. Dan wil ik graag weten wat het advies is en wat de inhoud daarvan is. Ook wil ik weten op basis van welke wet en welke artikelen het kennelijk niet mogelijk zou zijn. De informatie die ik heb, is namelijk tegenovergesteld. Het is gewoon mogelijk om verkennende gesprekken te voeren met andere partijen dan de NS om na te gaan of zij ook mogelijkheden hebben tot een toekomstige exploitatie. Dat is gewoon mogelijk binnen de bestaande wetten. Ik vind dat de staatssecretaris echt een loopje neemt met het parlement. Vele vragen zijn gesteld, en nu komt dit ineens als een duveltje uit een doosje. Daarom vraag ik de staatssecretaris om het advies vanmiddag nog naar de Kamer te sturen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb aangegeven dat marktconsultatie een onvoldoende scherp beeld geeft om dat op dit moment te kunnen vergelijken. Op het moment dat ik die weg opga, kom ik op een juridisch hellend vlak qua aanbestedingen terecht. Ik denk dat dit uitermate onverstandig is. Door een van de Kamerleden werd net gesteld: u kunt ook de telefoon pakken. Ik denk echter dat één telefoongesprek niet de grondslag kan zijn voor wat een marktconsultatie of iets anders kan bieden. Ook een tussenpersoon zal daarin onvoldoende aanbod bieden.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe wil graag een antwoord op de vraag of u dat advies vandaag nog naar de Kamer kunt sturen, zo niet, waarom niet.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik moet checken of een advies van de landsadvocaat aan mij openbaar is. Voor zover ik weet, is dat niet zo.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, dit was een antwoord. Ik zeg tegen iedereen: u hebt veel vragen. Ik wil u allen de kans geven om veel vragen te stellen. Dat kan echter alleen als u ze kort stelt. Mijnheer De Rouwe, ik heb het geprobeerd; ik wil niemand het woord ontnemen. Laat ik duidelijk zijn: ik ga er echt scherp op letten. Anders ga ik het aantal interrupties beperken.

Mevrouw Dik staat het langst bij de microfoon.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik kan de staatssecretaris steunen in haar traject tot 1 oktober. Dan kan zich natuurlijk de situatie voordoen dat er een pakket ligt dat niet aan de eisen voldoet. Welke ruim-

Mansveld

te is er dan nog, ook in juridische zin, om een marktanalyse uit te voeren, andere partijen uit te nodigen et cetera. We lopen immers tegen een deadline aan van een nieuwe concessieperiode, een nieuwe concessie voor het hoofdtraject die in 2015 moet ingaan en waar de hsl in geïntegreerd is. Zitten we niet ongelooflijk klem als we daar pas eind dit jaar mee aan de slag gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Dik-Faber stelt een heel terechte vraag. Als het aanbod niet voldoende is, wat dan? Dan komen we in een situatie terecht waarin de vraag is hoe we na 1 oktober verdergaan met de concessie. Op dat moment zou een van de mogelijkheden kunnen zijn dat we weer een nieuw aanbestedingstraject ingaan. Er zijn echter nog andere mogelijkheden. Dat is het punt: daar wil ik nu niet op vooruitlopen. Eerst wil ik graag het alternatief zien en dat kunnen toetsen. Als dit de toets niet doorstaat, komen we precies in de situatie terecht waarin het belangrijk is om ons af te vragen of we ervoor kiezen om opnieuw aan te besteden. We zouden ook kunnen kiezen voor een nieuwe onderhandse gunning. We zouden er ook voor kunnen kiezen om helemaal niets te doen. Ik denk dat het laatste het minst in het belang van de reiziger is, want dan kunnen vervoerders rijden op elk moment dat ze zelf willen rijden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik denk dat het onverstandig is om te wachten tot 1 oktober om dit voorwerk, dat we nu al kunnen doen, te starten. Als we pas op 1 oktober om ons heen gaan kijken omdat er iets op tafel ligt dat niet voldoet, hebben we te kort de tijd op weg naar 2015 als de nieuwe concessie ingaat. Het lijkt mij ontzettend verstandig om in ieder geval het juridische voorwerk te gaan doen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Als blijkt dat de concessie niet houdbaar is, zijn we niet in twee weken klaar met de nieuwe marktconsultatie. Dan zal bekeken moeten worden welk traject er moet worden ingegaan. Een aanbestedingstraject duurt gemiddeld twee tot vijf jaar. Het klopt dus dat we dan wellicht een probleem hebben met de concessie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Als de staatssecretaris als beleidsbewindspersoon niet met marktpartijen meer zou mogen praten, kan de minister van Financiën, die de aandeelhouder is, dat werk dan niet alvast doen? De NS-directie en de NMBS-directie mogen het namelijk wel; dus dan zou de aandeelhouder dit kunnen overnemen. Dan hebben we een scheiding tussen beide bewindspersonen en dan winnen we minstens een halfjaar tijd. Ook mijn fractie verwacht namelijk dat er in oktober een ingroei-model tot 2022 ligt en geen volwaardig aanbod, en dat we dan met dezelfde problemen te maken hebben als nu. Zou de staatssecretaris dat willen overwegen? Wij lezen het graag na in het juridisch advies.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb net uitgelegd waarom ik de keuze heb gemaakt die ik heb gemaakt. Dat staat in de beantwoording van de vragen 78 en 79. Ik vind de vraag om marktconsultatie op dit moment niet de goede vraag. De vraag is of we dan een voldoende scherp beeld krijgen van wat andere partijen te bieden hebben. Andere partijen hebben contact

met mij opgenomen. Dat heb ik de Kamer ook laten weten. Ik werk binnen de huidige juridische relaties. Daarbinnen heb ik een overeenkomst met de NS en de NMBS en een concessie voor de HSA. Daarbinnen werk ik momenteel. Zij hebben een aanbod tot een volwaardig alternatief gedaan. Ik heb hun de gelegenheid daartoe gegeven. Ik wacht dat eerst af. Als het alternatief niet volwaardig is, als het niet alle toetsen doorstaat, dan komen we in de situatie waarin moet worden gekeken naar andere mogelijkheden en dan zou een nieuwe aanbesteding aan de orde kunnen zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vroeg niet om hetzelfde antwoord op de vraag van tien minuten geleden. Ik vroeg waarom de minister van Financiën het niet zou kunnen doen als aandeelhouder. Ik heb er vertrouwen in dat hij voldoende scherp is, vooral wat betreft de financiële kant van de zaak, om een verkenning te doen, om te bekijken of er alternatieven zijn.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, misschien moet de minister van Financiën deze vraag straks beantwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nee. Ik vraag of de staatssecretaris openstaat voor die optie. Ze zegt immers: ik kan het niet vanwege juridische moeilijkheden. Zou de minister van Financiën als aandeelhouder het dan wel kunnen?

De **voorzitter**:

Ik denk dat alleen de minister van Financiën zelf die vraag kan beantwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wil zij het? Voorzitter, ik vind niet dat u de vraag die ik aan de staatssecretaris stel, moet beantwoorden.

De **voorzitter**:

Dat is ook niet mijn bedoeling.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik laat de minister van Financiën in zijn rol van aandeelhouder deze vraag beantwoorden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, dan kunt u in tweede termijn – ik kijk alleen naar de volgordelijkheid van dat antwoord – die twee dingen aan elkaar koppelen en deze vraag opnieuw stellen. Dan weet u ook of de minister van Financiën het kan.

Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik zag de minister van Financiën opveren bij de suggestie van mevrouw Van Tongeren, dus het komt vast goed. Ik heb twee korte punten. Het eerste gaat over het juridisch advies. De wet is natuurlijk niet vertrouwelijk. Als de staatssecretaris een interpretatie krijgt van een wet, dan kan ik mij niet voorstellen dat die vertrouwelijk is. Als dat wel zo zou zijn, dan moet ze maar vóór de tweede termijn een brief schrijven waarin ze refereert aan de artikelen waaraan dat advies refereert, zodat wij dezelfde artikelen erop kunnen nakijken. Ik kom op mijn tweede punt. De staatssecretaris zegt: ik kan geen marktvraag doen omdat ik geen heldere vraagstelling kan geven. Maar de

Mansveld

staatssecretaris is net, althans in haar eigen woorden, glashelder geweest over het kader dat ze zal hanteren bij het beoordelen van het gelijkwaardige alternatief. Dat is namelijk de huidige concessie. Elk gelijkwaardig alternatief is in principe goed. Daarop moeten de marktpartijen zich dan dus kunnen richten. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Van Veldhoven gaat voorbij aan één feit: er ligt een onderhandelingsakkoord en ik heb een concessie. Ik heb afspraken met de HSA wat betreft de concessie en ik heb afspraken met de NMBS wat betreft een overeenkomst over bedieningen. Die afspraken en dat kader staan nog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ga daaraan in het geheel niet voorbij, want anders hadden we hier geen discussie vandaag. De discussie gaat juist over de vraag hoe we in oktober beoordelen of dat volwaardige alternatief een volwaardig alternatief is, dat de beste oplossing is voor de reiziger en de belastingbetaler. Dat kun je alleen doen als je het ook kunt meten ten opzichte van iets anders. Ik begrijp nog de juridische moeilijkheden van de staatssecretaris om het expliciet uit te vragen. Daarvoor heb ik nog wel begrip. Het staat marktpartijen echter vrij om bij de staatssecretaris iets onder de aandacht te brengen. Volgens mij is het voor hen, na dit debat te hebben gehoord, glashelder welk kader zij daarvoor moeten hanteren. Is de staatssecretaris bereid om, wanneer zij het volwaardige alternatief in oktober beoordeelt, ook nog eens te bekijken wat er in de brievenbus ligt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het volwaardige alternatief wordt voor 1 oktober beoordeeld. Ik wacht eerst het volwaardige alternatief af. Daarna, als het niet volwaardig is, zullen we de weg opgaan dat we bekijken of de NS en de NMBS het kunnen doen, of de concessie in stand blijft en of zij de laatste kans kunnen waarmaken. Dan zullen wellicht ook andere partijen weer in beeld komen.

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mijn eerste vraag, om een brief met de juridische artikelen, was nog niet beantwoord.

De **voorzitter**:

U weet dat ik altijd zeg: als u er één stelt per interruptie, dan weet u ook zeker dat die wordt beantwoord.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb bij de vragen 78 en 79 toegelicht wat mijn kader is. Daar verwijs ik dus ook naar. Ik denk dat dit voldoende informatie is.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben heel verbaasd over de vragen die hier gesteld worden. Die werpen mist op, want er wordt gedaan alsof we binnen een paar weken een nieuwe concessie hebben. Kan de staatssecretaris ons heel kort schetsen hoe het gaat met zo'n consultatie en vervolgens een aanbesteding? Hoe lang duurt dat? Wanneer kunnen we nieuwe

treinen laten rijden als er een nieuwe concessie uitgeschreven wordt en er een nieuwe aanbieder is? Wanneer worden de treinen gekocht? Volgens mij is dat namelijk niet binnen een paar weken. Dat duurt misschien wel tien jaar en daar heeft de reiziger helemaal niets aan.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb zonet al aangegeven dat er op het moment dat de concessie vervalt een aantal mogelijkheden zijn voor wat betreft het internationale vervoer. De ene mogelijkheid is dat wij helemaal niets doen. Dat betekent dat treinen kunnen gaan rijden wanneer zij willen maar ook kunnen stoppen wanneer zij willen. Een andere mogelijkheid zou zijn dat er een nieuwe onderhandse gunning wordt gedaan. Ook zou er een nieuwe aanbesteding gedaan kunnen worden. Tijdspaden van aanbestedingen beslaan gemiddeld twee tot vijf jaar en daarom is het heel belangrijk dat wij eerst kijken naar een volwaardig alternatief. Dit is namelijk een laatste kans binnen de huidige concessie en de huidige afspraken. Daarna kunnen we in een heel andere situatie terecht komen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De ChristenUnie heeft gevraagd of de actuele reizigersvraag past op het aanbod. Ik zal het voorstel van de vervoerders onder andere toetsen op de match tussen vervoersaanbod en vervoersvraag.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd wat de marktwerking eigenlijk heeft opgeleverd. Wat de marktwerking heeft opgeleverd is groei op het spoor. Zowel bij de NS als decentraal zijn er meer treinen gaan rijden. Hier staat tegenover dat het bij de hsl tegenvallend is geweest. Ik wil deze twee zaken graag van elkaar onderscheiden en ik wil nu van de NS en de NMBS weten hoe zij op de hsl hun verplichtingen kunnen nakomen en het alternatief kunnen invullen.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of ik naar het publieke belang kijk. Daarop ben ik al ingegaan.

De samenwerking tussen de vervoerders beoordeel ik als goed. Natuurlijk heeft iedereen eigen belangen, maar zij zullen samen tot een aanbod komen. Uit de hoorzitting is ook gebleken dat de vervoerders hier samen mee in de weer zijn. Ik ben dus nieuwsgierig naar hun voorstel.

De **voorzitter**:

De heer De Graaf heeft een vraag over een eerder punt.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik heb met verbazing geluisterd naar het antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Daarover nadenkend vind ik toch dat het advies van de landsadvocaat naar de Kamer moet komen. Ik ben nu, geloof ik, de vierde in rij die het vraagt en ik wil er een helder antwoord op van de staatssecretaris. Het hoeft niet eens mijn standpunt te zijn dat ik voor het opengooien van de concessie ben, maar ik wil wel dat mijn collega's en ik volledig worden geïnformeerd. Daarom doe ik nogmaals een dringend beroep op de staatssecretaris om het advies van de landsadvocaat aan de Kamer te sturen, desnoods voor de tweede termijn.

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het advies van de landsadvocaat is vertrouwelijk, en ik ben hierop ingegaan in mijn antwoorden op de vragen 78 en 79.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u in de tweede termijn nog even uitzoekt hoe dit precies zit, omdat de Kamer er niet van overtuigd is dat het zo is. Als u er wat meer informatie over hebt, wordt misschien ook de mist weggehaald.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik zal onderzoeken of het vertrouwelijk ter inzage te leggen is, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de samenvoeging van het hoofdtrainnet en de hsl nog steeds van toepassing is. Ja, dat is het uitgangspunt. Hierover zijn in 2011 afspraken gemaakt. Dat zijn afspraken voor de reiziger. Ik houd de Nederlandse Spoorwegen hieraan en ik geef de Nederlandse Spoorwegen dus nog steeds de ruimte om hieraan voor 1 oktober te voldoen.

Ik ga nu in op de vragen over de concessie. Het kan zijn dat ik een deel daarvan al heb beantwoord. De heer De Rouwe heeft gevraagd waarom er geen harde eisen worden gesteld aan vervoerders op basis van de concessie-eisen. Die stel ik wel degelijk. Ik heb randvoorwaarden gesteld aan het alternatieve voorstel van de vervoerders. Een van die randvoorwaarden is het nakomen van de afspraken uit de concessie, en daar zal het voorstel ook op getoetst worden.

Mij is gevraagd of ik de reiziger centraal wil stellen in plaats van de NS. Dat doe ik. Ik heb de vervoerders nog een laatste kans gegeven, want dat biedt de beste kans op een snel en sterk pakket voor de reiziger. Ik heb net in reactie op de heer Bashir aangegeven wat de alternatieven zouden kunnen zijn. Bij de toetsing van de voorstellen kijk ik expliciet naar de effecten voor de reiziger.

Dan komen we op de sancties. Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw De Boer hebben gevraagd of ik sancties ga opleggen. Voorlopig ga ik niet over tot het opleggen van sancties. Dat heeft een reden. We zitten met een onvoorzien situatie zonder treinen. Een trein die er niet is, gaat van een sanctie niet rijden. Zodra er materieel gevonden is, kan ik gaan handhaven. De concessie kent een apart sanctieregime voor de schending van punctualiteitseisen en andere kwaliteitscriteria, maar de sancties op schending van het bedieningspatroon zijn strenger en staan zelfs in de wet, namelijk in de Algemene wet bestuursrecht. Die geeft een nog stevigere basis dan de afspraken in de concessie. Formeel gaat het niet om een boete, maar om een last onder dwangsom. En nu komt het: je kunt iemand niet door middel van een last onder dwangsom aan het onmogelijke houden, want er is geen last. Dan kan ik dus ook geen dwangsom opleggen. Ik heb wel aan de NS en de NMBS kenbaar gemaakt dat ik vanaf 1 oktober, als dat aan de orde is, bestuurlijk zal handhaven. Voor de NMBS geldt het civielrechtelijke pad. Dat betekent dat ik, als ik de middelen kan toepassen, ze ook zal gebruiken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Betaalt de NS wel de volledige concessievergoeding, ook in de periode dat er geen inkomsten zijn op de hsl?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ja.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Betekent dit dat ook de gelden van de afgelopen en de komende tijd gegarandeerd zijn? Dat was de deal uit 2011, namelijk dat de NS daar garant voor zou staan. Hoe betaalt de NS dat? Gaat dat ten koste van de ambities of van het treinkaartje? Je kunt niet zomaar geld op tafel toveren. Dat gaat altijd ten koste van iets. Wat zijn de afspraken met de NS daarover? Hoe betalen zij dat en ten koste waarvan betalen zij?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb met de NS een concessievergoeding afgesproken en die wordt tot op heden betaald. Ik ga ervan uit dat de NS die blijft betalen, in ieder geval zolang we het contract hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Precies, maar mijn vraag was of er afspraken zijn over de vraag waarvan de NS dat betaalt. Zeker als het nu ooploopt en er geen inkomsten tegenover staan, betekent dat een enorme schadepost voor de NS. Normaal gesproken kon de NS dat betalen uit inkomsten als de trein reed, maar die inkomsten zijn er nu niet. Waarvan betaalt de NS dit? Dat lijkt me een eenvoudige en heldere vraag. Wordt de NS of de reiziger gekannibaliseerd? Gaan de ambities naar beneden? Gaat de prijs omhoog? Waar komt dat geld dat er niet is omdat er geen inkomsten zijn ineens vandaan?

Staatssecretaris **Mansveld**:

De boekhouding van de NS is mij niet bekend. Zij betaalt een concessievergoeding voor het rijden op de hsl, te betalen door de HSA tot 2024. Als we de hsl-concessie intrekken, raak ik dat geld op de begroting van I en M kwijt. Heraanbesteding zal vermoedelijk minder opleveren. De vervoerders moeten alleen al daarom hun afspraken nakomen.

De voorzitter:

Ik zie dat u nog een keer wilt interrumperen, mijnheer De Rouwe, maar dat kan ik niet toestaan. Elke keer loopt u voor de derde keer naar de interruptiemicrofoon, maar we zouden proberen dat niet te doen. Gaat u verder, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik wil nog even doorgaan over het vorige punt. Er zijn wel inkomsten vanuit het binnenlands vervoer. De hsl rijdt niet, maar het binnenlandse deel van de concessie rijdt wel. De stelling dat er geen inkomsten zijn, is dus niet helemaal correct.

De heer Bisschop van de SGP heeft gevraagd hoe het mogelijk is dat er een eerste klas miskoop is gedaan. Volgens mij waren dat zijn woorden. De treinen zijn aangekocht door de vervoerders. Ik ben met mijn ministerie daarbij geen aanbestedende partij. Ik heb in de concessie eisen gesteld aan de rijtijden en de punctualiteit en die eisen zijn door de vervoerders meegenomen in hun uitvraag. In de concessie staat ook dat de verkrijging plaats

Mansveld

moet vinden volgens Europese aanbestedingsregels. De vervoerders hebben de treinen via een Europese aanbesteding besteld. Ik ga ervan uit dat dit in de parlementaire enquête aan bod zal komen.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd waarom er een bedrijf is uitgezocht dat helemaal geen ervaring heeft. De technische gesteldheid is een zaak van de vervoerders zelf. Zij hebben die aanbesteding bij AnsaldoBreda gedaan. Dit is dus buiten het ministerie en de Staat om door de vervoerders zelf gedaan en is ook de volledige verantwoordelijkheid van de vervoerders. Als ik daar verder op inga, kan dit effect hebben op de rechtelijke procesgang en dat wil ik niet. Ik denk dat mevrouw Van Tongeren dat ook niet wil. Voor de mogelijke financiële uitkomst hiervan, kijk ik naar de minister van Financiën.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mijn punt is het volgende. Als je je keuken laat verbouwen, vraag je niet aan een illustrator om een tekening te schetsen. Ook vraag je niet aan een stratenmaker om je keuken te verbouwen, want dan weet je dat de resultaten waarschijnlijk niet zo heel goed zullen zijn. Aan de KLM en de NS, die beide geen ervaring met hogesnelheidstreinen hebben, is de concessie gegund om dit te doen. Vervolgens hebben zij een bouwuitgevoerd die nog nooit succesvol een hogesnelheidstrein gebouwd heeft. Dat ging mijn vraag over. Komt dit misschien omdat de ambtelijke capaciteit zo'n ingewikkelde aanbesteding niet aankon en de NS dit vervolgens door gebrek aan ervaring niet aankon?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik begrijp de vraag van mevrouw Van Tongeren. Ik begrijp ook dat zij graag antwoord wil op die vraag. Ik ga op dit moment liever niet in op alleen al de suggestie "komt het misschien door ...?". Dat is namelijk een zaak tussen de leverancier en de afnemer die op dit moment een stevig meningsverschil hebben over de V250. De redenen daarvoor zullen voor een deel blijken uit de parlementaire enquête en voor een deel uit het juridische traject dat zeer waarschijnlijk zal gaan lopen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Toch vraagt de staatssecretaris alsnog de stratenmaker om de keukenkastjes recht te hangen. Zij heeft er namelijk vertrouwen in dat de NS dit alsnog voor elkaar zal krijgen. Waar is dat vertrouwen op gebaseerd? Ik vroeg dit al eerder. Of is dit gewoon een boekhoudkundige beslissing, in die zin dat het toch een puinhoop is en dit de minst kostbare optie is? Op hoop van zegen! Laten wij maar hopen dat ze met iets komen wat min of meer werkt.

Staatssecretaris Mansveld:

Het aanbestedingstraject en de wijze waarop er uiteindelijk gegund is aan HSA, zijn zaken van vele jaren geleden. Die onderwerpen zullen in de parlementaire enquête tevoorschijn komen. Met de kwaliteiten van AnsaldoBreda ben ik niet bekend. Al was ik daarmee bekend, dan nog is het voor mij ingewikkeld om mij daarover op dit moment uit te laten.

De voorzitter:

Nee, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Mijn collega's hebben dit ook gedaan. Dit is de eerste keer en ik heb een heel korte vraag gesteld.

De voorzitter:

Dan is dit uw wildcard. Gaat u gang!

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mijn vraag gaat niet zozeer over de Italiaanse treinenbouwer. De staatssecretaris stelt nu nog een keer het vertrouwen in de NS, namelijk dat die in oktober wel een keer komt met een aanbod dat werkt. Waar baseert de staatssecretaris dat vertrouwen op?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb met de NS een concessieovereenkomst evenals met de HSA. Ik heb bovendien afspraken met de NMBS. Die liggen vast. Binnen die afspraken wordt er nu een volwaardig alternatief aangeboden. Ik verval in herhaling. Wij hebben afspraken met deze partijen. De NS is een vervoerder. De NMBS ook. Zij zijn deskundig op het gebied van treinvervoer. Zij zullen een volwaardig alternatief aanbieden.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of het contract met AnsaldoBreda is opgezegd. Ja, ongetwijfeld zijn de juristen van de NS en de NMBS nu bezig met het inrichten van dat proces. Mogelijk ontstaat daarover een geschil. Ik kan daar geen uitlatingen over doen. Ik kan ook niet in het geschil treden.

De heer De Graaf vroeg naar de financiële toestand van AnsaldoBreda. Ik ben geen contractpartij van AnsaldoBreda. De NS en NMBS zijn contractpartijen. Zij hebben besloten om niet verder te gaan met het V250-materiaal. De financiële toestand van AnsaldoBreda is mij niet bekend. Hetzelfde geldt voor het procederen om geld tegen AnsaldoBreda. Dat zal moeten plaatsvinden door de NS en de NMBS.

Mevrouw De Boer en de heer Bisschop hebben gevraagd hoe het kan dat ondanks de controles de trein zo veel fouten kent en welke verantwoordelijkheden daarbij aan de orde zijn. Ik heb een brief gestuurd over de toelating en de handhaving en de rol van de ILT daarin. De V250 voldeed aan alle wettelijke eisen, de Nederlandse, Belgische en Europese eisen. De ILT is daardoor verplicht een vergunning te verlenen. Ik zal een audit daarop gaan uitvoeren. Een van de vragen daarbij is of het voorgeschreven proces en de technische vereisten voldoende waarborging bieden voor oplevering van een veilig en betrouwbaar voertuig. De vraag is natuurlijk hoe zo'n proces verloopt. Is dat een proces dat ook een goede uitkomst heeft en als dat proces niet goed zou zijn, zouden we dan niet een onderdeel daarvan moeten veranderen? Als het om Europese wetgeving gaat, zullen we dat op Europees niveau moeten doen. Als het om Nederlandse en Belgische wetgeving gaat, zou het op dat niveau moeten gebeuren.

De SGP heeft gevraagd naar de dubbelrol van Lloyd's hierin. Ik heb ook in de brief aangegeven op welke manier Lloyd's hierbij betrokken is geweest. Ze heeft zelf een statement gepubliceerd waarin ze haar rollen toelicht. Er staat onder meer in dat wat betreft de Europese spoorsector het gebruikelijk is voor een technische organisatie om meerdere rollen te hebben, maar dat die rollen wel strikt gescheiden moeten zijn binnen die organisatie. Ik denk dat dit een punt is waarnaar in de audit ook heel strikt gekeken moet worden. Op het moment dat gesignaleerd

Mansveld

wordt dat de rollen niet strikt gescheiden zijn of dat die borging niet op de juiste manier plaatsvindt, dan vind ik ook dat we dat aan de orde moeten stellen in Europa. Ik wacht de audit af en die kan de Kamer dan voor 1 oktober tegemoet zien.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of een concessie met zo'n lange looptijd nog wel wenselijk is. Een concessie is bedoeld om goede afspraken te maken over het serviceniveau voor de reiziger. Het gaat daarbij om het vastleggen van verplichtingen die je ook wilt kunnen borgen. Het is juist gebruikelijk om meer vast te leggen dan strikt door de markt gevraagd. Ik vind het dus wel opvallend dat de vervoerders het hebben over het aanpassen van deze afspraken. Ik heb zaken afgesproken en ik vind dat er geleverd moet worden wat er is afgesproken en dat de afspraken met de reiziger nagekomen moeten worden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik begrijp volledig wat de staatssecretaris hier zegt: ik heb een concessieafpraak en daar wil ik de vervoerders aan houden. In de hoorzitting kwam echter de hele tijd naar voren dat de reizigersvraag veranderd is. Ik hoorde de staatssecretaris daar eerder in het debat ook een opening voor geven. Wat is het nu? Houden we nu gewoon vast aan de concessieafspraken of gaan we straks kijken naar wat de reizigersvraag dan zou zijn?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb al eerder betoogd dat het gaat om de waarde van het alternatief ten opzichte van de waarde van de concessie. Dat is ook waar de marktconformiteitstoets op wordt gedaan.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wat moeten wij dan onder die waarde verstaan?

Staatssecretaris Mansveld:

De vraag is of het alternatief dat geboden wordt, in totaliteit de waarde kan vertegenwoordigen die in de concessie is opgenomen. De marktconformiteitstoets toetst het nieuwe pakket om na te gaan of het voldoende waarde heeft om te zorgen dat er een antwoord komt op de vraag of er wel of niet sprake is van staatssteun. Ook op die eerdere concessie en op dat eerdere verhaal is die toets gedaan en die toets zal op dit aanbod ook plaatsvinden.

De heer Bashir heeft mij gevraagd hoe ik kijk naar de hele geschiedenis van de Fyra. Het voert nu wellicht te ver om op de hele geschiedenis van de HSL-Zuid in te gaan. Ik denk ook niet dat ik dat kan doen op dit moment. De Kamer bereidt een parlementaire enquête voor – dat is een zwaar instrument – met als doel om de onderste steen boven te krijgen. Ik vind het goed dat er de komende tijd naar gekeken wordt, omdat de reiziger en de belastingbetaler het recht hebben om precies te weten wat er is gebeurd en hoe het is gebeurd. De opstartproblemen van de V250 worden daarin meegenomen.

De heer De Graaf heeft gevraagd wanneer de specificaties van de V220 naar de V250 zijn veranderd. De HSA heeft de specificaties opgesteld voor de aanschaf van de hogesnelheidstreinen. Ik heb begrepen dat de HSA de specificaties heeft veranderd van V220 naar V250. Dat zou eind 2003, begin 2004 moeten hebben plaatsgevonden. Met het V250-materiaal bleek men de reistijden te halen. De Staat, het ministerie, heeft hierin geen rol gespeeld en is hier geen partij in.

Tot zover mijn beantwoording. In tweede termijn kom ik terug op het aangegeven punt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Wat vinden de minister en de staatssecretaris van de winst- en verliesrekeningsoptie die door de heer Descheemaeker gisteren tijdens de hoorzitting werd genoemd? Hij zei eigenlijk: wij moeten veel nauwer gaan samenwerken, wij moeten de hele lijn zien als één bedrijf met twee raden van bestuur, waarbij een virtuele winst- en verliesrekening wordt gehanteerd. Dat heeft natuurlijk allerlei links met de concessievergoeding en de financiële middelen die de Nederlandse Staat uit de concessie haalt. Misschien is het meer iets voor de minister van Financiën, maar het was in ieder geval een vraag van mij die nog openstond.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven weet welke kant mijn antwoord opgaat. Wij hebben afspraken met de NMBS en de NS. Aan die afspraken houd ik de vervoerders. Binnen die afspraken vraag ik om een volwaardig alternatief. Hoe zij zaken onderling regelen en organiseren ... Ik houd hen aan beide afspraken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Is de staatssecretaris bereid om geheel onafhankelijk te laten onderzoeken wat de actuele reisvraag is?

Staatssecretaris Mansveld:

Het lijkt mij overbodig om op dit moment de reisvraag te laten onderzoeken, mede gezien het tijdspad dat daarvoor nodig is. NS en NMBS hebben natuurlijk ook zelf kennis. Dus het lijkt mij overbodig en bovendien te veel tijd kosten. Ik begrijp de vraag, maar het lijkt mij niet raadzaam om het op dit moment in het proces te persen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het moet toch voor oktober haalbaar zijn?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik begrijp de vraag, maar om 1 oktober tot een kabinetsbesluit te komen en alle toetsen die wij willen doen, te doen, zal het volwaardige alternatief eerder bij ons binnen moeten zijn. Dan praat je dus niet meer over de periode tot oktober. Die periode wordt aanmerkelijk korter. Ik kan erg met mevrouw Van Veldhoven meevoelen, maar of het in de tijd weg te zetten is, met de kennis die beide vervoerders al hebben en aangeven in de eerste proeve, lijkt mij sterk de vraag. Ik vraag mij af of dat raadzaam is.

De voorzitter:

Ik kijk naar u, omdat ik weet dat u zojuist een antwoord is aangereikt inzake het advies van de landsadvocaat. Ik weet dat de Kamerleden zitten te springen om het antwoord in die kwestie. Zou u dat antwoord alstublieft willen geven?

Staatssecretaris Mansveld:

Met alle plezier. Er is een algemene afspraak met de landsadvocaat, op basis van artikel 68, dat zijn adviezen niet naar de Kamer gaan, maar ik kan het advies wel vertrouwelijk aan de Kamer voorleggen. Het is geen onwil, maar het is mijn onbekendheid met de status van adviezen van de landsadvocaat.

Mansveld

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat is de discussie niet. Het is geen probleem dat de staatssecretaris het niet wist; ik wist het ook niet. Het gaat de Kamer om de inhoud van het advies. Op basis van welke wetten is het niet mogelijk? Die wetten zijn toch zeker niet geheim?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb al eerder gezegd dat dit antwoord in de reactie op de vragen 78 en 79 is verwerkt. Ik heb op dit moment de wetten niet paraat, maar dat laat onverlet dat het advies ter inzage aan de Kamer wordt gelegd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Heel fijn.

Voorzitter, kunt u ervoor zorgen dat we tussen de eerste en de tweede termijn voldoende tijd hebben om er kennis van te nemen? Ik vraag dat, omdat we het dan kunnen betrekken bij onze afweging. Ik zal natuurlijk citeren uit vertrouwelijke stukken, maar ik kan die stukken wel betrekken bij mijn afweging van de moties.

De **voorzitter**:

Ik denk dat dit antwoord straks aangereikt zal worden aan de minister van Financiën. Hij zal er dan op antwoorden. Ik zeg dat, omdat we daardoor nu door kunnen gaan. Ik zeg het ook, omdat ik zie dat er enige verwarring is ontstaan bij de ambtenaren van de minister.

Ik geef het woord aan de minister van Financiën.

□

Minister **Dijsselbloem**:

Voorzitter, ik begrijp niet helemaal wat u van mij verwacht. Het laatste punt betrof namelijk de procedure, de vraag of er voldoende lang wordt geschorst om de Kamer dit rapport vertrouwelijk in te kunnen laten zien.

De **voorzitter**:

Het is niet duidelijk of het er dan al ligt. Als dat duidelijk is, kan ik de vraag over de schorsing beantwoorden. Vandaar dat ik naar u keek, want u kunt volgens mij dat deel van de vraag over de procedure zonder problemen beantwoorden.

Minister **Dijsselbloem**:

Voorzitter, nu begrijp ik helemaal wat u mij vroeg. Dat was mijn enige punt, want "I aim to please".

Ik bedank de leden voor hun vragen en opmerkingen. Ik heb genoten van de heer Bisschop die ons een kleine historische terugblik gaf en ook iets zei over hoe het in de toekomst mogelijk zal lopen. Altijd mooi als iemand die oude treinen erbij haalt! Ik bedank ook zeker die leden die in positieve zien over de NS hebben gesproken, want het is echt een mooi bedrijf! Bij de NS wordt door heel veel gemotiveerde mensen keihard gewerkt om reizigers van A naar B te krijgen. Het is voor de NS en de medewerkers van de NS dan ook buitengewoon vervelend dat het zo moeizaam gaat bij de HSL-Zuid.

De staatssecretaris heeft in het vragenuurtje al iets gezegd over de timeline, maar volgens mij wil de Kamer ook weten wanneer ik iets wist. Op woensdag 29 mei liet de NMBS ons, zowel de staatssecretaris als mij, weten dat zij bekend zou gaan maken wat zij ging doen. Men deed dat met een ondertoon van "wij gaan ermee stoppen". Wij wisten het dus vanaf woensdag. De persconferentie vond

vervolgens de vrijdag daarna plaats. In de tussentijd gaf de NS aan dat men ook zover was en dat men zich graag bij dit besluit zou aansluiten. Ik heb toen als aandeelhouder gezegd: mogen wij even de informatie met elkaar delen, mag het kabinet even een eigen afweging maken? Het ging immers om een nogal grote strategische beslissing.

De persconferentie vond vrijdag plaats. Nadat de informatie was gewisseld, heeft de NS op maandag het voorstellen tot hetzelfde besluit kenbaar gemaakt. In de dagen daarna is de informatie verder verdiept en op vrijdag heeft het kabinet besloten geen aanleiding te zien om een ander standpunt in te nemen dan ... Dat is de timeline. Mijn enige rol daarbij was dat ik heb gezegd als aandeelhouder een bijzondere verantwoordelijkheid te hebben en dat het ministerie over een dergelijke ingrijpende beslissing met vergaande consequenties voor de NS en het moederbedrijf moest worden geïnformeerd. Dat gold natuurlijk ook voor de staatssecretaris. Wij hebben die tijd benut en daarom heeft het kabinet een week later zijn besluit kunnen nemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik moet daarover helaas toch twee vragen stellen. Waarom duurde het anderhalve week voordat het Nederlandse kabinet een besluit nam? En waarom liep de informatievoorziening aan de Kamer via de Gazet van Antwerpen?

Minister **Dijsselbloem**:

Een voorgenomen besluit van de NMBS kan natuurlijk uitlekken naar een Belgische krant en daarvoor ben ik uiteraard niet verantwoordelijk.

Waarom heeft het kabinet een week later zijn besluit genomen? Het Nederlandse kabinet neemt een besluit als het vindt dat het de positie heeft om een verantwoord besluit te nemen. Dat is ook precies waar ik me die week tegen heb verzet. Ik verzette me tegen de druk om snel een besluit te nemen omdat de Belgen al zover waren om een besluit te nemen. Dat verwijt ik de Belgen helemaal niet, maar daardoor ontstond wel een dynamiek van "o, nu moet er acuut ook door ons een besluit worden genomen". Toen hebben de staatssecretaris en ik gezegd: zullen we eventjes de tijd nemen voor die beslissing? Ik ga mij niet onder druk laten zetten om snel te beslissen – ik verwijt de Belgen dus helemaal niets – omdat een samenwerkingspartner wel vindt dat hij zover is. Zo werkt het niet! En dat houd ik staande.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Om een trein succesvol te laten rijden tussen twee landen zijn regie en afstemming nodig. Ik constateer echter dat het niet eens mogelijk is om informatie over zo'n project in gezamenlijke afstemming gezamenlijk naar buiten te brengen. De Belgen waren blijkbaar niet bereid om de Nederlandse regering nog die week te gunnen. De Nederlandse regering kreeg het niet voor elkaar om op hetzelfde moment als de Belgen naar buiten te komen, noch om alvast in ieder geval de Kamer te melden – het was tenslotte een gezamenlijk project – dat het besluit van de Belgen eraan kwam. Dat had ik chic gevonden. Het getuigt wat mij betreft dus echt van een gebrek aan regie in het gehele project.

Minister **Dijsselbloem**:

Ik ben dat zeer oneens met mevrouw Van Tongeren. Ten eerste. Ons is op woensdag gemeld dat de NMBS op vrij-

Dijsselbloem

dag naar buiten zou komen. Volgens mij heeft de staatssecretaris diezelfde vrijdag de Kamer geïnformeerd over dat Belgische besluit. Ten tweede. Natuurlijk werken NS en NMBS samen op dit traject. Maar dan nog zijn er wel afzonderlijke verantwoordelijkheden, bijvoorbeeld samenhangend met de vraag wie welke treinen heeft besteld. Het staat ieder uiteindelijk vrij om zelf een besluit te nemen. Het is in afstemming gebeurd. Het is ook inhoudelijk afgestemd tussen de twee vervoerders. Maar het is toch niet zo dat, omdat een vervoersmaatschappij in België tot een besluit is gekomen, het Nederlandse kabinet vervolgens alles uit de handen moet laten vallen en moet zeggen "o, nu moeten wij ook besluiten"? En wat is er eigenlijk gebeurd in die week dat het zo ernstig is dat we niet acuut op hetzelfde moment een besluit hebben genomen? Ik blijf mij daarover verbazen. Ik vind dat het onze verantwoordelijkheid is om ons goed te laten informeren. Vervolgens nemen we gezamenlijk een beslissing. Dat is precies één week nadat de NMBS haar besluit kenbaar had gemaakt, gebeurd. Ik zie niet in wat daarmee mis is.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik deel met de minister van Financiën de opvatting dat je dit soort besluiten zorgvuldig moet nemen. Ik heb twee vragen. Kan de minister van Financiën uitsluiten dat de Nederlandse financiële positie in de toekomst geschaad zou kunnen worden doordat de Belgen een week eerder waren? Mijn tweede vraag is als volgt. Er was gedurende die week contact. Is daarbij geprobeerd om te komen tot een moment waarop er gezamenlijk naar buiten zou kunnen worden getreden? Is dat überhaupt geprobeerd?

Minister Dijsselbloem:

Niet door mij. Misschien moet de staatssecretaris hierop ingaan. Mij werd medegedeeld dat de NMBS eruit was en het nieuws vrijdag bekend ging maken. Vervolgens wilde, om begrijpelijke redenen, de NS ook snel besluiten, omdat men het graag gezamenlijk had willen doen. Toen heb ik gevraagd of we even de informatie met elkaar zouden kunnen delen voordat we zo'n grote stap gingen zetten. Meer is het niet.

Dan kom ik op de eerste vraag van mevrouw Van Veldhoven, of onze financiële belangen zijn geschaad. Dat zie ik niet.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het heeft te maken met de financiële situatie van dat bedrijf. De Belgen zeiden dat zij hun bankgarantie introkken. Dat heeft de positie van dat bedrijf natuurlijk verder verzwakt en zou effect kunnen hebben op de mogelijkheden voor Nederland om geld terug te halen van de treinen die we inmiddels gedeeltelijk hebben betaald. Ik doel op de 120 miljoen. Kan de minister van Financiën uitsluiten dat het feit dat België een week eerder zijn geld heeft teruggetrokken uit dat bedrijf, effect heeft op de mogelijkheden voor Nederland om in ieder geval een deel van zijn geld terug te krijgen?

Minister Dijsselbloem:

We moeten oppassen dat we niet te veel gaan speculeren of vooruitlopen op juridische procedures die er mogelijk zullen komen. Ik ga hier dus niet over speculeren.

De heer De Graaf (PVV):

De minister maakt hier twee dingen duidelijk. Allereerst wordt duidelijk wat hij bedoelde in de uitzending van Kne-

vel en Van den Brink, toen hij zei dat hij zelf niet geschikt zou zijn om zo'n groot bedrijf te leiden. Dat wordt met een duidelijk, gezien de regierol. We hebben hier namelijk twee kapiteins op één schip voor de NS en, als je doorredeneert, dus ook voor de Fyra. Ik wil graag weten van de minister waarom hij de regierol niet heeft ingevuld. Gisteren hebben wij twee apen op de apenrots zien zitten. Dat bedoel ik overigens niet verkeerd; anders krijgen we weer een ander incident; ik herinner mij vorig jaar nog. Er zitten daar twee directeurs boven op de apenrots zeer tevreden te zijn over hun eigen samenwerking. Ze zijn zeer content, maar de Nederlandse politiek weet van niets. Die loopt een week achter de feiten aan terwijl Nederland, de NS, aangestuurd door deze regering, de grootste aandeelhouder in het project is. We lopen gewoon achter David aan terwijl we Goliath zijn. Hoe is het in hemelsnaam mogelijk dat de grootste partij de onderliggende partij is? De minister zegt dat hij niet inziet wat daar fout aan is, maar wij hebben niet alleen 16 miljoen bondscoaches, maar ook zo'n 16 miljoen mensen die gebruikmaken van de NS. Zij willen allemaal weten hoe het zit en nemen geen genoegen met een minister die niet inziet wat er mis mee is. De perceptie is ontstaan dat er geen enkele regie is en dat twee kapiteins op één schip dit project niet kunnen trekken. Ik wil van de minister graag uitleg hoe dat komt.

Minister Dijsselbloem:

Ik heb niet zo veel aan mijn antwoord toe te voegen. Er is een besluit genomen door de Belgische vervoerder waarmee de Nederlandse vervoerder samenwerkt. Deze vervoerder stond in zijn recht om dit besluit kenbaar te maken. Vervolgens ontstond druk op Nederland om ook versneld te beslissen, aangezien wij al een tijdpad hadden afgesproken, ook met de Kamer. Er was afgesproken wanneer de beslissing zou worden genomen en er was al een debat gepland. Wij hebben als kabinet besloten om alle beschikbare stukken tot ons te nemen en vervolgens tot een afweging te komen. Dat heeft niets te maken met een gebrek aan regie. Wij houden de regie over onze eigen beslissingen juist in eigen hand.

De voorzitter:

Kort, mijnheer De Graaf.

De heer De Graaf (PVV):

De minister toont hier aan dat hij het niet doorheeft. Wij houden inderdaad de eigen regie, maar wij hadden regie over het hele project moeten hebben. Waarom was de minister eerst not amused en zegt hij nu dat er eigenlijk niks aan de hand was?

Minister Dijsselbloem:

Ik was not amused door de druk die ontstond om ons versneld te laten beslissen. Dat heb ik in die uitzending gezegd en dat zeg ik hier nog steeds. Soms moet je even rust inlassen, de feiten goed op een rijtje krijgen en gezamenlijk tot een goede beslissing komen. Dat hebben wij gedaan en dat zal ik blijven doen.

Dat heeft ook te maken met de vraag van mevrouw Van Tongeren. Zij heeft gevraagd of ik vaker actief aandeelhouderschap ga belijden. Het is op zich geen belijdenis, maar ik vind wel dat het aandeelhouderschap van de Staat in staatsdeelname meer is dan de aandelen in de kluis leggen en zien wat er binnenkomt. Soms gaat het ook over strategische vragen, zoals wat de lantermijnvisie van het bedrijf is en welke grote investeringen ge-

Dijsselbloem

daan worden. Uiteraard gaat het ook over benoemingen, waarover wij soms formeel zeggenschap hebben. Daarover kom ik in deze casus nog te spreken. Het antwoord is dus ja.

Overigens heb ik hierover al twee keer een debat gevoerd met de vaste commissie voor Financiën. Na de zomer komen wij met een nota over het staatsdeelnemenbeleid. Daarin zullen wij dit verder uitwerken. De casus-NS is een goed voorbeeld. Wij hebben statutair vastgelegd dat de aandeelhouder betrokken wordt bij strategische investeringsbeslissingen die een derde van het balanstotaal te boven gaan. Het balanstotaal van NS is 6 miljard. Dat betekent dat wij pas worden geconsulteerd en betrokken bij investeringsbeslissingen boven de 2 miljard. Dat is een veel te hoge drempel. In de nota ga ik dus onder andere voorstellen om de drempel omlaag te brengen. Dat betekent niet dat ik op de stoel van de onderneming wil gaan zitten. NS is niet voor niets een nv. Het moet gerund worden als een bedrijf. Het gaat echter wel over publieke middelen. Het is een bedrijf van ons allemaal. Er zit een geweldig maatschappelijk vermogen in. Dat moet renderen in maatschappelijke termen en leiden tot een goed, veilig en betrouwbaar vervoersaanbod, en het moet renderen in de zin dat het bedrijf gezond blijft en blijft bestaan, zodat ook een volgende generatie nog een goed vervoerbedrijf heeft, tenzij de politiek intussen anders beslist en het bedrijf verkoopt, maar dat zou ik afraden. Dit is precies de rol van de aandeelhouder. Die moet ervoor zorgen dat het bedrijf zijn maatschappelijke rol vervult. De publiekrechtelijke kaders daarvoor worden door de staatssecretaris bepaald in wet- en regelgeving. Bovendien moet de aandeelhouder ervoor zorgen dat het bedrijf op een financieel gezonde manier wordt geëxploiteerd en niet omvalt. Dat is meteen een antwoord op de vraag of NS failliet kan gaan. Natuurlijk kan dat theoretisch gezien, maar het is mijn verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat dit niet gebeurt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij om te horen dat de minister als aandeelhouder wat dichter op de NS gaat zitten. Ik nodig hem uit om dat ook bij URENCO, TenneT en de Gasunie te doen en misschien ...

De voorzitter:

Sorry, maar hier ga ik echt ingrijpen. Wij hadden het over Fyra en de NS. Dit is een ander debat.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik wilde hierover geen vraag stellen. Ik wilde slechts zeggen dat uit de casus met de Fyra waarschijnlijk zaken te leren zijn waarmee de minister zijn voordeel kan doen.

De heer De Rouwe (CDA):

Zijn er bij de NS ideeën om een participatie te nemen in bijvoorbeeld de Thalys? Dat werd al genoemd in dit debat. Ik weet niet of de minister daar later nog op ingaat, maar anders ontvang ik graag op dit moment een antwoord op mijn vraag.

Minister Dijsselbloem:

Ik zit niet op de stoel van de directie van NS. Dat maakt nogal een verschil. Het is niet aan de aandeelhouder om te zeggen dat de NS ergens in moet participeren. Ik geloof overigens niet dat daar concreet sprake van is. De Thalys is eigendom van drie vervoersbedrijven. De Fransen,

de Belgen en de Duitsers participeren in de Thalys, in verschillende verhoudingen. Ik weet niet of die partijen geïnteresseerd zijn in een vierde partner en of de NS er een strategisch belang bij heeft om zich bij die partijen aan te sluiten. Het zou buitengewoon onzorgvuldig zijn om op dit punt nu een stelling te betrekken. Dat zal ik dan ook niet doen.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat kan ik de minister niet kwalijk nemen. Sterker nog, ik denk dat zijn opstelling verstandig is. De optie werd hier wel genoemd. Mijn eenvoudige vraag is dan of bij de minister bekend is dat binnen de NS geïnteresseerd wordt op deelnemen in de Thalys en, zo ja, of er op dat vlak ontwikkelingen te melden zijn. Of is dit helemaal niet aan de orde?

Minister Dijsselbloem:

Het is mij niet bekend. Dat wil overigens niet zeggen dat er binnen de NS niet over dit soort zaken wordt nagedacht – dat staat de NS vrij – maar als dat wel gebeurt, is men blijkbaar nog niet in de fase dat men de aandeelhouder daarover wil informeren. Ik sta open voor alle oplossingen die voldoen aan de concessievoorwaarden en bovendien financieel acceptabel zijn. Wij zijn natuurlijk niet zomaar geïnteresseerd in participaties. Wij spreken nu over de concessie voor de HSL-Zuid, dus ik neem aan dat het idee bestaat dat deze optie mogelijk een oplossing is. Nogmaals, ik sta open voor alle oplossingen die voldoen aan de concessievoorwaarden en financieel gezond zijn, en die het bedrijf, in casu de staat, niet zullen schaden.

De vraag is gesteld of de aandeelhouder geen marktconsultatie kan doen onder andere partijen. Ik heb twee rollen, allereerst die van minister. De Nederlandse regering, in dit geval aangestuurd door de staatssecretaris, heeft een concessieovereenkomst gesloten. Dat is gebeurd binnen het mededingingsrecht en aanbestedingsregels. Uit het juridisch advies zal nog blijken om welk artikel uit welke wet het precies gaat. Als de staatssecretaris dus tegen de Kamer zegt dat een marktconsultatie op basis van juridisch advies waarschijnlijk niet mogelijk is omdat wij een concessieovereenkomst hebben afgesloten, kan ik als minister niet ondertussen gaan shoppen bij anderen. Mijn tweede rol is die van aandeelhouder. Mijn bedrijf is nu de concessiehouder. Zou het dan niet wonderlijk zijn dat de aandeelhouder van het bedrijf dat de concessie bezit op zoek gaat naar andere partijen waaraan een concessie kan worden verleend? Ik kan die redenering niet volgen. Juridisch houdt die geen stand. Ook inhoudelijk, gezien vanuit mijn rol als aandeelhouder, vind ik het een heel onlogische opdracht in mijn richting. Het korte antwoord is dus "nee".

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mag de NS-directie wel zoeken naar andere aanbieders waarmee men het aanbod kan complementeren?

Minister Dijsselbloem:

Uiteraard.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

En mag de NS dat dan met de enige aandeelhouder bespreken?

Minister Dijsselbloem:

Uiteraard.

Dijsselbloem

De heer **De Rouwe** (CDA):

Het is heel verleidelijk om hier een gedachtewisseling over te hebben, maar zolang het advies er niet ligt, wil ik dat niet doen. Ik wil eerst het advies zien en dan kunnen wij verder praten. Er wordt nu geschermd met allerlei wetten, zonder dat die nader benoemd worden, maar laat de Kamer eerst het inhoudelijke advies zien, zodat wij er echt over kunnen spreken. Nu blijft alles een beetje in de lucht hangen en dat vind ik niet goed voor het debat.

De voorzitter:

Nee, maar ik vind het ook niet goed als er iedere keer vragen worden gesteld over iets wat al toegezegd is voor de tweede termijn. Wij komen daar in de tweede termijn op terug. Dat is al toegezegd.

Minister Dijsselbloem:

Zo is dat. Wij moeten ervoor zorgen dat het juridisch advies snel ter inzage wordt gelegd. Misschien kan een van mijn ambtenaren even knikken, zodat wij weten dat ...

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat daar even ruggespraak over gehouden moet worden.

Minister Dijsselbloem:

Ik zie dat er geknikt wordt, dus het advies ligt op tijd in de schorsing voor de Kamer ter inzage.

De voorzitter:

Dat zou aan uw kant kunnen, maar er zijn ook nog andere zaken. Dat was mijn deel van het antwoord. Aan het einde van uw termijn schorsen wij even en overleggen wij met elkaar. Gaat u verder, maar dank voor dit deel van het antwoord.

Minister Dijsselbloem:

Wij doen ons best, voorzitter.

De heer De Graaf van de PVV heeft een vraag gesteld over de rol van NSFSC, Financial Services. Hij heeft ook gevraagd waarom ze in Ierland zitten. Dat debat heb ik in de commissie voor Financiën al een paar keer gevoerd. Mijn standpunt daarover is helder. Voor degene die het niet weet: het is een dochter van NS Groep, materieel genaar en leasemaatschappij. Ze verleen het materieel aan verschillende NS-dochters die er vervolgens mee rijden. Waarom zitten zij in Ierland? Ik denk dat u dat wel weet: dat is vanwege belastingredenen. Wat vind ik daarvan? Ik ben het er niet mee eens en dat heb ik aan de NS laten weten. Wij zoeken nu naar een oplossing. Ik heb beloofd uw Kamer daarover te informeren zodra wij daaruit zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Hanteert de minister van Financiën hierin een soort algemene lijn bij staatsdeelnemingen, wanneer gebruik wordt gemaakt van dit soort constructies?

Minister Dijsselbloem:

Voorzitter. Ik weet niet of dit onder uw afbakening van de agenda valt, want dan ga ik nu een exposé houden over het deelnemingenbeleid. Het antwoord daarop is ja. Er zijn meerdere voorbeelden van. Die heb ik ook genoemd; ik heb er in ieder geval eentje genoemd. Andere heb ik niet genoemd, omdat het andere bedrijf onmiddellijk heeft gezegd dat zij het niet zullen doen. Ik vond

het dan ook niet nodig om die naam bekend te maken. Zij hebben het nooit gedaan en hebben mij nu ook beloofd dat zij het niet zullen doen. Een ander bedrijf dat het wel heeft gedaan, stopt er ook mee of is zelfs gestopt. Dat is allemaal al gewisseld met de Kamer.

Als aandeelhouder heb je ook een rol in het personeelsbeleid bij de NS. De heer De Graaf heeft gesuggereerd dat de hele top zou moeten worden vervangen. Dat lijkt mij ongewenst. Er is ook helemaal geen aanleiding toe. Er is inmiddels een nieuwe voorzitter van de raad van commissarissen aangetreden na het vertrek van de heer Meijer. Per oktober zal er een nieuwe president-directeur zijn. Dat heeft allemaal niets te maken met de Fyra.

Er zijn wel meerdere vragen over gesteld. De link is gelegd tussen de Fyra en het vertrek van de heer Meerstadt. Die link is er niet. De heer Meerstadt heeft in oktober al aangegeven dat hij na een lange carrière bij de NS weg wilde uit deze functie. Toen is aan hem gevraagd door de raad van commissarissen om nog aan te blijven, omdat er een wisseling zou zijn van de voorzitter van de raad van commissarissen. De heer Meijer vertrok en de heer Van den Driest is aangetreden. In die periode is de heer Meerstadt gevraagd om aan te blijven. Vervolgens is de procedure in gang gezet binnen de NS voor zijn vervanging. Aan het slot van die procedure ben ik ook geïnformeerd zoals dat hoort. Toen heb ik nog een gesprek gevoerd met de kandidaat, waarna hij in principe is benoemd.

Er zijn vragen gesteld over de vertrekregeling van de heer Meerstadt ...

De voorzitter:

De heer De Graaf wil nog op een eerder punt een vraag stellen, een korte vraag.

De heer **De Graaf** (PVV):

De minister zei net dat hij er geen aanleiding toe zag, maar als aandeelhouder mag je je verontrusting uitspreken naar de raad van commissarissen. Wanneer is er dan wel verontrusting en wanneer is er wel aanleiding om die top te wieberen?

Minister Dijsselbloem:

Ik vind dat een vreemde vraag. In principe zit een directie op een bedrijf om dat bedrijf te runnen. Moet ik nu gaan formuleren in welke situatie ze er wel uit moeten? In deze situatie is er geen aanleiding toe. Rond de Fyra is veel misgegaan. De NS heeft nu met de nieuwe topman de plicht om de concessie alsnog goed in te vullen. De staatssecretaris heeft er veel over gezegd. Zij hebben er de komende tijd voor en daarna zullen wij het bekijken. Voor mij hoeft dat echter niet te leiden tot het ontslag van de directie.

De heer **De Graaf** (PVV):

Dus de minister is niet ongerust?

Minister Dijsselbloem:

De minister is op zichzelf van nature redelijk ongerust over de dingen in het leven. Dat houdt hem ook alert. De minister is meer dan ongerust over de Fyra. Het is gewoon buitengewoon zorgelijk waar wij nu staan. Daarom hebben wij de beslissing genomen die wij hebben genomen. De NS krijgt een laatste kans om de concessie goed in te vullen binnen de goede, ook financiële, voorwaarden en wij zullen dat opnieuw beoordelen. Dat komt natuurlijk voort uit ongerustheid.

Dijsselbloem

Er zijn vragen gesteld over de vertrekregeling van de heer Meerstadt. Hij had een contract dat hem het recht gaf op een vertrekregeling van één tot drie jaar, ongeacht de reden van vertrek. De heer Meerstadt heeft daar niet om gevraagd. Hij heeft daar geen beroep op gedaan. Daar zou ik ook niet aan hebben meegewerkt. Wij hebben in onderling overleg afgesproken dat hij nog zes maanden beschikbaar is in een adviesrol om de overgang te kunnen maken en de start van de heer Huges te ondersteunen. Daar zal hij gewoon voor werken, uren voor maken. Mocht hij eerder een andere functie gaan vervullen, is er geen recht op betaling meer. Dan houdt dat gewoon op. Er is dus geen vertrekregeling. Ter geruststelling merk ik op dat in het contract van de nieuwe president-directeur dit soort riante regelingen niet meer zal voorkomen. Het is conform de governancecode, dus maximaal een jaar, alleen bij ontslag en niet bij vrijwillig vertrek et cetera. Het is keurig volgens wat wij tegenwoordig normaal vinden. Het contract van de heer Meerstadt komt uit een andere tijd, om het eufemistisch uit te drukken.

Over de hoogte van de beloning kun je twisten. Mijn lijn is dat de directies en raden van bestuur van staatsdeelnemingen niet onder de balkenendenorm vallen. Zij vallen dus niet onder de Wet normering topinkomens. Een enkele fractie denkt daar anders over en vindt dat dit in generieke zin wel het geval zou moeten zijn. Ik zal op het beloningsbeleid in generieke zin terugkomen in de Nota Staatsdeelnemingenbeleid. In het kader daarvan kunnen wij het debat verder voeren. Ik heb er wel op aangedrongen dat de nieuwe president-directeur onder het zeer recent, in december, bijgestelde beloningsbeleid zou worden aangesteld, leidend tot een vast maximaal salaris van € 416.000 met maximaal 20% variabele beloning. Dat is een versobering van 32% ten opzichte van zijn voorganger. Dat is wat ik wilde zeggen over beloningen en benoemingen.

De heer Bashir (SP):

De minister zegt dat hij zijn regie over NS gaat versterken. Straks is hij dus eigenlijk toch een beetje meer de baas bij NS. Toch zit daar iemand die meer verdient dan de minister-president. Waar ligt dan de rechtvaardiging hiervan, dat een staatsbedrijf een directeur heeft die meer verdient dan de minister-president?

Minister Dijsselbloem:

Het is een zeer groot bedrijf dat deels in een commerciële omgeving moet functioneren. Daar hebben wij een beleid voor afgesproken waarbij er bij het vaststellen van het salaris een weging wordt gemaakt van welk deel op basis van een publieke vergelijking wordt vastgesteld en welk deel privaat. Ik voer hier lang discussie over met de SP. Ook de SP had in haar voorstel, in haar motie, een factor privaat zitten. Zij stelde voor: 75% publiek en 25% privaat. Ook in het model van de SP kom je dan dus boven het salaris van de minister-president uit. Mede op basis van de motie is het beleid wel aangescherpt, maar niet volledig naar de wens van de SP. Het heeft er wel toe geleid dat wij de wegingsfactor publiek/privaat hebben aangepast. Vroeger was het, om het heel precies te zeggen, 40% publiek, 35% privaat en 25% internationaal. Sinds december is het 60% publieke weging en 40% private. De factor internationaal is uitgeschakeld. De SP had nog verder willen gaan, namelijk naar 75% publiek en 25% privaat. Ook dan – ik herhaal het maar – waren wij boven de balkenendenorm uitgekomen.

De voorzitter:

U hebt twee interrupties gehad, mijnheer Bashir.

De heer Bashir (SP):

Ik heb er één gehad, voorzitter.

De voorzitter:

Is dat zo? Mijn excuses. Ga uw gang, mijnheer Bashir.

De heer Bashir (SP):

Geen probleem, voorzitter. In de motie waarin de SP die 75% en 25% had opgeschreven, stond ook nog dat er sprake moest zijn van een verdere versobering. De richting is in elk geval duidelijk, namelijk richting de balkenendenorm. Ik wijs erop dat NS weliswaar een groot bedrijf is, maar dat Nederland, het Nederlands grondgebied, groter is dan NS. Dan is het dus nog steeds heel raar dat de minister-president minder verdient dan de directeur van NS. Je kunt het ook niet uitleggen aan de belastingbetaler, want die is aandeelhouder via de minister van Financiën. Nu is het gebeurd. Die man is aangesteld. Ik weet niet of het contract al getekend is, maar kunnen wij dat in de toekomst nog verder versoberen? Dan kunnen immers wij ook naar de balkenendenorm.

Minister Dijsselbloem:

Er is fors versoberd. Het is 35% minder dan de voorganger. Het is nog minder dan de voorvoorganger, de heer Veenman, die daarvoor president-directeur van de NS was. Dus die richting is ingezet, mede door de eerdere motie van de SP, waarin zoals gezegd de verhouding 75%-25% werd aangegeven. Inmiddels is het SP-standpunt echter weer verder opgeschoven. Zij vindt nu dat alle staatsdeelnemingen, waar een aantal heel grote bedrijven bij zijn, onder de balkenendenorm moeten vallen. De balkenendenorm is er voor publieke en semipublieke organisaties. De overheid, het onderwijs et cetera zijn daaronder gebracht. Dat is allemaal netjes geregeld, maar die geldt niet voor het bedrijfsleven, ook niet voor staatsbedrijven. Wij verschillen daarover van mening. Ik kan niets anders vaststellen.

De heer Klein vroeg wat ik als aandeelhouder vind van de boete. Uiteraard ben ik bezorgd als bedrijven waar ik aandeelhouder van ben, boetes moeten gaan betalen. De staatssecretaris heeft aangegeven dat er in deze casus geen boete zal zijn, aangezien de concessie niet kan worden uitgevoerd omdat de treinstellen niet kunnen worden geleverd. Ik hoef dat antwoord niet te herhalen.

De heer Hoogland heeft gevraagd of de NS in staat is om de concessievergoeding te betalen. Op basis van het onderhandelakkoord zijn nieuwe vergoedingen afgesproken. De eerste betaling daarvan heeft plaatsgevonden. De NS is er ook aan gehouden om de latere betalingen te doen. De achtergrond van de vraag van de heer Hoogland – dat is ook mijn zorg – zal ongetwijfeld zijn wat dat betekent voor het bedrijf. Kan het bedrijf het echt waarmaken? Wordt het geld ook verdiend? Precies die toets gaan wij in oktober, wanneer de nieuwe invulling van het concessieaanbod ...

De voorzitter:

Mijnheer Hoogland, u krijgt op dit moment antwoord van de minister. Mijnheer Hoogland. Mijnheer Hoogland! De minister is heel uitgebreid antwoord aan het geven op uw vraag. Ik heb niet de indruk dat u het antwoord hebt verstaan. Gaat u verder, minister.

Dijsselbloem

Minister Dijsselbloem:

Ik dacht dat de heer Hoogland de zaal had verlaten, want ik zag hem niet, maar hij stond ergens anders. Moet ik overnieuw beginnen?

De voorzitter:

Dat hoeft niet, hoor. Daarom maken wij keurige aantekeningen in het verslag.

Minister Dijsselbloem:

Dat is ook zo. U hebt volstrekt gelijk.

Ik was gebleven bij de echte achtergrond van de vraag van de heer Hoogland, namelijk: kan de NS het ook echt betalen? Ze zal het wel moeten betalen en ze zal het geld vast overmaken, maar wat betekent het voor het bedrijf? Dat is precies hoe wij er in oktober naar gaan kijken. Als er een nieuw aanbod ligt, bekijkt de staatssecretaris of het voldoet aan de kwaliteitseisen, inhoudelijke eisen et cetera van de concessievergoeding. Onderdeel daarvan is ook het bedrag. Als aandeelhouder zal ik bekijken wat het voor het bedrijf betekent, of het geld wordt verdiend, dan wel of er sprake is van kannibalisme; ik geloof dat iemand dat woord noemde. Dat moet immers niet. Wij moeten ook op de langere termijn een gezonde NS overhouden, liefst een die de concessie goed en financieel verantwoord kan uitvoeren. Daar zullen wij op letten.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, u staat dicht bij, maar de heer De Rouwe was eerder opgesprongen. Ik zie dat hij u de kans geeft om als eerste een vraag te stellen. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat financieel haalbare waar de staatssecretaris aan refereerde, heeft alles te maken met het totale pakket van de concessievergoeding en de diensten die daarvoor geleverd gaan worden. Als een gelijkwaardige oplossing financieel niet haalbaar lijkt, kun je zeggen dat de concessievergoeding onrealistisch hoog is of dat het aantal diensten moet worden teruggeschroefd om de kosten naar beneden te brengen. Naar welke route gaat de minister van Financiën kijken?

Minister Dijsselbloem:

Ik ga zeker niet hier en nu onderhandelen, want onze contractpartijen luisteren ook mee. De concessie bevat inhoudelijke eisen, die overigens in 2011 op basis van het onderhandelingsakkoord zijn aangepast. Er zit ook een financiële kant aan. Dus wij gaan hier niet bij voorbaat een en ander ter discussie stellen, want dat is het uitgangspunt. Ik zal ook zeer scherp bekijken wat dat betekent voor het moederbedrijf en de aandeelhouder.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het verbaast mij niet dat de minister hier niet wil onderhandelen. Dat lijkt mij ook reëel, maar hij erkent dus wel dat dit twee communicerende vaten zijn of twee knoppen waar je aan kunt draaien. Ik stelde eerder de vraag of het niet goed zou zijn om eens na te gaan of de concessievergoeding nog reëel is en of je niet aan het kruissubsidiëren bent met de rest van het hoofdlijnnet. Vindt de minister dat die concessievergoeding in reële verhouding moet staan tot datgene wat er met die lijn kan worden verdiend?

Minister Dijsselbloem:

Ik grijp dan terug op het onderhandelingsakkoord dat in de Kamer is besproken en goedgekeurd. Daarin is de concessievergoeding in neerwaartse zin aangepast op basis van een nieuwe doorrekening van wat haalbaar en realistisch is. Dat is voor mij het uitgangspunt. Wij moeten niet de indruk wekken dat dit bedrag weer omlaag kan. Zo ken ik er nog wel een paar. Zo zijn wij voortdurend in dit dossier via de Kamer tussen overheid en NS aan het pingpongen geweest. Het is helder. Er ligt een concessieovereenkomst met inhoudelijke en financiële voorwaarden en het is aan de NS om daaraan te voldoen.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik begrijp dit duidelijke standpunt goed. De concessie zal getoetst worden aan de 1,4 miljard die fictief in de boeken staat. Tegelijkertijd is er het ongemakkelijke gevoel dat het nu al zeer de vraag is of die bedragen überhaupt reëel zijn. Dus gaan wij een Griekse zomer tegemoet, waarin wij doen alsof wij heel veel geld hebben omdat dat nu eenmaal in de boeken staat of gaat er een reality check komen? Wij weten immers nu al dat de inkomsten die oorspronkelijk waren ingeboekt niet worden gehaald en dat de kosten alleen maar toenemen. Het is duidelijk dat de minister zegt dat die 1,4 miljard in alle voorstellen moet komen. Het is echter de vraag hoe realistisch dat is. Houden wij elkaar niet voor de gek, zodat wij net als in 2011 alles moeten bijstellen omdat diezelfde overheid zichzelf jarenlang ook voor de gek hield?

Minister Dijsselbloem:

In de vraagstelling zit sterk besloten dat het allemaal niet realistisch is. Die aanname zou ik niet kunnen onderbouwen. Dat gezegd hebbende, wil ik de Kamer graag geruststellen. De reden waarom ik als aandeelhouder in dit proces nadrukkelijk die financiële toets, de sanity check, ga doen, is om te kijken of dit binnen het concessieaanbod echt realistisch is en financieel klopt. Ook moet worden nagegaan wat het voor de NS als moederbedrijf betekent, want ook daarmee hebben wij een financiële relatie. Dat moet allemaal netjes gebeuren. Dat is mijn rol als aandeelhouder. Zo gaan wij het doen. Ik wil niet speculeren dat het allemaal niet kan en alvast maar de bedragen verlagen. Dat is absoluut niet mijn uitgangspunt. Sterker nog: dat gaan wij proberen te voorkomen.

De heer De Rouwe (CDA):

De vraag of het realistisch is, is terecht. Ik begrijp de inzet van de minister en vind die op dit moment wijs. Ik heb een laatste vraag. Als uit de plannen die nu worden uitgewerkt, blijkt dat niet kan worden voldaan aan de financiële verplichtingen, zodat de plannen wellicht worden aangepast, is er dan automatisch sprake van het openbreken van de concessie?

Minister Dijsselbloem:

Dat lijkt mij een juridische vraag. Wellicht kan de staatssecretaris als concessieverlener daarop in tweede termijn ingaan.

De heer Hoogland (PvdA):

Speculeren doe ik ook niet graag. Is de minister bereid om zich maximaal in te zetten om te garanderen dat de dienstverlening op het hoofdlijnnet niet ten koste gaat van wat er nu op de hsl-lijn gebeurt?

Dijsselbloem

Minister **Dijsselbloem**:

Absoluut. Daarop zal de staatssecretaris overigens ook letten, want daarover zijn afspraken gemaakt vanuit het reizigersbelang. Het kan niet zo zijn dat nu alles op alles wordt gezet om de concessie op de HSL-zuid te redden voor de NS en dat dit ten koste gaat van het moederbedrijf, de exploitatie van het hoofdrailnet of de aandeelhouder. Je kunt de rekeningen natuurlijk verplaatsen. Dat is precies hoe wij hiernaar gaan kijken.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Dit is de deal uit 2011.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, u blijft als een duveltje uit een doosje komen. Ik probeer u de kans te geven om alle vragen te stellen, maar er moet ook voortgang in het debat zitten. De minister vervolgt zijn beantwoording.

Minister **Dijsselbloem**:

Er is gevraagd hoe groot de verliezen voor de NS zijn. Dat is nog niet te zeggen. Het is sterk afhankelijk van hoe dit alles afloopt. Wat we weten, is dat er tot nu toe 120 miljoen is overgemaakt aan het bedrijf voor deze treinen, plus 80 miljoen waar een bankgarantie tegenover staat. Verder is de uitkomst van de vraag wie deze kosten gaat dragen, natuurlijk omgeven met een wolk van juridische onzekerheid. Die vraag is op dit moment dus niet te beantwoorden.

De heer Hoogland heeft gevraagd of ik de mening deel dat de NS een maatschappelijk bedrijf is. Ja, dus geen concessies in het buitenland en dus geen dochter in Ierland. De vraag over de dochter in Ierland heb ik beantwoord. Over concessies in het buitenland hebben we ook een debat gevoerd in de commissie. Ik ben wel erg voor een level playing field. Dat betekent dat de NS of NS-dochters wat mij betreft dezelfde rechten en positie hebben als dochters van andere grote staatsondernemingen die in Nederland bijvoorbeeld op regionale vervoersconcessies actief zijn. Het zijn juist die dochters die betwisten of de NS wel een eerlijke concurrent is. Daar kijken we naar. We hebben dus met de Kamer afgesproken om door een derde partij nadrukkelijk te laten bekijken of er sprake is van kruissubsidiëring binnen het bedrijf. Dat mag niet en dat moet ook niet. Het moeten strikt financieel gescheiden concessies zijn, gescheiden van de exploitatie van het hoofdrailnet. Daar doen we op verzoek van de Kamer een extra toets op; ik vind het ook zinvol om dat te doen. Ik zal de Kamer daarover informeren.

De heer De Graaf heeft gevraagd of ik bereid ben om tot de laatste cent door te procederen. Het antwoord daarop is: nee. Het is aan de NS om procedures te voeren. Uiteraard vind ik, als aandeelhouder en overigens ook als minister van Financiën, dat de NS er alles aan moet doen om de verliezen in deze zaak zo beperkt mogelijk te laten zijn. De procedures zullen echter – ik zeg het heel voorzichtig: als ze al gevoerd worden – door de NS worden gevoerd en niet door de aandeelhouder noch door de Nederlandse overheid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik refereerde zojuist aan kruissubsidiëring en een eerlijke concessievergoeding. De minister zegt dat hij daar een toets op uitvoert. In de brief van 18 november 2011 staat helder uitgesplitst wat destijds de geschatte opbrengsten van de HSA waren. De geschatte opbrengst was 60 mil-

joen per jaar exclusief rente. In diezelfde brief staat dat de NS op jaarbasis een concessievergoeding van 101 miljoen zal betalen. Als er geen sprake is van kruissubsidiëring, waar moet de NS die ontbrekende 40 miljoen dan vandaan halen?

Minister **Dijsselbloem**:

De bedragen veranderen in de tijd. Het eerste bedrag dat de NS moest betalen en ook heeft betaald is, uit mijn hoofd gezegd, 45 miljoen. Dat bedrag loopt op. Men zal het dus moeten verdienen binnen de concessie. Mevrouw Van Veldhoven doelt er waarschijnlijk op dat in het besluit van 2011 is afgesproken om de concessies in elkaar te schuiven. Ik wil voorkomen – de heer Hoogland en anderen wezen daarop – dat het moederbedrijf, om de concessie inhoudelijk maar te kunnen vervullen, het hoofdrailnet kannibaliseert. Het is financieel ook heel goed te zien als dat zou gebeuren. Daar ga ik dus op letten; dat is mijn financiële toets.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Helder. Misschien heb ik het gemist, maar wanneer komt de minister met die toets naar de Kamer?

Minister **Dijsselbloem**:

Die is onderdeel van het besluit dat wij voor 1 oktober nemen. In de aanloop daarvan vindt er een toets plaats op de inhoud van het concessieaanbod, maar ook een financiële sanity check.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mooie woorden. De term "kannibaliseren" nam ik in de mond, omdat ik daarvoor vrees. Daar staat tegenover dat in 2011 afspraken zijn gemaakt – of we die nou leuk vinden of niet – dat de NS garant staat voor de bekostiging van de concessiegelden. De PvdA gaf net aan – en de minister beaamde dat – dat dit niet ten koste mocht gaan van de reiziger. Maar hoe wordt het dan wel betaald? Het is heel gemakkelijk om te zeggen waarvan het niet ten koste mag gaan, maar uiteindelijk is de vraag: waar wordt het dan wel van betaald?

Minister **Dijsselbloem**:

Dat kunnen we pas beoordelen als we weten wat het alternatieve aanbod is dat de NS met zijn partners gaat voorbereiden. Dan kunnen we namelijk zien wat voor kosten dat met zich meebrengt. Dan kunnen we dat relateren aan de vergoeding die de NS verplicht is te betalen. Dan kunnen we dat relateren aan de vraag wat dat betekent voor het moederbedrijf. Het moederbedrijf en de bediening van het hoofdrailnet kunnen niet worden gekannibaliseerd om de concessie in de benen te houden. Dat is ons uitgangspunt, van ons beiden overigens.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat is een nobel uitgangspunt en ik begrijp het ook wel, maar hoe verhoudt zich dat tot de bestaande deal die wel degelijk gesloten is in 2011, namelijk dat de hsl-concessie komt te vallen onder de hoofdrailnetconcessie? Daarin staat klip-en-klaar: NS, gij zult de concessieopbrengst die u verplicht bent op te brengen, opbrengen om wat voor reden dan ook. Kan dat ook inhouden dat er bij een negatieve toets een ont koppeling gaat komen tussen het hoofdrailnet en de hsl volgens de deal uit 2011?

Dijsselbloem

Minister **Dijsselbloem**:

Daar gaan we denk ik niet op vooruitlopen. Er zijn wel twee ankers om uw vrees weg te nemen. Over het hoofdtrainnet zijn namelijk gewoon prestatieafspraken gemaakt. Het kan dus niet zo zijn dat het per se willen bedienen van de HSL-Zuid ten koste gaat van de afgesproken prestaties op het hoofdtrainnet. Daar zijn gewoon afspraken over gemaakt, ook met boetebepalingen; daar wel. Ik zal als aandeelhouder er ook op letten dat dit niet gebeurt. We willen een gezond bedrijf houden. De kern van het bedrijf is de bediening op het hoofdtrainnet. We moeten ervoor zorgen dat het dat blijft doen, niet alleen nu, maar ook voor volgende generaties. Dat is mijn insteek en het is mijn indruk dat u die met mij deelt.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik had nog een duidelijke vraag gesteld over het verschil tussen het "manifest niet voldoen van een aanbidding" of het "niet voldoen van een aanbidding". Professor Jansen van de VU heeft afgelopen zaterdag in een seminar duidelijk gemaakt dat in de stukken eerst stond dat aanbieders niet voldeden aan hetgeen gevraagd werd door de HSA, maar dat naderhand het woordje "manifest" daarvoor opdook. Dat is voer voor juristen. Wij willen graag van de minister weten hoe hij dit beoordeelt.

Minister **Dijsselbloem**:

Die vraag beantwoord ik graag in tweede termijn, want ik heb geen idee. Dat is het eerlijke antwoord.

De **voorzitter**:

We gaan er altijd van uit dat u eerlijke antwoorden geeft. Hiermee is er een einde gekomen aan de eerste termijn van de zijde van de regering. Voordat we verdergaan, wil ik de woordvoerders vragen even bij mij te komen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Na overleg met de commissie is besloten dat wij het debat vervolgen. De minister van Financiën heeft namens de staatssecretaris al aangegeven dat er een stuk vertrouwelijk ter inzage wordt gelegd. Omdat het vertrouwelijk is, kan er in het verdere debat geen gebruikgemaakt worden van de inhoud van dat stuk. Daarom is besloten dat wij verdergaan en dat de Kamer zal bekijken of zij daarin een eigen procedure kan volgen.

Het woord is aan de heer De Rouwe voor een punt van orde, neem ik aan.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ja, ik heb een punt van orde. Wij hebben net even van gedachten gewisseld over wat wij wel en niet kunnen delen aan vertrouwelijke informatie. Omdat wij zo dadelijk ook moties kunnen indienen, wil ik mijn motie nog even aanpassen. Kunt u mij dus als laatste spreker inplannen, zodat mijn medewerker en ik nog even de tijd hebben om die motie goed af te ronden?

De **voorzitter**:

Aan voordringen heeft iedereen een hekel, maar "achterdringen" vinden wij nooit zo erg. Mijnheer De Rouwe, ik zal u dus als laatste het woord geven. Het woord is nu aan mevrouw Van Tongeren voor haar tweede termijn.

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat zij de handtekeningen ook zou doorgeleiden naar de NMBS. Ik kan haar die moeite besparen, want onze groene zusterpartij in België heeft dit reeds gedaan.

Ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Fyra-strop naar verwachting zal zorgen voor een financiële strop;

overwegende dat de trein een betrouwbaar en betaalbaar alternatief moet blijven ten opzichte van minder schone vervoermiddelen;

verzoekt de regering, de rekening van de Fyra-strop niet ten koste te laten gaan van het niveau van de dienstverlening van de NS aan de reiziger,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 409 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de reiziger na de mislukte introductie van de Fyra slechter af is dan daarvoor;

verzoekt de regering, de dienstregeling van de Benelux-trein zo snel mogelijk terug te brengen naar het niveau van voor de Fyra waarbij de trein wederom vertrekt en aankomt op station Amsterdam Centraal,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 410 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Van Tongeren

constaterende dat de HSL-Zuid sinds het uitvallen van de Fyra weinig wordt benut;

overwegende dat de NS en de NMBS tot 1 oktober de tijd hebben om alternatieven voor de Fyra af te spreken maar dat het nog lang kan duren voordat er echt meer snelle treinen rijden;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat andere aanbieders van hogesnelheidstreinvervoer zo snel mogelijk gebruik kunnen maken van de HSL-Zuid via een gedoogconstructie naast de NS-concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 411 (22026).



De heer De Graaf (PVV):

Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording in de eerste termijn. Er staat natuurlijk nog wat open. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op de al dan niet juridische term of het juridische novum "manifest niet voldoen". Dat wordt nog wat. Ik ben benieuwd.

Ik dien drie moties in, omdat mijn fractie vindt dat de bezorgdheid toch een beetje te slap is. Men dronk een plas en alles bleef zoals het was; dat gevoel is naar aanleiding van de eerste termijn een beetje blijven hangen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat niet alleen inzake Fyra de top van NS een wanprestatie heeft geleverd;

overwegende dat de directie van NS in een cultuur van zelfverrijking de verkeerde prioriteiten heeft gesteld;

overwegende dat het veranderen van de bedrijfscultuur begint aan de top;

verzoekt de regering, de zittende directie van NS per heden oneervol te ontslaan wegens disfunctioneren, zonder uitbetaling van bonussen en vertrekpremies en te vervangen door gespecialiseerde directieleden zonder besmet (spoor-)verleden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 412 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verantwoordelijkheid voor NS vanuit de regering is verdeeld over twee bewindspersonen;

overwegende dat twee kapiteins op een schip een onwenselijke situatie is;

overwegende dat de minister van Financiën heeft aangegeven zelf niet geschikt te zijn voor de aansturing van een groot bedrijf als NS;

verzoekt de regering, het aandeelhouderschap te verplaatsen van het ministerie van Financiën naar het ministerie van I en M om daarmee de regie op het spoor bij I en M onder te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 413 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de historie uitwijst dat de enige constante in het Fyra-debacle de huidige directeur van NS is;

overwegende dat de staatssecretaris heeft aangegeven dat er geen vertrekpremie zou worden uitgekeerd aan de directeur van NS;

overwegende dat dit ook niet via de achterdeur van een adviesfunctie dient te gebeuren;

verzoekt de regering, de adviesfunctie die de vertrekkende directeur zou gaan vervullen subiet door NS te laten schrappen zonder een cent uit te keren aan de vertrekkende directeur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 414 (22026).



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Op een vraag heb ik nog geen antwoord gehad van de staatssecretaris en die is of de Traxx-treinen opgevoerd kunnen worden. Ik heb begrepen dat ze in Spanje opgevoerd zijn tot 350 km/u. Het hoeft hier niet zo hard,

Bashir

maar het zou goed zijn als er op korte termijn gezorgd wordt voor een alternatief van de Fyra.

Verder zou het heel goed zijn als de NS zou participeren in de Thalys. Daarmee krijgen we niet alleen meer kennis en ervaring in huis, maar ook invloed als het gaat om bijvoorbeeld de reserveringsplicht en de tarieven van de kaartjes. Het zorgt er ook voor dat we niet een apart bedrijf behoeven op te richten dat eigenlijk hetzelfde doet als de Thalys. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Thalys op dit moment al over het hsl-spoor rijdt tussen Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Brussel-Parijs en hiermee de Nederlandse reiziger al een snelle verbinding heeft;

overwegende dat de NS ook zou kunnen participeren in Thalys door aandelen in dit bedrijf te verwerven;

verzoekt de regering, samen met de NS te kijken naar de mogelijkheid om aandelen van Thalys te verwerven en deze zeggenschap te gebruiken om de Thalys aantrekkelijker te maken door lagere prijzen en het afschaffen van het reserveringssysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 415 (22026).



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Mijn laatste motie betreft de vertrekregeling van de vertrekkende directeur van de NS die eigenlijk geen vertrekregeling mag heten, maar die wel een sluiproute inhoudt om een vertrekvergoeding te geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vertrekkende directeur van de NS na zijn vrijwillig vertrek als adviseur aanblijft voor een periode van zes maanden;

overwegende dat het in dienst houden van een bestuurder na zijn of haar vertrek een verkapte vertrekregeling is;

van mening dat van een dergelijke vergoeding geen sprake mag zijn;

verzoekt de regering, de vertrekvergoeding van de vertrekkende directeur van de NS in te trekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 416 (22026).

De heer Klein (50PLUS):

Hoe moet ik mij dit voorstellen? U vraagt de regering de vertrekregeling die de directie overeen is gekomen met de vertrekkende directeur, in te trekken. Ik ben even aan het nadenken hoe dat dan moet. De regering kan namelijk alleen als aandeelhouder de commissarissen vragen om de directie te laten besluiten om de afspraak die contractueel vastligt, te veranderen. Begrijp ik dat zo goed?



De heer Bashir (SP):

Er zitten hier twee bewindspersonen die bijna wekelijks en misschien wel dagelijks met de NS te maken hebben. We kunnen het op de ingewikkelde manier van de heer Klein doen maar het kan veel simpeler. De bewindspersonen zijn natuurlijk volwassen genoeg om dat op een wijze en constructieve manier in te brengen bij de NS.

De heer Klein (50PLUS):

Ik probeer alleen maar de tekst van de motie te begrijpen, omdat die de route aangeeft zoals de SP denkt dat die bewandeld zou moeten worden.

De heer Bashir (SP):

Ik weet hoe het werkt als het om een nv gaat. Dus de heer Klein hoeft mij dat niet uit te leggen. Het verzoek in de motie is duidelijk. We willen dat de bewindspersonen daar werk van maken.



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor hun beantwoording. Ook dank voor de toezegging die ik in de brief over het toezicht las, dat er een audit komt naar de vergunningverlening. De slechte afbouwkwaliteit was een probleem. Uit de brief blijkt dat daar een audit op wordt gedaan om te bekijken of dit soort zaken in de toekomst voldoende ondervangen kan worden.

D66 wil schoon schip maken op het spoor. Dat betekent wat ons betreft een reëel aanbod tegen een reële prijs met een reële kans voor andere partijen. Over die reële kans hebben wij uitgebreid met de bewindslieden gedebatteerd. Wat kan er wel en wat kan er niet? Mijn fractie is er een groot voorstander van dat de Kamer zelf een onderzoekje laat uitvoeren naar de aanbestedingsregels en de ruimte die die ons bieden, zodat zij zelf conclusies kan trekken. De heer De Rouwe zal mede namens mij daarover straks een motie indienen. Het lijkt mij zinvol om die vervolgens aan te houden totdat dat onderzoek gereed is. Over het reële aanbod dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Van Veldhoven

constaterende dat er wordt gewerkt aan een structurele oplossing voor het vervoer over de hogesnelheidslijn;

overwegende dat dit voorstel zal worden getoetst op kwaliteit voor de reiziger op het gebied van rijtijden, verbindingen, frequenties en tariefstelling;

overwegende dat wanneer men dit gaat toetsen, ook helder moet zijn welke vraag de reizigers op deze vlakken hebben;

verzoekt de regering, een onafhankelijke marktscan te laten uitvoeren naar de behoeften van reizigers met betrekking tot grensoverschrijdende treinverbindingen naar België op het gebied van rijtijden, verbindingen, frequenties en tariefstelling, en de Kamer hierover vóór het debat over de structurele oplossing te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 417 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet heeft aangegeven dat "bij een heraanbesteding een aanzienlijk lagere concessievergoeding zal worden gerealiseerd";

overwegende dat een realistische en toekomstvaste structurele oplossing gebaat is bij een goed zicht op een realistische concessievergoeding;

verzoekt de regering, in kaart te laten brengen wat een realistische concessievergoeding voor het vervoer over de hogesnelheidslijn is en de Kamer hierover vóór het debat over de structurele oplossing te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 418 (22026).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben bereid deze motie aan te houden, omdat de minister heeft aangegeven dat hij een sanity check zal uitvoeren als onderdeel van het pakket dat er in oktober komt te liggen. Omdat mijn fractie zo hecht aan dit punt, dien ik de motie wel in. Ik houd haar aan zodat ik de minister er eventueel later aan kan houden en hij in ieder geval het signaal heeft dat mijn fractie hier heel scherp op zal letten.

De heer Hoogland (PvdA):

Is mevrouw Van Veldhoven bereid om een alternatief voorstel van ons te steunen om als Kamer zelf, los van alle juridische vragen die hier vandaag gesteld zijn, eens te bekijken welke mogelijkheden en alternatieven er zijn en daar bijvoorbeeld over te gaan praten met een aantal professoren die wij in het debat al voorbij hebben zien komen? Kan ik op de steun van mevrouw Van Veldhoven rekenen als ik voor zo'n rondetafelgesprek een voorstel zou doen?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik vind dit een heel constructief voorstel van de PvdA. Ik denk dat wij er als Kamer zeer bij gebaat zijn om onze eigen kennis op een zo hoog mogelijk niveau te brengen, opdat wij de kansen en mogelijkheden goed kunnen beoordelen. Ik zal het voorstel van harte steunen.

De voorzitter:

Ik constateer dat mevrouw De Boer en de heer Hoogland geen behoefte hebben aan een tweede termijn.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb in eerste termijn een notitie aan de minister en de staatssecretaris overhandigd en ik ga ervan uit dat daar goed naar gekeken wordt en dat zij zorgvuldig wordt meegenomen in het vervolg van het proces de komende maanden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vervoerders tot 1 oktober 2013 de tijd hebben gekregen om met een voorstel te komen voor een treinproduct op de HSL-Zuid op de korte termijn en tijdens de rest van de concessieperiode;

verzoekt de regering, vóór 1 oktober juridische opties in beeld te brengen voor het geval het voorstel van de vervoerders niet voldoet aan marktconformiteit, inclusief de samenhang met de planning voor de hoofdrailnetconcessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 419 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in overleg te gaan met de vervoerders over het voor de ingroeiperiode van de hsl schrappen van de toeslagen,

Dik-Faber

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 420 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, met NS en NMBS overeen te komen dat voor de toekomstige hsl-verbinding de reserveringsplicht voor de treinen naar Antwerpen en Brussel zal vervallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 421 (22026).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter, dan nu mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nieuwe treinen zullen worden aangeschaft voor de hsl en dat NS tevens voornemens is, nieuw intercitymaterieel voor het hoofdrailnet aan te schaffen;

overwegende dat nieuw materieel wordt aangeschaft voor tientallen jaren en de Kamer al sinds 2000 via meerdere moties heeft gevraagd, de maximumsnelheid op het hoofdrailnet te verhogen, onder andere in de motie-Van Gijssel c.s. uit 2000 (27400-XII, nr. 20) en de motie-Stellingwerf c.s. uit 2001 (27455, nr. 32);

verzoekt de regering, van NS voor 1 oktober 2013 een visie te vragen op de ontwikkeling van het toekomstige materieelpark waarbij uitgangspunt is dat nieuw intercitymaterieel tenminste 200 km/u kan rijden op de HSL-Zuid en op het hoofdrailnet waar de infrastructuur hiervoor geschikt is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 422 (22026).

De heer Klein (50PLUS):

Voorzitter. Het valt op dat het in de discussie van de afgelopen uren ontzettend lastig was om te bepalen wat de posities waren van enerzijds de aandeelhouder en de concessieverlener en anderzijds de vervoerders. Verder was niet altijd duidelijk in welke verhouding de vervoerders tot hen staan en wat hun bevoegdheden zijn. Die rollen zijn allemaal verschillend, maar lopen op een gegeven moment wel door elkaar. De rol van de Tweede Kamer in dezen is ook uitermate onduidelijk, omdat partijen die rollen door elkaar halen.

Het was dan ook niet voor niets het uitgangspunt van mijn eerste termijn dat daaraan expliciet aandacht moet worden geschonken door de parlementaire enquêtecommissie. Ik bedank in dit verband de staatssecretaris en de minister voor hun duidelijke antwoord dat die scheiding nadrukkelijk gemaakt moet worden. Waarom is het voor 50PLUS zo belangrijk om dat onderscheid te benadrukken? We doen dat, omdat er anders valse verwachtingen bij de reizigers en de burgers in het land worden gewekt. Die valse verwachtingen moet je juist voorkomen, omdat die uiteindelijk ten nadele zijn van ons eigen parlement.

De voorzitter:

Het woord zou nu zijn aan de heer Bisschop, maar hij ziet af van een tweede termijn. Daardoor is nu het woord aan de heer De Rouwe van het CDA.

De heer De Rouwe (CDA):

Mevrouw de voorzitter, dank u wel. Ook een woord van dank aan de bewindspersonen voor de gegeven antwoorden. Niet op alle punten kwamen namelijk antwoorden. Dat geldt met name voor mijn vragen over de juridische aspecten van de mogelijkheid om bij de voorfase een verkenning of een consultatie van andere partijen te betrekken. Ik vroeg daarnaar, omdat ik graag wil weten of andere partijen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van de problemen waarmee de reizigers vandaag de dag te maken hebben. De bewindslieden stuurden het debat een duidelijke kant op met hun reactie dat dit, gezien het advies van de Landsadvocaat, niet mogelijk is. We hebben daarover zojuist met elkaar in de schorsing gesproken en daarbij heb ik aangegeven dat het voor het CDA wel van belang is dat wij kunnen beoordelen wat de juridische overwegingen van de Landsadvocaat zijn. En van die overwegingen hebben wij dus nog geen kennis kunnen nemen!

Ik kreeg zojuist een mail van een van de door ons geconsulteerde hoogleraren en die gaf aan dat het wel mogelijk kan. De heer Hoogland suggereerde zojuist om mensen uit te nodigen. Dat is een uitstekend idee, want in onze optiek moet het nu al op basis van de diverse adviezen om er andere partijen bij te vragen.

Voordat ik een motie daarover indien, zal ik uitleggen waarom wij deze mening zijn toegedaan. Wij zijn bang dat als we dat niet doen, we een fuik in zwemmen en in oktober niet weten wat andere partijen hadden kunnen doen dan wel dan alsnog die ronde gaan doen. Dat is allebei niet in het belang van de reiziger. Niet de ideeën horen van anderen is niet in het belang van de reiziger maar pas daarna ermee beginnen is dat ook niet, omdat je dan heel veel kostbare tijd verloren ziet gaan. Ik zie aan mijn

De Rouwe

lampje dat ook al veel van mijn kostbare tijd verdwenen is. Daarom dien in nu een motie over dit onderwerp in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de snellere en betere uitvoerbare alternatieven buiten beeld zijn gebleven;

verzoekt de regering om een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar die mogelijke alternatieven;

verzoekt de regering voorts om daarbij naast de NS alle andere geïnteresseerde vervoerders te betrekken, op gelijke en non-discriminatoire wijze;

draagt de regering op om de uitkomsten van het onderzoek uiterlijk 1 oktober aan de Kamer aan te bieden en om tussentijds geen onomkeerbare stappen te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 423 (22026).

Ik dank u wel. Hiermee is er een einde gekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De bewindspersonen willen een korte schorsing om zich voor te bereiden op de beantwoording en op de reactie op de moties.

De vergadering wordt van 19.04 uur tot 19.12 uur geschorst.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. U hebt mij gevraagd om eerst nog even in te gaan op de tijdlijn, in aanvulling op de woorden van de minister van Financiën. Ik heb op dinsdagavond met de NS en de NMBS gesproken. Toen lagen er drie opties open: beide partijen gaan door met de V250, beide partijen stoppen met de V250 of partijen verschillen van mening over de toekomst. Woensdagavond was doorgaan met de V250 voor beide bedrijven niet langer een optie. De NMBS heeft het voorstel om te stoppen naar de raad van bestuur gestuurd en de NS heeft de besluitvorming in de raad van bestuur gehad en de minister van Financiën en mij ingelicht.

Dit waren op dat moment nog informele mededelingen in die zin dat zij binnen de organisaties nog een besluitvormingsproces door moesten. Dat heb ik ook in het vragenuur toegelicht. De NS moest nog gaan praten met de raad van commissarissen en de NMBS nog met de raad van bestuur, die daar een enigszins vergelijkbare positie heeft. Donderdag 30 mei kwamen de financiële gegevens van de NS beschikbaar en is de aandeelhouder geïnformeerd. Een gesprek met de aandeelhouder heeft een aantal vragen opgeroepen. Vrijdag 31 mei heeft de raad van bestuur van de NMBS vergaderd en formeel het be-

sluit genomen om te stoppen met de V250. Dat is daarna gemeld in een persconferentie. Ik heb die middag formeel, schriftelijk, het standpunt van de NMBS gekregen en ik heb diezelfde middag de Kamer geïnformeerd. De NS heeft de nadere vragen van de aandeelhouder in het weekend beantwoord. De NS is maandagochtend bij mij op bezoek geweest en heeft mij het voornemen kenbaar gemaakt. Ik heb de Kamer toen direct formeel, schriftelijk, geïnformeerd en de brieven daarbij gevoegd. Dat zijn de gebeurtenissen in die dagen.

Ik zal nu een deel van de moties behandelen. Op de overige moties zal mijn collega van Financiën ingaan.

Mevrouw Van Tongeren verzoekt de regering in de motie op stuk nr. 409 om de rekening van de Fyra-strop niet ten koste te laten gaan van het dienstverleningsniveau van NS aan de reiziger. Het pakket wordt getoetst op alle effecten, zowel op financiële en juridische effecten als op de effecten voor de reiziger. Er moet een goed pakket voor de reiziger liggen. De dienstverlening aan de reiziger, de tarieven, dit alles is daarvan onderdeel. Ik verzoek mevrouw Van Tongeren dus om de motie aan te houden tot 1 oktober.

De voorzitter:

Ik heb ook een appreciatie nodig. Wat adviseert u als de motie wel in stemming komt?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb weleens gezegd dat ik in zo'n geval de neiging heb om een motie te ontraden omdat ik er al een heel dictum bij gegeven heb. Ik wil eerst het volwaardige pakket zien om daarvan een beoordeling te kunnen geven. Ik twijfel tussen "ontraden" en "ondersteuning van beleid". Dit is eigenlijk de toetsing van het pakket. Als ik de motie zo mag lezen dat ik het element "dienstverlening aan de reiziger" in de toets opneem en dat dit in de weg meegenomen wordt, overigens zonder dat ik hierop vooruit kan lopen of enige garantie kan geven, zie ik de motie als ondersteuning van beleid.

De motie op stuk nr. 410 gaat over de Benelux-trein. Alle fracties zijn inmiddels op de hoogte van mijn ambitie om zestien treinen per dag op dit traject te laten rijden. De vervoerders zijn nog aan zet. Het traject doortrekken van Den Haag naar Amsterdam is complex. Volgens mij is dat gisteren in de hoorzitting al toegelicht. Op zeer korte termijn wordt dit uitgewerkt en wordt ernaar gekeken. De NS en de NMBS moeten echter zorgen voor de benodigde rytuigen. Ik kan dit dus niet garanderen. In het pakket van de vervoerders zal dit worden meegenomen. Het lijkt mij goed de motie aan te houden tot 1 oktober aanstaande. Ik kan het in de motie gevraagde niet garanderen, zoals ik al meermalen heb toegelicht. Het blijft mijn ambitie om te kijken naar een tijdelijke oplossing. Ik wacht af hoe dit pakket terugkomt. Derhalve ontraad ik de motie op stuk nr. 410.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wat onmogelijk is, kan niet, maar in de motie wordt gezegd: "zo snel mogelijk".

Staatssecretaris Mansveld:

Als daar de nadruk op ligt en het woord "garantie" er niet bij wordt geplaatst, zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Ik verzoek echter de indieners om de motie aan te houden.

Mansveld

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

In de komende periode wordt onderzocht of het mogelijk is de Benelux-trein weer tussen Den Haag en Amsterdam te laten rijden. Dat is complex en zal ten koste gaan van andere lijnen. Kan inzichtelijk worden gemaakt om welke lijnen het gaat en kan die informatie naar de Kamer worden gezonden? Ik ondersteun de intentie van de motie, maar ik vind het heel lastig om haar te steunen, omdat ik de consequenties ervan niet in beeld heb.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De consequenties zullen zichtbaar worden in de planning van ProRail, die de puzzel in elkaar zal moeten leggen. Als er meer in Amsterdam en Den Haag moet gebeuren, kan dat op andere plekken drukte opleveren. ProRail heeft dat ook gemeld. Ik zal ProRail verzoeken of op deze specifieke vraag antwoord kan worden gegeven.

In de motie op stuk nr. 411 wordt de regering verzocht andere aanbieders van hogesnelheidsvervoer zo snel mogelijk gebruik te laten maken van de HSL-Zuid. Deze motie is overbodig, want het internationaal vervoer over de hsl is geliberaliseerd, dus iedereen die dat wil, kan morgen een verzoek indienen voor een treinpad en gaan rijden op die lijn. Ik ontraad derhalve deze motie.

In de motie op stuk nr. 417, ingediend door mevrouw Van Veldhoven en de heer De Rouwe, wordt gevraagd om een onafhankelijke marktscan. Het is aan de vervoerders om een dergelijke marktscan te laten uitvoeren. Al eerder heb ik gezegd dat dit in een tijdframe zit. De vervoerders zullen de marktscan meenemen in het alternatief dat zij zullen presenteren. Ik zal dat toetsen en zelf geen marktscan uitvoeren. Ik ontraad de motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De staatssecretaris is vast bekend met de slogan "Wij van WC-eend adviseren". Als wij de vervoerders een marktscan laten uitvoeren om te weten waaraan de reizigers behoefte hebben, zou daar wel eens uit kunnen komen dat dit precies het product is dat de vervoerders kunnen bieden. Daarom vind ik een onafhankelijke marktscan belangrijk. De staatssecretaris gaf aan dat zij dit niet meer voor elkaar kan krijgen voor de datum waarop de oplossing bij het kabinet moet liggen. Daarom heb ik gezegd dat ervoor gezorgd moet worden dat de scan bij de Kamer ligt op het moment dat wij het debat voeren, zodat wij de scan kunnen betrekken bij het debat waarin wij bepalen of de regering de juiste conclusies heeft getrokken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik blijf de motie ontraden. Mevrouw Van Veldhoven wil vermijden dat de slager zijn eigen vlees keurt, maar het lijkt mij redelijk onvoorstelbaar dat NS en NMBS iets aanbieden waar de reizigers niet naar vragen. Ik wil geen werk overdoen dat goed wordt gedaan door de vervoerders.

In de motie op stuk nr. 419 wordt gevraagd voor 1 oktober aanstaande de juridische opties in beeld te brengen. Dat is onderdeel van de toetsing die ik zal doen. Ik zal de resultaten presenteren in het kabinetsstandpunt. De motie zie ik als ondersteuning van het beleid.

In de motie op stuk nr. 420 wordt gevraagd gedurende de ingroeiperiode van de hsl de toeslagen te schrappen. De NS mag op de hsl een toeslag heffen van maximaal 30%. Dit is met de NS afgesproken in het onderhandelakkoord. Deze toeslag past bij de reistijdwinst en is proportioneel. Nu wordt een lagere toeslag gehanteerd, passend

bij de minder snelle trein op de hsl. De NS heeft aangegeven in de hoorzitting nogmaals naar de toeslag te zullen kijken. Ik vind dat een goede zaak. Het is en blijft wel een verantwoordelijkheid van de vervoerders. Ik wacht het voorstel van de vervoerders af, maar ik breng het verzoek graag over. Dan zie ik het terug in de toetsing van de resultaten. Mijn advies is dan ook om de motie tot die tijd aan te houden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

In de motie wordt niets anders gevraagd dan met de vervoerders in overleg te gaan over de toeslag. Luisterend naar haar toelichting, zou de staatssecretaris wat mij betreft kunnen aangeven dat de motie ondersteuning van beleid is.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik ben altijd heel streng in mijn beoordeling van moties. Ik wil heel vaak dingen meenemen, maar ik wil niet de indruk wekken dat het daarmee ook gebeurt. Met deze opmerking erbij ben ik bereid de motie te zien als ondersteuning van beleid.

In de motie van mevrouw Dik op stuk nr. 421 wordt de regering verzocht, met de NS en de NMBS overeen te komen dat voor de toekomstige hsl-verbinding de reserveringsplicht voor de treinen naar Antwerpen en Brussel vervallen. In de hsl-concessie heb ik met de NS afgesproken dat er een zitplaatsgarantie moet zijn voor alle internationale reizigers en binnenlandse reizigers eerste klas. De NS en de NMBS hebben dat ingevuld met een reserveringsplicht. Ik wacht het voorstel van de vervoerders af, zowel qua dienstregeling als qua voorwaarden. Ik breng dit verzoek graag over. Daarom vraag ik de indieners de motie aan te houden. Op het moment dat terugkomt dat het een verzoek is, geef ik hetzelfde antwoord: ik ben bereid alles mee te nemen, maar ik geef er geen garanties op. Het zal uiteindelijk mee moeten komen in het voorstel. Als ik het op die manier mag invullen, zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Hier staat echter "overeen te komen", dus ontraad ik de motie.

Ik kom bij de motie van mevrouw Dik op stuk nr. 422. De vervoerders kijken naar het beschikbare materieel. Zij zullen met goede en veilige treinen moeten komen om een volwaardig alternatief te kunnen invoeren en ik toets dit. Zij zijn aan zet en ik toets. Daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Wij spreken al tien jaar lang over snelheidswinst op het spoor. Tien jaar lang is er een wens vanuit de Kamer, zelfs iets langer, dertien jaar. Wij hebben vastgesteld dat wij op de weg 130 km/u gaan rijden. Waarom doen wij dat niet op het spoor? Ik wil hier niet op de stoel van de NS gaan zitten, absoluut niet. Wij stellen een kader vast waarbinnen de NS kan aangeven op welke manier ze het wil invullen, welk materiaal ze wil aanschaffen et cetera, maar het kader voor de snelheidswinst die wij willen realiseren, is toch wel de taak van de politiek.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik blijf bij mijn antwoord en ontraad de motie. Ik deel de mening van mevrouw Dik niet.

Ik kom bij de motie van de heer De Rouwe op stuk nr. 423 over de marktconsultatie. Alles kan gevraagd worden en een marktconsultatie zal op ieder moment kunnen. De vraag is welke verwachtingen worden gewekt. Daar-

Mansveld

op doelde ik net. Ik heb geleerd dat bij een glijdend vlak de eerste stap die je erop zet, altijd het belangrijkste is. Daar moet je op letten. Een marktconsultatie levert geen concrete toezeggingen op. Dat leidt tot de vraag: wat betekent dat concreet of kunt u dat concreet maken? Op dat moment staan wij op het punt van aanbestedingsplicht en komen wij juridisch in een positie waarin verwachtingen zijn gewekt bij de partijen waaraan de vraag is gesteld. Dat wil ik nu precies niet. Ik zeg niet dat ik het helemaal niet wil. Nu hebben wij de concessieverlener en de NMBS, waarmee wij een overeenkomst hebben, de ruimte gegeven om met een volwaardig alternatief te komen met de waarde van de huidige concessie. Als dat niet lukt, komt wat mij betreft marktverkenning en misschien wel meer in beeld. Met deze argumentatie ontraad ik de motie.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat verbaast mij op zichzelf niet, want wij hebben hier al een stevige woordenwisseling over gehad. Proef ik een openingetje, als ik de staatssecretaris hoor zeggen dat zij er niet helemaal op tegen is? Wat bedoelt zij daar dan precies mee? Waar is zij dan wel voor?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik denk dat het belangrijk is dat als je een markt consulteert, je een vraag stelt waar je wat mee kunt. Op dit moment kan ik dat niet, omdat ik een concessie heb verleend en ik afspraken heb met NMBS. Als ik de vraag stel, wordt er een verwachting gewekt. Als een vervoerder een beeld schetst en de vervolgvraag is of hij dit concreet kan maken, kan die partij verwachten dat er een aanbesteding aan de orde kan zijn. Dat kan dan ook juridisch houdbaar zijn. Op dat vlak moeten wij ons niet willen begeven op dit moment, op een moment dat een concessie is verleend en er afspraken zijn met NMBS. Als blijkt dat de concessie niet houdbaar is of het pakket niet volwaardig is, zal moeten worden bekeken welke opties er zijn. Ik heb een aantal opties geschetst die tot de mogelijkheden behoren, over de concessie en de manier waarop die wel of niet wordt ingevuld. In die fase zou marktconsultatie wellicht wel een plek kunnen krijgen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Marktconsultatie is gewoon mogelijk, maar wij moeten de rapporten daarover nog zien. Enkele hoogleraren hebben hier de afgelopen tijd al vele dingen over gezegd. Zij geven aan dat het kan. Ik moet mij laten leiden door adviseurs. Ik zal beide adviezen naast elkaar leggen. De informatie die ik heb, is dat het gewoon kan. Ik vind het een groot risico om dit vooruit te schuiven, gezien alle ontwikkelingen. Alle voorstellen en alternatieven van de NS en de NMBS leiden tot een wezenlijke verandering van de gemaakte afspraken. Dit proces zal uiteindelijk alsnog worden gestart, maar dan zijn wij echt maanden verder. Wij zullen het wikken en wegen. De Kamer zal haar eigen advies hierover inwinnen. Tot die tijd houd ik de motie aan. Voor het zomerreces zal ik besluiten of ik haar alsnog indien. Dan is er nog tijd en kunnen wij de Kamer voor 1 oktober om een uitspraak vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik wil hier nog één opmerking over maken. Ik zeg niet dat een marktconsultatie niet kán, maar dat het pad dat de heer De Rouwe op wil en de consequenties daarvan uitermate ongewenst zijn. Daarom ontraad ik de motie.

De **voorzitter**:

U hebt de motie ingediend, mijnheer De Rouwe. U hebt net gezegd dat u haar wilt aanhouden. Dat kunt u iedere 90 dagen opnieuw doen. De Kamer heeft in een aantal interruptiedebatjes al aangegeven welke weg zij daarin wil volgen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat klopt. Dat initiatief zullen wij morgen nemen. Het gaat om de laatste opmerking. Wat betreft de vervolgstap na de consultatie, deel ik de analyse van de staatssecretaris. Dat kan niet zo lang de concessie nog niet opgeheven is. Dat moeten wij niet doen. Dat suggereer ik niet en dat wil ik ook niet. Ik wil wel dat de Kamer in oktober niet alleen de voorstellen heeft van NS, maar dat zij ook een duidelijk beeld heeft van wat andere partijen zouden kunnen. Pas daarna wordt de vraag gesteld of de concessie wordt opgebroken of niet en wie eraan meedoen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik deel deze volgorde absoluut niet.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer De Rouwe stel ik voor, zijn motie (22026, nr. 423) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik moet tot slot nog een vraag van de heer Bashir beantwoorden. Hij had er gelijk in dat in de vraag over de TRAXX'en niet heb beantwoord. De vervoerders hebben mij laten weten dat de TRAXX'en geschikt gemaakt kunnen worden voor vervoer over de HSL-Zuid in Nederland en België, maar dat zij op dit moment nog niet zijn toegelaten voor België. Het traject daartoe is volgens NS al gestart. Wat betreft het opvoeren van de TRAXX'en merk ik op dat de op dit moment gebruikte rijtuigen niet sneller mogen rijden dan 160 km/u. Een opgevoerde TRAXX ervoor zetten, zal dan niet helpen. Ik wacht een voorstel van de vervoerders af. Ik ben benieuwd hoe dat zowel qua dienstregeling als qua materieel zijn plek gaat vinden.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de minister van Financiën voor zijn reactie op de resterende moties.

Minister **Dijsselbloem**:

Voorzitter. In de motie op stuk nr. 412 van de heer De Graaf wordt de regering verzocht de zittende directie van NS per heden oneervol te ontslaan et cetera. Daar zie ik geen aanleiding toe. Ik ben het ook niet met de overwegingen eens dat er niet alleen inzake de Fyra een wanprestatie is geleverd en dat er sprake zou zijn van een cultuur van zelfverrijking. Ik ben het met al deze overwegingen niet eens. Ik ben ook niet van plan om als aandeelhouder het vertrouwen in de zittende directie noch in de raad van commissarissen op te zeggen. Ik ontraad deze motie dus zeer.

In zijn motie op stuk nr. 513 verzoekt de heer De Graaf de regering het aandeelhouderschap te verplaatsen van het ministerie van Financiën naar het ministerie van I en

Dijsselbloem

M. De beleidsverantwoordelijkheid van staatsdeelnemingen en het aandeelhouderschap zijn een aantal jaren geleden zeer bewust en weloverwogen uit elkaar gehaald om een extra, onafhankelijke toets te hebben op het belang en de continuïteit van het bedrijf. Dat werkt goed. Dat is een heldere afbakening van verantwoordelijkheden. Wij zullen in de nota nog eens stipuleren hoe wij dat doen. Toen die keuze is gemaakt, is die zeer breed gesteund in de Kamer. Dus ik ontraad de motie. Het kabinet heeft ook geen enkel voornemen om dat weer bij elkaar te brengen.

In zijn motie op stuk nr. 514 verzoekt de heer De Graaf de regering de adviesfunctie van de vertrekkende directeur subiet te laten schrappen zonder één cent uit te keren. Dat doen wij niet. Ik ontraad ook deze motie. Het contract bood zelfs de mogelijkheid om de zittende directeur, los van de reden van vertrek, een vertrekpremie te geven van drie keer het jaarsalaris. Dat hebben wij uiteraard niet gedaan. Daar heeft de betrokkene ook helemaal niet om gevraagd. Wij hebben echter wel afgesproken dat de betrokkene de komende zes maanden uren kan maken in een adviesrol ter ondersteuning van de overgang en de start van een nieuwe president-directeur, en dat hij beschikbaar is voor andere werkzaamheden die de NS-directie zinvol acht. Dat vind ik een uitstekende oplossing. Er is geen sprake van een vertrekvergoeding, waar een andere motie over is ingediend.

De heer De Graaf heeft een intrigerende vraag gesteld over het verschil tussen de formuleringen "als aandeelhouders niet voldoen" en "als aandeelhouders manifest niet voldoen". Hij vroeg wat het verschil is tussen die twee begrippen. Wij hebben gepuzzeld op waar die vraag en formulering vandaan kwamen. Mogelijk komt die uit het Ernst & Young-rapport dat in België is opgesteld, waar ik niet over beschik. Dus ik kan die vraag niet beantwoorden. Punt.

De voorzitter:

Mijnheer de Graaf, aanhalingstekens openen.

De heer De Graaf (PVV):

Ja precies, die punt is niet ieders punt.

Dan wil ik de minister vragen om met een brief te komen waarin hij dit uitlegt, want dit rapport is openbaar. Dat kan iedereen inzien. Het is een belangrijke markering in de hele aanbesteding, want nadat deze term ten tonele verscheen, kwam AnsaldoBreda in beeld. Het is een belangrijk punt in het hele aanbestedingsproces. Daarom wil ik heel graag een brief van de minister, het liefst nog voor het zomerreces, zodat wij die tijdens het zomerreces goed kunnen bestuderen.

Minister Dijsselbloem:

Ik geef de heer De Graaf in overweging om dit aspect te betrekken bij de parlementaire enquête, want dit gaat over de wijze waarop de aanbesteding jaren geleden heeft plaatsgevonden. Of zou ik nu moeten reageren op een rapport dat ik niet heb? De heer De Graaf zegt dat het openbaar is. Mij is verteld dat een deel op internet staat, maar zo ga ik in ieder geval niet werken. Ik kan mij voorstellen dat vragen als hoe de aanbesteding toen precies is gegaan en hoe de criteria zijn gehanteerd – want daar gaat dit over – onderdeel worden van een parlementair onderzoek. Ik ga daar echter op dit moment niet over speculeren. Ik ga dat parlementaire onderzoek hier ook niet alvast voor u doen.

De heer De Graaf (PVV):

Dat is erg spijtig. Toch persisteer ik in mijn verzoek omdat deze minister wel de aandeelhouder is van NS. Wat hij van deze term vindt en hoe hij die beoordeelt, is belangrijk in dit hele proces, misschien ook voor het verloop van de enquête, maar dat zullen wij dan wel zien. Het is echter duidelijk dat de minister hier een mening over moet hebben. Ik wil heel graag een brief.

Minister Dijsselbloem:

Ik kan er geen brief over schrijven. Ik heb het rapport niet. Ik heb alleen het vermoeden dat het antwoord op de vraag van de heer De Graaf mogelijk besloten ligt in dat rapport. Dat is gemaakt op bestelling van een Belgische vervoersmaatschappij en naar verluidt in handen gesteld van de Belgische justitie. Daar zou dan mogelijk een vraag uit volgen die ik nu moet beantwoorden. Ik kan dat niet. Ik kan er ook geen brief over sturen. Dan ben ik bij de motie op stuk nr. 415 van de geachte afgevaardigde de heer Bashir. Die motie gaat over het verwerven van aandelen van Thalys. Ik moet daarover een kritische opmerking maken. Dit dossier heeft een lange geschiedenis. Er zijn veel beslissingen genomen waarover wij achteraf vragen hebben, zozeer zelfs dat de Kamer heeft besloten een parlementaire enquête in te stellen. Nu wordt in een motie gezegd dat het bedrijf aandelen moet verwerven in een ander bedrijf. Op basis waarvan? Als de Kamer dit zou besluiten en ik zou zeggen dat wij het gaan doen, zou ik adviseren dat de Kamer dit besluit onmiddellijk onderdeel maakt van de parlementaire enquête. Op basis waarvan moeten wij nu ineens de NS bij motie dwingen om aandelen te verwerven in een ander bedrijf? Laten wij het zorgvuldig doen. Wij proberen van de NS een adequate alternatieve invulling te krijgen van de concessie. Daaraan worden inhoudelijke voorwaarden gesteld. De staatssecretaris kijkt naar de inhoudelijke kant en naar de financiële kant vanuit I en M en ik kijk ernaar als aandeelhouder. Als een participatie in een ander bedrijf een rol kan spelen, zal dat boven tafel komen. Het kan echter niet zo zijn dat wij bij motie gaan zeggen welk bedrijf in welk ander bedrijf aandelen moet nemen. Zo begrijp ik wel hoe wij met enige regelmaat aan parlementaire enquêtes komen.

De heer Bashir (SP):

De minister spreekt over zorgvuldigheid. Ik verzoek hem om ook de motie zorgvuldig te lezen. Er staat namelijk "te kijken naar het verwerven van aandelen". Ik zeg niet dat wij dat nu meteen moeten doen. De minister maakt een karikatuur van de motie. In de motie wordt gevraagd om ernaar te kijken. Punt.

Minister Dijsselbloem:

Mijn antwoord blijft dat ik de motie ontraad. Ik vind het niet op de weg van de regering liggen, noch van de aandeelhouder, noch van de minister van Financiën, noch van de staatssecretaris van I en M om aan de NS te vragen om te participeren in bedrijf X of Y. Bovendien staat in de motie dat deze zeggenschap moet worden gebruikt om de Thalys tot lagere prijzen te dwingen enzovoort enzovoort. Ik ben heel benieuwd wat de parlementaire enquête gaat opleveren. Dat meen ik oprecht.

De motie van de heer Bashir op stuk nr. 416 gaat over de vertrekvergoeding van de directeur van de NS. Die vergoeding zou moeten worden ingetrokken. Er is geen sprake van een vertrekvergoeding. Wij hebben juist vermeden

Dijsselbloem

dat daarvan sprake zou zijn. Wij hebben met hem zakelijke afspraken gemaakt over advieswerk en dat gaat hij doen. Mocht hij dat niet doen omdat hij eerder een andere baan vindt, dan is er geen sprake van enige betaling. Dat is in goed overleg afgesproken. Zo zakelijk is het. Ik ontraad de motie.

Dan kom ik terug op een vraag van mevrouw Van Veldhoven. Zij vraagt of de concessie, ook financieel, inhoudelijk goed wordt ingevuld op een zodanige wijze dat die concessie zichzelf verdient en niet structureel het moederbedrijf uitwoont. De heer De Rouwe gebruikte de term "kannibalisme". Ook anderen hebben gevraagd of de NS de kosten wel kan dragen. Dit is precies waarover de sanity check zal gaan. Mevrouw Van Veldhoven noemde als getal van een gemiddelde concessievergoeding 100. Zij vraagt of dat terug te verdienen is uit de businesscase van toen. Nadat de concessievergoeding was betaald – op papier uiteraard, want het was een doorrekening – werd er nog steeds winst gemaakt in de concessie. Ik hecht eraan om dat misverstand uit de weg te ruimen. Anders zou de indruk kunnen bestaan dat de concessie structureel verliesgevend was en dat het in de huidige afspraken ten koste zou gaan van het hoofdtrainnet. Dat is niet het geval. Wij zullen daar heel nauwkeurig op letten.

De motie op stuk nr. 418 gaat over een realistische concessievergoeding en een structurele oplossing. Het geheel overziend, moeten wij vaststellen dat in de lange aanloop van dit dossier er niet altijd sprake is geweest van realistische wensen, realistische aannames en realistische onderbouwingen. Dat is precies wat wij in oktober wel willen hebben. Wij willen een realistisch plan, dat uitvoerbaar is, dat financieel verantwoord is en dat over een, twee of tien jaar nog steeds uitvoerbaar is. Dat realisme moet erin komen.

De voorzitter:

Dan moet u toch nog even aangeven of u dit ondersteuning van beleid vindt.

Minister Dijsselbloem:

Deze motie is aangehouden, naar mijn beste weten.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven was bereid om haar aan te houden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben inderdaad bereid om de motie aan te houden, als de minister zegt dat hij eigenlijk heel goed kan leven met wat er in de motie staat. Dat hoor ik een beetje in zijn antwoord. Ik deel de manier waarop de minister ernaar kijkt. Volgens mij zijn wij het behoorlijk met elkaar eens, dus ik hoor ook graag zijn oordeel. Als hij het toch nuttig vindt als ik de motie aanhoud, ben ik bereid om dat te doen.

Minister Dijsselbloem:

Ik vond het een heel chique oplossing. Ik had ook opgeschreven "wordt aangehouden", maar dat was dan iets te snel. Ik vond het een heel chique oplossing omdat dit past in mijn intentie, waarvoor ik brede steun in de Kamer heb geproefd. Mijn voorstel zou zijn dat mevrouw Van Veldhoven de motie aanhoudt, als zij mijn mening vraagt. Mocht het niet naar haar wens zijn, dan moet zij met die motie in mijn gezicht wapperen en mij erop wijzen dat ik zou kijken naar een realistische vergoeding en een realistische doorrekening. Dat is precies wat ik ga doen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik sluit het debat graag chic af en houd de motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (22026, nr. 418) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Hiermee is een einde gekomen aan de tweede termijn en aan de beraadslaging. Stemming over de moties zal komende dinsdag plaatshebben.

De vergadering wordt van 19.41 uur tot 20.32 uur geschorst.

Voorzitter: Elias