
20 Spoor

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 11 oktober 2012 over **het spoor**.



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Als u zegt: wij houden er hier het tempo in, ben ik benieuwd waar er geen tempo wordt gemaakt. Dit moeten wij misschien op een andere plek bespreken.

Wij spreken nu over het algemeen overleg over het spoor. De fractie van de Partij van de Arbeid hecht er belang aan om twee onderwerpen nog nader toe te lichten. Wij zijn zeer verheugd over de brief van de minister over het verbeterd toezicht. Het is een belangrijke beslissing van de minister om geld vrij te maken voor een pilot over het verbeterd toezicht waarbij de toezichthouders een proactieve functie hebben en aanwezig zijn in het openbaar vervoer. Het is dus goed dat die pilot kan worden verlengd. Het heeft mijn instemming dat het nu aan de provincies en de regio's is om dit verder op te pakken. Is er wellicht al een reactie uit de provincies en regio's op die brief gekomen? Gelet op het belang van het onderwerp en ook op het feit dat het ministerie dit hier heeft neergelegd, zullen Partij van de Arbeid en VVD bij de volgende procedurevergadering voorstellen om op een zo kort mogelijke termijn een hoorzitting in de Tweede Kamer over openbaar vervoer en sociale veiligheid te organiseren.

Nu in dit VAO Spoor het onderwerp van de – zoals hij gaat heten – "Beneluxtrein" en de treinen die daaromheen circuleren. Ik dank de minister voor het feit dat de brief beschikbaar was vóór het VAO Spoor. Dit onderwerp is weer het zoveelste voorbeeld van planners, vervoerders die iets bedenken, maar onvoldoende rekening houden met het belang van de reizigers. Zoiets hebben we maar al te vaak bij de ov-chipkaart gezien. De Kamer kan nog wel proberen om zo veel mogelijk druk uit te oefenen, de minister te steunen en dit misschien nog een stap verder te krijgen dan in haar brief staat. Tot slot dien ik daarom de volgende motie in, samen met mijn collega Elias van de VVD.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Zeeland en Brabant nu een prima verbinding hebben met België en dat de Kamer meermaals heeft uitgesproken dat naast de Fyra er een goede en goedkope alternatieve verbinding moet blijven tussen Brabant en Antwerpen;

constaterende dat met de invoering van de dienstregeling in december 2012 een situatie dreigt te ontstaan waarin in ieder geval voor een periode van meerdere maanden een dergelijke verbinding er niet zal zijn;

verzoekt de regering om alleen akkoord te gaan met de nieuwe dienstregeling en de ingebruikname van de Fyra voor de lijn Amsterdam-Brussel als deze, in afwachting van een definitieve oplossing, via een tussenstop in Breda gaat rijden, waarbij de regering zich maximaal inspant om voor in ieder geval het traject Breda-Antwerpen het huidige tarief in stand te houden;

verzoekt de regering tevens om alles in het werk te stellen om voor de toekomst een robuuste en permanente oplossing te realiseren waarbij Brabant een rechtstreekse verbinding zoals nu vormgegeven in de Beneluxtrein met Antwerpen houdt, en zich maximaal in te spannen deze aan te laten bieden tegen het huidige tarief,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Elias. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 319 (29984).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik dank de heer Monasch voor deze motie. Dit is een interessante motie; zo meteen zal hij zien dat ik een gelijksoortig idee had. Alleen zegt hij dat de toeslag moet worden teruggedraaid voor het stuk tussen Breda en Antwerpen. Dat komt natuurlijk overeen met die verbinding. In praktische zin zal het vrij lastig zijn om alleen de toeslag op dat stukje terug te draaien. Bovendien houd je de toeslag op het stuk tussen Antwerpen en Brussel, en op het stuk tussen Breda en waar dan ook in Nederland.



De heer **Monasch** (PvdA):

Niet als daarvoor een goed alternatief is. Als daarvoor een goed alternatief is, een betaalbaar treinstuk tussen Amsterdam en, in dit geval, Breda, is dat niet nodig. Ik heb uw voor aankondiging gelezen. Ik wacht het antwoord van de minister af.

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

Ik heb een vraag over de laatste alinea van de motie, waarin de heer Monasch stelt dat er een rechtstreekse verbinding moet komen, zoals nu vormgegeven in de Beneluxtrein. Bedoelt hij daarmee ook de intercitykwaliteit, die de Beneluxtrein nu heeft, en de daaraan gekoppelde frequentie? Dat laatste wordt niet specifiek in de motie genoemd.

De heer **Monasch** (PvdA):

Degenen die mij al wat langer kennen, weten hoeveel moeite ik heb om bij dit onderwerp dit soort gedetailleerde zaken hier in de Tweede Kamer te bespreken. De minister kan daarvan getuigen; ik denk dat zij ook vaak uit ditzelfde vaatje heeft getapt. Wij worden hier vaak gedwongen om ons op detailniveau met iets te bemoeien, terwijl wij liever hadden gehad dat de verantwoordelijke vervoerders en de reisorganisaties dit op een goed tijdstip hadden vormgegeven. Wij waren het ook die vorig jaar zeiden: pas nou op met die HSA-deal, omdat dat soort bewegingen dreigen en de regio het gelag moet betalen voor dure lijnen. Wij hebben daar zelfs tegen gestemd. Wij hebben daarbij vooropgelopen. Ik wil hier als

Monasch

Kamerlid niet te veel in gaan treden. Ik hoor dus graag van de minister of het gaat om één trein meer of minder. Dat de kwaliteit van de Beneluxtrein in het traject-Brussel-Breda navenant moet zijn, staat expliciet in de motie.

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

Ik denk dat de Beneluxtrein nu een bepaalde voorziening biedt aan de bewoners in Brabant, met een bepaalde frequentie. Ik vind het net iets te gemakkelijk dat u zegt dat u nu niet te veel in details wilt treden. De kwaliteit van het openbaar vervoer gaat de reizigers in West-Brabant echt aan. Die staan bij ons hoog in het vaandel.

De heer **Monasch** (PvdA):

Op dat punt kunnen de fracties van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid elkaar de hand geven, zoals zij wel vaker samen optrekken op dit dossier. Daarom staat in de motie ook: dezelfde kwaliteit, hetzelfde tarief. Ik ga mij echter niet vastleggen op een halve dienst meer of minder. De intentie is duidelijk. De kwaliteit moet hetzelfde zijn. De ontsluiting van Zeeland en Brabant moet zijn zoals die nu is. Daarover mag geen misverstand bestaan in deze motie. Ik geloof dat wij elkaar daarin vinden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Dik, u mag nog een korte reactie geven. U mag uw interruptie in drie termijnen doen. Maar dat is dan wel de laatste.

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

Fantastisch, een derde termijn. De heer Monasch zou ons enorm kunnen helpen door in de motie met woorden weer te geven wat hij zojuist heeft uitgesproken. Ik wil dan absoluut bezien of wij de motie kunnen ondersteunen. Het gaat ons niet om die halve trein meer of minder, maar om een robuuste frequentie. Met dergelijke woorden zouden wij enorm geholpen zijn.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het woord "robuust" staat letterlijk in de motie. Wij vinden elkaar dus op dat punt.

De heer **Bashir** (SP):

Ik vroeg mij af waarom de heer Monasch ervoor kiest om alleen het stukje Breda-Brussel toeslagvrij te houden in plaats van het hele traject.

De **voorzitter**:

Ik heb het gevoel dat die vraag net ook is gesteld.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik wil het antwoord daarop wel herhalen. Dezelfde vraag kwam van D66 en ik heb daarop geantwoord. Wellicht volgt daarover in tweede termijn meer. Ik wacht eerst het antwoord van de minister af.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb een aanvullende vraag. Als ik nu de sprinter pak of de intercity, dan betaal ik voor beide hetzelfde tarief. Voor de snellere verbinding tussen Amsterdam en Brussel moet er straks meer betaald gaan worden, terwijl de reiziger die snelheid wellicht niet nodig heeft. Waarom kiest de PvdA-fractie voor een hoger tarief?

De heer **Monasch** (PvdA):

Deze discussie hebben wij eerder gevoerd in deze Kamer. Mijn fractie heeft altijd gezegd dat zodra het mogelijk zou zijn om sneller naar Brussel te reizen, daaraan een prijskaartje gehangen moest kunnen worden. De vergelijking met een sprinter en intercity gaat in dit verband niet op. Het gaat om een duurdere trein die een uur reiswinst oplevert. Als men daarvan gebruik wil maken, dan betaalt men daarvoor een toeslag. Als men van een goed alternatief gebruik wil maken, dan gebruikt men de Beneluxtrein. Dat is altijd de positie van mijn fractie geweest. De SP-fractie heeft ingestemd met de HSA-deal. Mijn fractie deed dat niet omdat zij het risico op andere gebieden steeds heeft gezien. De PvdA-fractie vindt het echter volstrekt reëel om aan een snellere verbinding, waar men misschien ook wat beter zit, een toeslag te verbinden als er een goed alternatief voorhanden is. Dat lijkt mijn fractie volstrekt normaal. Ook de SP-fractie moet begrijpen dat er een rekening hoort bij iets moois willen doen. We kunnen niet allemaal voor hetzelfde tarief dezelfde dienst krijgen.

De heer **Bashir** (SP):

Die rekening is al gepresenteerd aan de belastingbetaler. Het aanleggen van de HSL heeft veel geld gekost en nog lukt het niet om de Fyra te laten rijden. De rekening is dus al gepresenteerd. Mijn vraag blijft echter: waarom op dat ene stukje geen toeslag, maar op de rest van de lijn wel? Ik vind dat niet consequent en niet te volgen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik wil nog wel een keer duidelijk zijn. Het is namelijk heel goed te volgen. In de brief van de minister staat duidelijk dat er voor die reizigers een goede verbinding blijft, alleen met één overstap. Dan moet je overstappen op dat laatste stuk van de Beneluxtrein en daarop moet geen toeslag komen. Er is een goed alternatief. Mijn fractie vindt een alternatief dat aan de kwaliteit van de Beneluxtrein voldoet, met één overstap, acceptabel. Ik weet zeker dat de mensen die er gebruik van gaan maken dat ook zullen vinden. Wij moeten op lange trajecten allemaal weleens een keer overstappen. Als iemand dat niet wil en nog sneller wil gaan, dan kan hij met een toeslag een andere trein nemen. Dat lijkt ons een prachtig complementair pakket voor mensen om te kiezen met wat voor trein en tegen welke prijs zij van a naar b willen.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik ga vandaag in "snelheidsvaart" door mijn tekst heen. Ik stel eerst een aantal vragen over de brief van vandaag. In onze ogen is het voorstel van de minister een suboptimale oplossing omdat het eind van de problemen op dit dossier nog niet in zicht is hiermee. Ik denk dan aan de reistijd, de toeslagen, de aansluiting van Den Haag en prikkels voor vervoerders om met een echte oplossing te werken. Daarom dien ik twee moties in.

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

Dit ging wel heel snel, dus misschien wil mevrouw Van Veldhoven een toelichting geven op datgene wat ze net heel vlug uitsprak. Daar ben ik wel benieuwd naar.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Daartoe ben ik natuurlijk graag bereid. Een vraag ter verduidelijking die ik voor de minister had, was wat de ex-

Van Veldhoven

tra reistijd is tussen Amsterdam en Brussel door de extra stop en de omleiding via Breda. Betekent het voorstel dat reizigers tussen Breda en Antwerpen moeten reserveren en een toeslag moeten betalen? Blijft de minister zich inzetten om Den Haag aan te sluiten op het Fyranet? Welke prikkels blijven er bestaan zodat de partijen zich aan hun beloften houden? Neemt de minister dit mee naar haar Belgische collega Magnette, zodat hij nu wellicht wel overstag gaat? Wat is de stok achter de deur? Wanneer wil de minister nu eindelijk een echt toekomstbestendige oplossing vinden? Wat is de deadline die we onszelf stellen? Waarom past een grensoverschrijdende intercityverbinding niet langer in de dienstregeling, zoals de minister heeft aangegeven? Valt daar nog wat mee te puzzelen? Ik kan me voorstellen dat dit de voorkeur van de minister heeft, maar de vraag is of het ook echt niet kan. We hebben nu tenslotte ook een dienstregeling waarin het allemaal wel kan.

De voorzitter:

Voordat ik de heer De Rouwe opnieuw het woord geef, stel ik vast dat hij zich naar mijn informatie niet heeft gemeld als spreker voor dit VAO, dus ook niet om een interruptie te plegen. Daarnaast zijn wij nu, gelet op de beschikbare tijd, wat soepel. Deze opzetjes om elkaar wat meer tijd dan de beschikbare twee minuten te geven, zal deze voorzitter, mocht hij in de drukke maanden nog een keer op deze stoel zitten, niet vanzelfsprekend accepteren. Gaat u nu uw gang.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb mij ingeschreven via de Voorzitter, mevrouw Van Miltenburg, die u zou melden dat ik ook inspreek. Ik heb mij dus ook ingeschreven om straks nog iets te zeggen. Ik zal u ook toezeggen dat mevrouw Van Veldhoven en ik geen een-tweetjes zullen doen, maar u merkt dat de oppositie al aardig begint samen te werken! Desalniettemin vond ik het toch even relevant, want de vragen die zijn gesteld vind ik ook relevant. Als mevrouw Van Veldhoven geen nadere vragen heeft, zeg ik dat de CDA-fractie zich erbij aansluit en benieuwd is wat de minister ervan vindt.

Voorzitter, wat mij betreft neemt u weer volledig het heft in handen, zoals u dat altijd heel redelijk doet.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Wij willen niet dat de grenzen van de EU voor mensen de facto weer harde grenzen worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op dit moment geen mogelijkheid bestaat om een abonnement af te sluiten op grensoverschrijdende Fyriverbindingen;

overwegende dat er een groot aantal forenzen is dat dagelijks op en neer pendelt tussen Nederland en België;

overwegende dat het wel mogelijk is om op Fyratrajecten binnen Nederland een abonnement af te sluiten;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de NS om abonnementen voor grensoverschrijdende Fyriverbindingen zonder reserveringsplicht mogelijk te maken, en de Kamer hierover binnen een maand 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. 320 (29984).



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Zoals in mijn vragen zat vevat, vindt D66 het van groot belang dat er een prikkel blijft bestaan om toe te werken naar een echt toekomstbestendige oplossing. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister ervoor kiest om als tussenoplossing de Fyriverbinding tussen Amsterdam en Brussel te laten stoppen in Breda;

overwegende dat dit een tijdelijke oplossing is voor het alternatief van de toeslag- en reserveringsvrije Fyriverbinding Breda-Antwerpen;

verzoekt de regering, in overleg met de NS ervoor te zorgen dat de Fyriverbinding tussen Breda en Brussel toeslag- en reserveringsvrij zal zijn, zolang de afspraken uit 2005 niet worden nageleefd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 321 (29984).



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Een goed verstaander ziet het verschil tussen een inspanning- en een resultaatverplichting.



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. De brief die wij vanmiddag van de minister kregen, biedt eigenlijk twee suboptimale keuzes. Je moet kiezen tussen de reizigers uit de Randstad of die uit Noord-Brabant en Zeeland. In de optiek van de fractie van GroenLinks is er ook geen zicht op een definitieve, goede

Van Tongeren

oplossing. Evenmin is er helder zicht op de termijn waarop die oplossing er dan is. Wij vinden het uitermate jammer dat de minister het zo ver heeft laten komen. Op dit onderwerp ligt er een mooie motie van de D66-fractie, die wij mede hebben ondertekend.

Ik heb zelf ook nog een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het de winterambitie van de minister is om voor de langere termijn toe te werken naar een situatie waarin onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt gegeven;

constaterende dat de minister het plan van aanpak over besturing en bijsturing eind 2012 naar de Kamer wil sturen;

verzoekt de regering, in het plan van aanpak een termijn op te nemen voor het realiseren van de winterambitie voor de langere termijn,

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. 322 (29984).



De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Bij de andere portefeuilles die ik heb beheerd is duidelijk geworden dat ik niet zo'n motietijger ben. Ik doe niet zo vaak mee met moties, maar in dit geval maak ik graag een uitzondering. De heer Monasch en ik, VVD en PvdA samen, hebben een motie ingediend omdat wij vinden dat het desbetreffende probleem moet worden opgelost.

De minister wijst in haar brief van vandaag op andere oplossingen voor het V250-materieel. Dat is de nieuwe wit-rode hogesnelheidstrein, zo heb ik mij laten vertellen. Die oplossingen zouden stuiten op logistieke moeilijkheden, zo schrijft de minister aan de Kamer. Welke zijn dat? Daar wil ik graag antwoord op. Als de minister het antwoord weet, wil zij het dan voortaan ook in de brief zetten, ook als het haastwerk is? Ik wil namelijk graag geïnformeerd worden. Hoe groot is de kans dat de vervoerders de moeilijkheden overwinnen?

Ik ben nieuw op dit dossier, maar misschien heeft dat ook wel zo zijn voordelen. Is het in het kader van de liberalisering van grensoverschrijdende treindiensten, zoals mogelijk is in EU-verband – het is niet iets wat zich ontwikkelt; het kan al – mogelijk dat bijvoorbeeld alleen een lijn als de Beneluxlijn door een externe partij als Arriva of Veolia zou worden gereden? De minister omschrijft vrij uitputtend, dat wel, dat zij allerlei problemen en toestanden ziet, maar waarom zouden wij niet eens in een andere

richting kijken voor een oplossing? Kan de concurrent niet in de benen komen? Het is maar een vraag.

Ten slotte: wat is het reistijdverlies bij de derde variant uit de brief van vandaag, namelijk dat de hsl Fyra-trein van Amsterdam, via Rotterdam en Antwerpen naar Brussel ook stopt in Breda? Als dit al zo geregeld zou kunnen worden, vindt de minister het reistijdverlies dan aanvaardbaar?



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

Voorzitter. Ik heb allereerst naar aanleiding van het AO een vraag aan de minister. Die gaat over het goederenvervoer door Oost-Nederland. De minister heeft erover gesproken met onze oosterburen, met Duitsland. Zij heeft echter niet specifiek gesproken over alleen het herrouteren van het vervoer van gevaarlijke stoffen, in het bijzonder over de Betuweroute. Wij vragen de minister, dat alsnog te doen.

Verder dien ik de volgende twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Fyra Rotterdam-Brussel vanaf 9 december tien keer per dag gaat rijden en dat tegelijk de Beneluxtrein verdwijnt;

overwegende dat de minister eerder in antwoord op Kamervragen heeft toegezegd dat de Beneluxtrein pas zal verdwijnen wanneer de Fyra zestien keer per dag rijdt;

verzoekt de regering, met NS overeen te komen dat vanaf 9 december ten minste zestien keer per dag een snelle verbinding met Antwerpen wordt geboden met conventioneel materieel dan wel HSL-materieel, bijvoorbeeld door op de uren dat de Fyra nog niet rijdt een intercitiy Breda-Antwerpen of Roosendaal-Antwerpen aan te bieden,

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. 323 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de Fyra Rotterdam-Brussel een reserveringsplicht zal gelden, waardoor de vrijheid voor reizigers om te kiezen welke trein ze nemen aanzienlijk wordt beperkt;

overwegende dat voor de Fyra Amsterdam-Rotterdam geen reserveringsplicht zal gelden;

Dik-Faber

overwegende dat het prima aan de reiziger overgelaten kan worden om te kiezen om niet te reserveren en zelf het risico te nemen dan geen zitplaats te hebben;

verzoekt de regering met NS overeen te komen, de reserveringsplicht voor de Fyra Rotterdam-Brussel te schrappen,

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. 324 (29984).

De heer **Elias** (VVD):

Misschien is het voor alle andere leden van deze commissie gesneden koek, maar voor mij is het dat niet. Is dit werkelijk een serieuze motie? Vindt mevrouw Dik dat wij ons in dit parlement met dat soort vragen moeten bezighouden, op dat detailniveau? Is dat echt haar opvatting?

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

Ik vind dat wij ons in het parlement op dit dossier vooral moeten bezighouden met zaken die de reiziger aangaan. Ik vind het een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van dienstverlening aan reizigers als je niet aan hen vraagt om vooraf te reserveren. Wij leven in een globaliserende wereld. We hebben het hier over een verbinding tussen Nederland en België. Dat is een grens die voor veel mensen niet eens meer bestaat. Men pakt net zo makkelijk de trein naar Amsterdam als die naar Brussel, anders gezegd. Wij vinden het een extra belasting voor de reiziger dat er een reserveringsplicht geldt. Je kunt wel aanbevelen om te reserveren. Zo'n constructie is denkbaar, maar een verplichting tot reservering vind ik veel te ver gaan en niet meer in deze tijd passen.

De heer **Elias** (VVD):

Dan weten we waar we staan. Als u op dit detailniveau – het is uw goed recht, dat betwist ik niet – verzoeken indient, zal ik mijn fractie altijd adviseren om daar tegen te stemmen. Dan weten we dat alvast van elkaar.

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

Dat is duidelijk.

De voorzitter:

Die indruk had ik ook. De heer De Graaf heeft er geen behoefte aan het woord te voeren. Dan is het woord aan de heer Bashir van de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. In 2000 heeft de Kamer een motie van de heer Roemer aangenomen, waarin staat dat de regering ook met de komst van de hsl zich tot het uiterste moet inzetten om de dienstverlening met betrekking tot de Beneluxtrein minimaal op het huidige niveau te houden. Nu, drie jaar later, moet ik constateren dat de minister niet in staat is om de Beneluxtrein op het huidige peil te houden. Evenmin is zij in staat om de Fyra te laten rijden. Het ergste is dat de minister dat de Kamer een paar uur van tevo-

ren in een brief aankondigt. Ik vind dat echt in- en intriest. Ik dien twee moties in, die voor zich spreken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de samenwerkingsovereenkomst niet rond is, waardoor de Fyra niet op de voorgenomen datum van 9 december 2012 gaat rijden;

constaterende dat de Beneluxtrein per 9 december 2012 komt te vervallen;

overwegende dat het schrappen van de Beneluxtrein zonder dat de Fyra rijdt, zorgt voor een onacceptabele verslechtering van de treinverbinding naar Brussel;

verzoekt de regering om de Fyra per 9 december 2012 al dan niet in een gedoogconstructie te laten rijden volgens de voorgenomen dienstregeling, inclusief een stop in Breda, en tevens de intercity Roosendaal-Antwerpen op te starten,

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. 325 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister vast blijft houden aan een toeslag van 20% voor de Fyra, omdat deze trein sneller is;

overwegende dat dit belachelijk is, omdat sprinters en intercity's ook gelijke tarieven hebben ondanks het verschil in snelheid;

overwegende dat het heffen van een toeslag de groei van het aantal reizigers beperkt;

verzoekt de regering, erop toe te zien dat de Fyra niet duurder wordt dan de huidige tarieven van de Beneluxtrein,

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. 326 (29984).

De Rouwe



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

Ik dank de minister voor haar recente voornemen om de pijler rond de sociale veiligheid in feite te verlengen. De Kamer heeft daar om gevraagd. Vanuit het middenveld is er een oproep geweest. Het is heel positief dat daar nu gevolg aan wordt gegeven.

Ik kom bij de brief van 30 oktober. Die brief is na het algemeen overleg gekomen. Daarom heb ik toch nog een aantal vragen, want er is nog geen ruimte geweest om die inhoudelijk te beantwoorden. In de brief schetst de minister een aantal opties om de verbinding tussen Amsterdam en Brussel te verbeteren. Er is nu sprake van een impasse, omdat met name aan Belgische kant geen medewerking wordt verleend, hoewel die in het verleden eenen andermaal is toegezegd. De minister schrijft in het slot van de brief dat zij een mogelijkheid ziet om de komende situatie te gedogen, zodat er wel kan worden gereden. De minister geeft ook aan dat de vervoerders moeilijkheden moeten kunnen overwinnen. Ik vind dat een vrij cryptische uitspraak, maar dat laat ik verder in het midden. Heeft de minister al zicht op de overwinning die de vervoerders moeten behalen? Is daar al een reactie op? Als dat nog niet duidelijk is, dan wil ik graag weten wanneer dat wel duidelijk wordt. Het lijkt mij dat dit parlement dat wil weten, evenals de reizigers in Brabant. Zijn hier kosten aan verbonden? Zo ja welke? Dit is overigens nog steeds geen langetermijnoplossing. Ik daag de minister daartoe uit.

De Kamer heeft vandaag veel moties ingediend om gestalte te geven aan een goede verbinding tussen Brabant en België. Mijn fractie sluit zich daar op alle fronten bij aan, maar er zijn zo veel moties ingediend dat wij de open vraag willen stellen of het niet beter is dat dit parlement één goede motie indient. Volgens ons is dat ook een veel beter resultaat in de richting van de Belgische overheid. De heren Monasch en Elias hebben allebei een motie ingediend. Mijn suggestie is om als parlement te kijken of wij met zijn allen een motie kunnen indienen. Die kan dan nog worden gewijzigd. Volgens ons is dat een veel beter signaal naar onze zuiderburen. Ik doe dus een oproep aan het parlement om met een gezamenlijke motie te komen, die dan op hetzelfde neerkomt als wat nu voorligt.

De voorzitter:

Alles sprekers hebben het woord gevoerd. Wij gaan nu even schorsen, zodat de minister zich kan voorbereiden op haar antwoord.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter, dank u wel. Ik moest een en ander even ordenen en kijken of vragen die bij elkaar horen, in een keer behandeld zouden kunnen worden. Dat werd echter een beetje lastig en daarom doe ik de beantwoording toch maar per partij. Dan is iedereen misschien ook het meest gespitst op het antwoord.

Ik begin met de bijdrage van de PvdA. De PvdA zegt blij te zijn met de door mij geleverde brief over de uitvoering van het verbeterd toezicht. Zij vraagt of er al opnieuw is gesproken met de regio's en of er al een reactie van de regio's is. Ik ga z.s.m. weer gesprekken aan met het IPO

en SkVV, omdat ik vind dat er heel snel duidelijkheid voor de medewerkers moet zijn. Dat is voor mij vooral de reden om toch nog, voor de derde keer, daaraan een bijdrage te leveren. Ik vind het namelijk niet kunnen om zo kort voor 1 november aan mensen te moeten vertellen dat hun baan niet wordt gecontinueerd. De Kamer was bovendien duidelijk in haar wens en gaf aan dat ze dit een belangrijk project vindt. Ik doe dit dus graag, maar wat mij betreft is drie keer wel scheepsrecht. Als het hierna niet wordt opgepakt, is het aan de regio's zelf.

Ik kom nu eerst bij de Fyra en daarna doe ik de Betuweroute. Er zijn heel veel moties over de Fyra ingediend. Ze lijken deels op elkaar, maar verschillen ook van elkaar. Soms is er sprake van "inspanning", soms van "verplichting". Ik zal in mijn beantwoording de moties nalopen zoals die er liggen. Dan moeten de woordvoerders zelf maar met elkaar bekijken of ze met één motie komen of de moties gescheiden houden, want er zit soms toch echt wel verschil in.

Ik wil eerst in algemene zin een opmerking maken. Er zijn een paar zeer gedetailleerde vragen gesteld en ook is gevraagd naar de langetermijnvisie, maar ik heb de Kamer gezegd dat ik een probleem heb. Ik wilde een verbinding realiseren en we hebben dat ook in contracten staan. Mijn voorgangers hebben dat ingeregeld en ook zelf ben ik ermee aan de slag gegaan. Ik heb echter wel de medewerking van NMBS en mijn Belgische collega nodig. Daar is het gestuit. Ik heb de Kamer ook aangegeven dat het wat mij betreft nu zo "vijf voor twaalf" is dat ik een procedure start om de Belgen dan maar aan het contract te houden. In de tussentijd wil ik natuurlijk elke mogelijke oplossing aangrijpen, maar ik geloof niet dat we nog heel lang kunnen gaan wachten tot die spontaan zal komen. Er zijn vragen over wat de alternatieven dan zullen betekenen voor de reistijd, de frequentie enzovoort, maar er is nu een volslagen patstelling. Wat ik de Kamer heb gestuurd, is mijn volgende onderhandelingsinzet voor de realisering van in ieder geval een tijdelijke oplossing. Ik ga er daarbij van uit dat ik naar aanleiding van de arbitrage uiteindelijk tot een goede definitieve oplossing kan komen.

Ik zal nu de moties langslopen. In de motie van de heren Monasch en Elias op stuk nr. 319 wordt mij verzocht om alleen akkoord te gaan met de nieuwe dienstregeling en de ingebruikname van de Fyra voor de lijn Amsterdam-Brussel indien deze ook een stop gaat maken in Breda en om mij daarbij maximaal in te spannen om het huidige tarief voor het traject Breda-Antwerpen in stand te houden. Ook wordt mij in die motie verzocht om alles in het werk te stellen om voor de toekomst een robuuste en permanente oplossing te realiseren waarbij Brabant een rechtstreekse verbinding met Antwerpen houdt, en om mij maximaal in te spannen om deze aan te bieden tegen het huidige tarief. Zoals bekend mogen de vervoerders het internationale vervoer via de HSL-Zuid enkel starten nadat ook de Nederlandse Staat de samenwerkingsovereenkomst heeft goedgekeurd. Ik heb de vorige keer al aangegeven dat ik dat niet heb gedaan. Ik heb gezegd: ik zet het nu even "on hold". In mijn brief van vandaag aan de Kamer heb ik ook geschreven dat ik alleen bereid ben om met de Fyra voor de lijn Amsterdam-Brussel akkoord

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

te gaan als die ook stopt in Breda, om in ieder geval voorlopig een oplossing voor het probleem te hebben. De heren Monasch en Elias vragen ook om alleen te gedogen onder voorwaarde dat de Fyra stopt in Breda en om dat dan ook tegen het huidige tarief te doen. Ik wil dat gaarne doen. Ik vind dat ook een goed idee. Het is wel hoog spel, moet ik zeggen. Wij zeggen daar immers ook mee dat wij daaraan een wel goed lopende verbinding, verbinden, namelijk Amsterdam-Brussel. Echter, als je het een wel doet en het ander niet, sta je vervolgens met lege handen. Ik vind het heel belangrijk. Ik zal mij er ook tot het uiterste voor inspannen om dit als een hard onderhandelingspunt in te brengen. Ik ga ervan uit dat wij het moeten kunnen realiseren en dat NMBS en NS zullen snappen dat anders Amsterdam-Brussel er ook niet in zit. Alleen indien het onverhoopt niet lukt, zal ik terugkomen naar de Kamer. Dit is een boodschap waarmee u mij op pad kunt sturen. Wat de tarieventoeslag en het vrije tarief betreft, zal het complexer zijn. Ik zie dat men van mij een maximale inspanning vraagt. In het verleden zijn er afspraken gemaakt over totale businesscases. Tegelijkertijd hebben wij te maken met een nieuw probleem en vind ik dat ik dit moet meenemen in de onderhandeling.

In de motie wordt ook verzocht, alles in het werk te stellen om een permanente verbinding te realiseren tussen Noord-Brabant en Antwerpen, waarbij deze verbinding het huidige tarief behoudt. Als ik dit verzoek mag opvatten als een verzoek om mij tot het uiterste in te zetten voor de treinverbinding Breda-Antwerpen, zonder toeslag en reserveringsplicht, dan zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Wat mij betreft is dit deel van de motie dan ook overbodig. Wat de beoordeling betreft: ik zie zowel voor- als nadelen aan het verzoek om vast te houden aan station Breda enerzijds en het huidige tarief anderzijds. Ik laat het oordeel over de motie dan ook aan de Kamer over.

De woordvoerder van D66 had enkele vragen die wat dieper gingen. Juist omdat wij de onderhandelingen over alternatieven moeten starten, heb ik nog geen definitief zicht op reistijden, frequenties en dergelijke zaken. Dat zal allemaal deel uitmaken van de vraag wat er op korte termijn nog gerealiseerd kan worden. Om u een beeld te geven: de dienstregeling voor 9 december 2012 is natuurlijk al klaar, dus een ander logistiek plan met een stop in Breda vergt een forse inspanning.

Ik kom bij de motie van mevrouw Van Veldhoven en de heer De Rouwe op stuk nr. 320. Het is leuk om allerlei nieuwe coalities te zien in deze Kamer! Hierin wordt verzocht om abonnementen mogelijk te maken voor grensoverschrijdende Fyraverbindingen zonder reserveringsplicht. De tarieven voor de Fyra Internationaal worden bepaald door NMBS en HSA. Zij hanteren marktprijzen die per reis kunnen variëren. Ik heb dit ook afgesproken in de vervoersconcessie HSL-Zuid. Dit is in het verleden ook besproken en afgestemd met de Tweede Kamer. HSA en NMBS zijn op dit moment niet voornemens om internationale abonnementen aan te bieden. Ze zullen wel proberen in te spelen op de behoefte van de markt. Zodra HSA en NMBS in de markt de behoefte hieraan signaleren, zullen ze het ook gaan aanbieden. Ik heb geen zeggenschap over het assortiment van vervoersbewijzen van de vervoerders, zo zeg ik nadrukkelijk. Bovendien is het Europese streven dat er minimale overheidsbemoeienis is met tarieven en kaartsoorten voor grensoverschrijdend verkeer. Dat is de reden dat ik de motie ontraad.

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

Dat klinkt op zich mooi: minimale bemoeienis. De minister zegt dat zij er niet over gaat. Ik stel vast dat zij bij de motie op stuk nr. 319, waarin ook gesproken wordt over tarieven voor internationaal vervoer, wel aangeeft dat het moet kunnen en dat het zelfs enigszins haar streven is. Daar komt bij dat de minister in het verleden zelf heeft gewezen op het belang van internationaal grensoverschrijdend vervoer. Hoe verhoudt deze afhoudende reactie van de minister zich tot haar eerdere reactie op de motie van de heren Monasch en Elias, waarin ook gesproken wordt over tarieven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan ben ik niet helder genoeg geweest in mijn reactie op de motie op stuk nr. 319. Ik heb daarover gezegd dat ik het eens ben met de stop in Breda. Ook heb ik gezegd dat ik in die motie lees dat er van mij een maximale inspanning wordt gevraagd om een gelijk tarief te realiseren. Ik zei al dat dit complex zal zijn, omdat er al businessdeals zijn en je er niet zomaar iets uit kunt halen. Ik zal het wel onder mijn arm meenemen om met NS en NMBS te bespreken of het tot de mogelijkheden behoort. Immers, zij zijn uiteindelijk in de samenwerkingsovereenkomst niet in staat geweest om te realiseren wat we in het contract hadden afgesproken. Ik vind daarom dat zij ook wel mogen kijken of zij met een tijdelijke oplossing een duit in het zakje moeten doen. Ik vind dit iets anders dan wat in de motie Van Veldhoven/De Rouwe (stuk nr. 320) wordt gesuggereerd, namelijk dat wij over de beschikbaarheid van internationale abonnementen zouden gaan. Mijn reactie op de motie Monasch/Elias op stuk nr. 319 was veel algemener en ging niet over een specifieke, tijdelijke deal. Dat is het onderscheid dat ik zie tussen de twee moties. En ja, ik ben groot voorstander van grensoverschrijdend vervoer. Ik baal er ook ontzettend van dat er per december niet de twee Fyradiensten gaan rijden die we wilden laten rijden. Ik blijf me dan ook beraden op de vraag wat we kunnen doen om in de toekomst niet zo afhankelijk te zijn van andere partijen op dat vlak.

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

Dat is allemaal prima, laat daar geen misverstand over bestaan. Dat geldt ook voor de inzet waarom in de motie op stuk nr. 319 wordt gevraagd. Echter, als de minister toch dingen onder de arm meeneemt naar haar overleg met de bij grensoverschrijdend vervoer betrokken partners en partijen, vraag ik haar om nog even te kijken wat de Kamer en zijzelf in het verleden hebben gezegd over het stimuleren van dat vervoer en de rol van de overheid daarbij. Het zou heel mooi zijn om dat in de geest van deze motie ook onder de arm mee te nemen. Ik vraag de minister om dit toch te overwegen. Ik ken de overwegingen van Europa. Dat is prima. Als er echter toch dingen worden meegenomen onder de arm, is dit niet iets lelijks om ook mee te nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Eigenlijk vraagt de heer De Rouwe of ik de verschillende partijen toch duidelijk wil maken dat er in de Kamer behoefte bestaat aan abonnementen. Dat kan ik natuurlijk altijd doorgeven. Ik heb de Kamer geprobeerd duidelijk te maken dat er in het verleden hierover al gesproken is en dat er in de HSA-vervoerconcessie is afgesproken dat dit tot de bevoegdheden van de partijen zelf behoort. De partijen hebben zelf gezegd dat zij nu nog geen

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

markt zien maar dat zij het wel willen doen wanneer zij die markt wel zien. Ze staan dus niet onwillig tegenover abonneerders, maar er moet natuurlijk wel een markt zijn. Hun businesscase om te rijden moet rond te breien zijn, anders kunnen zij het personenvervoer op een gegeven moment niet meer waarmaken. De wens van de Kamer kan ik altijd overnemen, als de Kamer in meerderheid dit wenst. Ik kan en wil de partijen echter niet dwingen om die abonneerders nu in te voeren. Laat ik daar maar gewoon helder over zijn. Daarom heb ik duidelijk willen zijn en heb ik de motie ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel. Ten slotte, mijnheer de Rouwe. Heel kort.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat laatste zou raar zijn en kan ook niet. In deze motie wordt ook niet gevraagd om het te verplichten. In de motie wordt gevraagd om in overleg te treden. Daarom kwam ik tot mijn opmerking dat als de minister naar aanleiding van de eerdere motie bereid is om dingen onder de arm mee te nemen, zij met inachtneming van wat we in het verleden hebben gezegd over grensoverschrijdend vervoer ook bereid zou moeten zijn om dit mee te nemen. Nogmaals, het gaat niet om een verplichting. Dat zou niet kunnen en dat vraag ik ook niet. Dat zou te ver gaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geloof dat mevrouw van Veldhoven hierop aansluitend ook een vraag wil stellen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik vraag mij af of het de minister helpt als we in deze motie dezelfde formulering zouden gebruiken als die is gehanteerd bij de tarieven, dus dat we er iets van zouden maken in de trant van: onderzoeken of het tot de mogelijkheden behoort. Dan is het signaal duidelijk dat dit een politieke wens is en dat we beseffen dat de minister dit de partijen niet kan opleggen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan alles onder mijn arm meenemen, maar op een gegeven moment, als het te veel wordt, vallen er wel stukken uit. Het kan altijd, maar dan laat ik deze motie wel aan het oordeel der Kamer. Dan wil ik namelijk weten of een meerderheid van de Kamer dit belangrijk genoeg vindt om mee te nemen.

De voorzitter:

Dat betekent dat de we binnenkort zullen zien hoe de gewijzigde motie eruit komt te zien. Het oordeel over de motie zoals die zich lijkt te gaan wijzigen luidt echter: oordeel Kamer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als we alle moties zo gaan aanpassen ...

Voorzitter. Ik kom toe aan de motie-Van Veldhoven c.s. op stuk nr. 321. In deze motie wordt de regering verzocht om in overleg met de NS ervoor te zorgen dat de Fyrrerbinding tussen Breda en Brussel toeslag- en reserveringsvrij zal zijn zolang de afspraken uit 2005 niet worden nageleefd. Ik acht de lijn van deze motie onverstandig, omdat het afschaffen van de toeslag haaks staat op de eerdere afspraken. Bij de aanbestedingen in 2000 en 2001 is afgesproken dat de vervoerders zelf de hoogte van de internationale tarieven mogen bepalen. Tevens staat de mo-

tie haaks op de Europese poging om het grensoverschrijdende verkeer verder te liberaliseren als er overheidsbemoediging zou zijn bij het bepalen van de tarieven. Ik heb de vervoerders wel gevraagd om een toeslagvrije en reserveringsvrije verbinding tussen Breda en Antwerpen te maken. Dat heb ik gedaan omdat ik dan een alternatief heb dat vergelijkbaar is met de Benelux, maar voor alle internationale Fyrrerbindingen ontraad ik deze motie, nog even los van de opmerking die ik al eerder heb gemaakt. Alle afspraken die wij al zo veel jaren met elkaar hebben, hebben ook geleid tot businesscases. Als je daar zomaar budget uit gaat trekken, heeft dat gevolgen met uiteindelijk risico's voor de reiziger.

De GroenLinksfractie heeft een motie ingediend over de winteraanpak (29984, nr. 322). Het is bijzonder hoe dit VAO zich uitbreidt. Daarin vraagt zij om het plan van aanpak over besturing en bijsturing eind 2012 ook te voorzien van een termijn voor het realiseren van die winterambitie. Ik heb in het AO gezegd dat ik in het plan van aanpak zal trachten termijnen te noemen. Vervolgens voer ik ook een discussie met de Kamer. Dan kunnen wij kijken of er nog dingen bij komen. Daar kunnen wij ook nog termijnen in noemen. Ik vind dit dus overbodig, als ik strak in de leer zit, omdat het al toegezegd is in het algemeen overleg. Nu hoort de Kamer mij het weer zeggen. Het is aan de Kamer en aan de GroenLinksfractie om te bekijken wat er met de motie gebeurt.

De VVD-fractie heeft mij bestraffend toegesproken omdat ik mijn brieven eindig met jargon, waarvoor mijn excuses. Wat wij proberen te zeggen met "logistieke problemen" is dat het lastig is om nu, vijf weken voor de nieuwe dienstregeling per 9 december 2012, de logistieke plannen voor de treindiensten nog aan te passen. Dat had ik duidelijker moeten omschrijven. Dat zal ik proberen de volgende keer te doen.

De heer Elias (VVD):

Dat waardeer ik natuurlijk zeer, maar ik viel niet zozeer over het jargon. De minister schrijft aan ons: oplossingen (...) stuiten op logistieke moeilijkheden; mochten ze ze kunnen overwinnen enzovoorts. Ik heb geen moeite met de woorden "logistieke moeilijkheden", want die snap ik wel, maar ik wil graag weten wat iets dan is. Ik wil graag dat de Kamer in zijn algemeenheid wordt geïnformeerd, ook als er haastwerk bij is. Dat was mijn enige punt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat snap ik. Daarom heb ik net proberen uit te leggen wat het betreft. Het betreft die korte periode voordat de nieuwe dienstregeling ingaat. Dat hadden wij daar nadrukkelijker in moeten vermelden.

De heer Elias heeft ook gevraagd naar de extra reistijd. Daar heb ik opmerkingen over gemaakt. Hij heeft gevraagd naar de liberalisering van grensoverschrijdende treinen: zou het niet mogelijk om Arriva of Veolia daar een rol in te laten spelen? In algemene zin betekent liberalisering van openbaar vervoer dat vervoerders die mogelijkheden zien, de markt moeten kunnen betreden. Over de internationale verbinding van de Beneluxtrein wordt al jaren met de Kamer gesproken. Ondanks alle aandacht is nimmer een vervoerder met voorstellen gekomen bij mij of mijn voorgangers. Kennelijk zien zij nog geen markt, maar ook dat is marktwerking. In principe zou het dus kunnen. In dit geval gaat het echter om de vraag of er nog ruimte is op dat spoor. Dat hebben wij de afgelopen jaren wel besproken. Op het moment dat de Fyra gaat rijden,

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

heb je geen ruimte om een alternatieve trein te laten rijden. Dat maakt dat het niet zomaar kan.

Dan kom ik bij de moties van de ChristenUniefractie. In de motie-Dik-Faber op stuk nr. 323 wordt gevraagd om overeen te komen met NS dat vanaf 9 december ten minste zestien keer per dag een snelle verbinding met Antwerpen wordt geboden met conventioneel dan wel HSL-materieel, bijvoorbeeld door op de uren dat de Fyra nog niet rijdt, een intercity Breda-Antwerpen of Roosendaal-Antwerpen aan te bieden. Als de Fyra Amsterdam-Brussel niet zal stoppen in Breda, zullen NS en NMBS zestien keer per dag een intercity Roosendaal-Brussel laten rijden. Indien de Fyra Amsterdam-Brussel wel kan stoppen in Breda, zullen HSA en NMBS met de Fyra zestien keer per dag in Breda halteren. Dat zou dan het gewenste beeld zijn. Ik zie de motie derhalve als ondersteuning van beleid. Het is niet anders dan wat wij proberen voor te stellen. Ik vind de motie dus overbodig.

In de motie van mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 324 wordt de regering verzocht om de reserveringsplicht voor de Fyra Rotterdam-Brussel te schrappen. Bij de aanbesteding in 2000 en 2001 is afgesproken dat de vervoerders zelf mogen bepalen of de reserveringsplicht wordt gehanteerd. Mevrouw Dik-Faber heeft misschien de indruk dat de reserveringsplicht in de concessie voor de HSL-Zuid is opgelegd aan HSA, maar dat is niet het geval. In de concessie is afgesproken dat vervoerders een zitplaats dienen te garanderen voor alle internationale reizigers. HSA heeft dit ingevuld door middel van een reserveringsplicht, maar heeft ons ook verzekerd dat het tot op het perron nog mogelijk zal zijn om een kaartje voor een internationale Fyra te kopen. De vrijheid in het omgaan met het garanderen van de zitplaatsen voor alle internationale reizigers is bij de aanbesteding overgelaten aan de vervoerder. Daarom ontraad ik deze motie.

In zijn motie op stuk nr. 325 verzoekt de heer Bashir de regering om de Fyra per 9 december 2012, al dan niet in een gedoogconstructie, te laten rijden volgens voorgenomen dienstregeling inclusief een stop in Breda, en tevens de intercity Roosendaal-Antwerpen op te starten. Ik zet mij ervoor in om Fyra Amsterdam-Brussel te laten halteren in Breda, als tijdelijke oplossing. Dat gedeelte van de motie zie ik dus als ondersteuning van beleid. Als ik de vervoerder zou vragen om, naast de Fyra Amsterdam-Brussel, nu nog een intercity te starten tussen Antwerpen en Roosendaal met een stop in Breda, dan vraag ik echt iets onmogelijks. De dienstregeling voor 2013 is klaar. Het is niet nodig om twee alternatieven te hebben, namelijk Breda-Antwerpen en Roosendaal-Antwerpen. Ik ontraad dus deze motie.

In de motie-Bashir op stuk nr. 326 wordt de regering verzocht, erop toe te zien dat de Fyra niet duurder wordt dan het huidige tarief van de Beneluxtrein. Bij de aanbesteding van de HSL is uitgegaan van een mogelijke toeslag. De Fyra is een hogesnelheidstrein met betere kwaliteit en een kortere reistijd. Ik heb altijd gezegd, een toeslag voor de Fyra redelijk te vinden. Tot nu toe heeft een meerderheid van de Kamer dat ook niet tegengehouden. Het zou de businesscase totaal overhoop halen als we nu, op het allerlaatst, ineens zo'n toeslag zouden schrappen. Om een goede verbinding met Zuidwest-Nederland en Antwerpen te hebben, heb ik gevraagd om een alternatief mogelijk te maken waarin de toeslag niet aan de orde is. Deze motie ontraad ik.

Het CDA heeft gevraagd naar de toekomst, naar de kosten en naar de langetermijnoplossingen. Die vragen heb

ik in het begin al een beetje beantwoord. De heer De Rouwe vraagt of we ook alternatieve oplossingen hebben met conventioneel vervoer. Dat sluit ook aan bij de vraag van de heer Elias over Veolia en Arriva. De heer De Rouwe vraagt wanneer de alternatieven duidelijk zijn en welke kosten eraan zijn verbonden. De vervoerders werken op dit moment aan alternatieven. Zij voelen de bui natuurlijk hangen nu de samenwerkingsovereenkomst niet getekend is. Ik heb daarover nog geen witte rook, maar ik vind echt dat het zou moeten. Breda-Antwerpen via HSL zou, als er witte rook komt, in februari 2013 mogelijk moeten zijn. Ik heb gevraagd of er alternatieven zijn via de conventionele lijn Roosendaal-Antwerpen. De kosten moeten nog in beeld gebracht worden. Mijn voorkeur voor de lange termijn is natuurlijk gewoon Fyra Amsterdam-Brussel en uiteindelijk Fyra Breda-Antwerpen. Dat zeg ik niet alleen tegen de heer De Rouwe maar tegen de hele Kamer. Dit waren de Fyra-vragen.

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

Voor de mogelijke oplossingen uit de recente brief van de minister is wat ons betreft steun. De vraag is echter wanneer de minister die witte rook verwacht. Ik neem aan dat de minister deze brief naar de Kamer stuurt met een suggestie of oplossing. Dat moet wel een realistische oplossing zijn en geen focpadeau of uitstel van executie. Ik reken erop dat de minister signalen heeft dat een oplossing mogelijk is. Mijn concrete vraag is wanneer de minister verwacht hier duidelijkheid over te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan is de heer De Rouwe veel te optimistisch, want ik heb niet voor niets gezegd dat ik niets kan zonder de NMBS en mijn Belgische collega. Die heeft gezegd dat hij het ooit nog eens zal inbrengen in het kabinet, maar aangezien hij een andere post gaat bekleden, is het de vraag of dat ooit gaat gebeuren. Ik heb dus niet voor niets een arbitrage ingezet. Tegelijkertijd probeer ik het daar niet op uit te laten lopen omdat we dan ver over de tijd heen gaan. Daarom ben ik ook bezig om de partijen zo veel mogelijk onder druk te zetten om tot een tussentijdse oplossing te komen. Er is echter nog geen witte rook en ik heb daar ook geen zicht op. Wat is het mandaat waarmee ik nu verder die onderhandelingen inga? Dat spreekt ook wel een beetje uit de moties. Laten we het vooral nog niet te veel hebben over de terugvaloptie, want dat is niet goed voor de onderhandelingen.

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

Dat vrouwen willen we de minister wel geven en dat zien we zitten. Desalniettemin dringt de tijd. Ik denk dat veel mensen terecht vragen wanneer er een oplossing te verwachten is. Wanneer is voor de minister de maat vol?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De maat was al vol, daarom start ik de arbitrage. Uit het gesprek dat jarenlang gevoerd is, is geen oplossing gekomen. Nu ontstaat er nieuwe druk op de onderhandelingen. Ik hoop dat we daardoor toch nog het een en ander kunnen bereiken. We brengen Amsterdam-Brussel niet voor niets in; dat doen we ook om de druk verder op te voeren. Als ik een oplossing had, zou ik dat hier graag vertellen, maar ik ben hieraan gebonden. Het uiterste is het eind van de arbitrage en alles wat daarvoor lukt, is mooi meegenomen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Bashir** (SP):

Ik wil nog even terugkomen op mijn eerste motie. Daar-in staat niet dat de intercity Roosendaal-Antwerpen via Breda moet rijden. De minister onderbouwt overigens op geen enkele manier waarom dat niet zou kunnen. Het argument dat de dienstregeling moet worden aangepast, is natuurlijk geen argument. Als je zo'n verbinding wilt starten, moet de dienstregeling sowieso worden aangepast.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb ook niet gezegd – althans niet bij mijn weten – dat de trein naar Antwerpen ook in Breda moet stoppen. Ik heb gezegd dat de heer Bashir twee dingen vraagt, namelijk een verbinding Breda-Antwerpen en een verbinding Roosendaal-Antwerpen. Ik heb al eerder betoogd dat dat eerste al een vreselijke klus zal zijn en dan vraagt hij ook nog om het tweede. Dat is onmogelijk. Het wordt al heel moeilijk om Breda-Antwerpen in de dienstregeling te fietsen. Het is gewoon te veel gevraagd om ook nog Roosendaal-Antwerpen in de dienstregeling te fietsen. Ik denk bovendien dat het niet nodig is om beide verbindingen als alternatief te hebben.

De heer **Bashir** (SP):

Nogmaals, de minister onderbouwt dat op geen enkele manier. Zij zegt: ik denk dat het niet nodig is. Ik denk ...

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik vind dat.

De heer **Bashir** (SP):

Zij denkt dat het veel te veel inspanning vergt, maar dat is natuurlijk logisch. Als je een nieuwe dienstregeling start, moet je kijken naar wat de mensen vinden. Wij krijgen echt veel berichten en klachten van mensen uit die regio. Zij willen graag dat die verbinding Roosendaal-Antwerpen blijft. Straks gaat de Beneluxtrein er al aan en het is onzeker of de Breda-verbinding met de Fyra gerealiseerd gaat worden. Die mensen hebben dus een probleem. De minister zou zich voor hen moeten inspannen en dat is wat ik in de motie vraag. Als de minister niet bereid is om dat te doen, zou zij moeten onderbouwen waarom zij dat niet wil.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kan het best meer onderbouwen. Het lukt namelijk niet om in een maand een intercity te realiseren met personeel en treinpaden en dergelijke. Ik heb daarom wat betreft de verbinding Breda-Antwerpen al gezegd dat je minstens aan februari moet denken. Ik onderbouw nu nog wat meer waarom het niet mogelijk is. Het belangrijkste vind ik dat we goed nadenken over wat we inbrengen. Als je alles vraagt, kan dat ertoe leiden dat je niets krijgt.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben bereid om mij constructief op te stellen. Ik zou de datum van 9 december kunnen veranderen in een andere datum, een paar maanden later. Is het dan wel een optie om de intercitylijn Roosendaal-Antwerpen op te starten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb aangegeven dat het eerste deel van de motie van de heer Bashir past in de beleidslijn die ik nu uitzet. Het tweede deel van de motie, over het opstarten van de intercitylijn Roosendaal-Antwerpen, is te veel gevraagd. Je vraagt dan twee alternatieven voor hetgeen vervalft. Ik

vind dat niet nodig, daar blijf ik bij. Het behoort dus niet tot mijn voorkeur, of de datum nu 9 december of een dag in februari is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had een aantal vragen gesteld aan de minister, maar ik heb nog niet op al mijn vragen antwoord gekregen. Waarom past het doorzetten van de grensoverschrijdende intercityverbinding niet langer in de dienstregeling? We kunnen kiezen voor het omleiden van de trein met een stop in Breda, of voor het voortzetten van de Beneluxtrein zoals deze was totdat er witte rook is, om met de minister te spreken. Waarom kan dat niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Met de bestaande treinen en treinpaden kun je niet zomaar zowel de Fyra als de Beneluxtrein kunt laten rijden. Er is al jarenlang duidelijk gemaakt dat de Beneluxtrein eruit gaat als de Fyra begint te rijden. Dat geldt nog steeds. Wij hebben gekeken wat wij nog kunnen doen of regelen nu het niet rond is. Omdat de paden vergeven zijn en/of de treinen niet beschikbaar, kun je een grensoverschrijdende intercityverbinding niet realiseren. Je kunt hoogstens nog een klein stukje realiseren, maar dat biedt dan niet de oplossing voor de problemen. Daarom kan het niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Er wordt wel een extra verbinding met Vlissingen gerealiseerd. Er is dus wel capaciteit binnen de totale dienstregeling, maar deze wordt hiervoor niet ingezet. Waarom maakt de minister niet de keuze om die capaciteit hiervoor in te zetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb meteen gevraagd, zoals anderen ook deden, of het niet mogelijk is om de Beneluxtrein tussen de andere treinen door te laten rijden. Dat kan echter niet. Het gebruik van de treinpaden en de inzet van materieel luisteren heel nauw. Ik heb begrepen dat de trein over een klein stukje zou kunnen rijden, maar dat is niet de oplossing. Ik weet niet uit mijn hoofd welk stukje dat was; misschien is het het stukje dat mevrouw Van Veldhoven noemt.

De **voorzitter**:

Dit wordt uw laatste interruptie, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had een aantal vragen gesteld, dus ik hoop dat u een beetje flexibel met het aantal toegestane interrupties omgaat.

De **voorzitter**:

Dit is uw laatste interruptie. Ik denk dat we het daar wel bij kunnen laten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb in ieder geval nog een vraag over de arbitrage gesteld. Wat is het tijdspad van de arbitrage? Er is nog geen witte rook voor de tussenoplossing. De arbitrage moet voor de eindoplossing zorgen. Welk tijdspad staat de minister hierbij voor ogen? Wat zijn de sancties? Mijn laatste vraag is: klopt het dat de minister niet de medewerking van haar Belgische collega nodig heeft om de tarieven binnen Nederland aan te passen?

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Eerst ga ik in op het tijdsplan van de arbitrage. Ik heb het advies van de landsadvocaat gevraagd over de arbitrage. Eerst moet je samen vaststellen wie de arbitrage gaat doen, vervolgens komt de vraagstelling en dan wordt een traject van een aantal maanden uitgezet. Ik heb weleens gehoord dat het negen maanden kan duren, maar pin me daar niet op vast, want het project moet nog van start gaan. Het begint nu.

Voor de tarieven geldt het volgende. Van het begin af aan hebben wij aangekondigd dat er een opslag op de Fyra-tarieven zou komen. Daar is nooit een meerderheid van de Kamer tegen geweest. In de concessie, in het HSA-deel, overal zitten nu die tarieven in. In de concessie hebben wij die vrijheid bij de vervoerders gelegd, niet bij onszelf. Ik ga er dus zelfs niet over. Natuurlijk kan ik dit ook wel onder mijn arm meenemen. Omdat er op het traject Breda-Antwerpen een probleem is en er even geen alternatief is, heb ik dus gevraagd of men daar nog wat kan betekenen. Ik heb er meteen bij gezegd dat het een moeilijke kluit zal zijn.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, u mag niet nogmaals interrumperen. Wij moeten ons wel een beetje aan de spelregels van de VAO's houden, anders zijn die aan erosie onderhevig en dan gaat het niet goed. Minister, bent u aan het afronden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mijn laatste onderwerp is de Betuweroute. Mevrouw Dik-Faber vroeg mij of ik ervoor kan zorgen dat er nog meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute gaat. Ik heb het daar ook al over gehad in het algemeen overleg. Met mijn Duitse ambtsgenoot heb ik overleg gevoerd over grensovergang Oldenzaal en de Betuweroute. Dit ging niet alleen over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het was een breder overleg dat ook ging over de aantallen treinen die over bepaalde routes gaan. Mijn ambtsgenoot vindt dat niet alles over de Betuweroute vervoerd moet worden, omdat de goederen in Duitsland ook op een bepaalde plek moeten aankomen. Dit betekent dat men in Duitsland ook via andere routes goederen moet kunnen krijgen. Ik zie mijn ambtsgenoot met regelmaat en zal dan iedere keer benadrukken dat wij het liefst zo veel mogelijk via de Betuweroute afdoen. Duitsland heeft echter ook handelsbelangen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb een vraag ter verduidelijking. Ik ben blij dat de minister dit onderwerp met regelmaat aankaart bij de Duitse collega's. Ik begrijp natuurlijk heel goed dat Duitsland een handelspositie heeft en dat men de goederen niet alleen via de Betuweroute aangeleverd wil krijgen. Ons pleidooi was om bij Duitsland aan te dringen op het feit dat de transporten met gevaarlijke stoffen vooral via de Betuweroute moeten plaatsvinden, zodat er niet langs woongebieden wordt gereden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zeg dit mevrouw Dik-Faber toe. Gisteren heb ik mijn collega gezien in Luxemburg en toen heb ik hem gevraagd of ik binnenkort in Berlijn langs kon komen om over grensoverschrijdende spoortrajecten in brede zin te spreken. Er liggen namelijk weer heel veel regionale wensen bij mij. Ik zal dit onderwerp dan weer aan de or-

de stellen. Wij hebben de Betuweroute vooral om het vervoer van gevaarlijke stoffen te faciliteren. Op de andere lijnen zit echt een begrenzing, zodat er daar slechts beperkt vervoer van die stoffen kan plaatsvinden. Ik zal met mijn collega bespreken op welke wijze Duitsland kan proberen om zo veel mogelijk via de Betuweroute af te doen om op die manier rekening te houden met onze wensen. Ik zal de uitkomsten van dit gesprek te zijner tijd terugkoppelen aan de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de moties die tijdens dit VAO zijn ingediend zal morgen worden gestemd. Ik dank de minister van harte voor haar komst.

Sluiting 19.15 uur.