

6

Benelux-trein

Aan de orde is het **debat over het terugbrengen van de Benelux-trein naar Brussel.**



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. GroenLinks is een enthousiast voorstander van snelle treinen tussen Europese steden, waarbij reizigers kunnen kiezen tussen een snelle Bijenkorftrein en een betaalbare HEMA-verbinding. Half november, twee weken voor de Fyra zou gaan rijden, lanceerde GroenLinks de website Fyra.veel.eu. Wij wilden een fatsoenlijke treinverbinding, zeker zestien keer per dag. Wij wilden dat mensen mee konden zonder reservering en met een abonnement. Dat wil GroenLinks nog steeds. Mijn fractie constateert dat hiervoor in de afgelopen maanden Kamermeerderheden zijn ontstaan. Tenzij de staatssecretaris vandaag met harde toezeggingen komt, ben ik dan ook van plan op deze punten moties in te dienen.

Het volgende punt is de Fyra. Deze moest in de wintermaanden van start en zou de Benelux-trein gaan vervangen. De reiziger stond niet centraal, maar hij stond in de kou. De staatssecretaris had het over kinderziekten. Wij willen van haar weten of de Fyra te reanimeren is of ten dode opgeschreven, met alle cijfers en desnoods vertrouwelijk. De schuld voor het Fyradrama werd afgeschoven op die vermaledijde Italianen. Of lag het misschien aan de trage Belgen? Mijn fractie kreeg signalen dat de verschillen tussen de Belgische en Nederlandse spoormarkten deel van het probleem kunnen zijn, dat de financiële prikkels in beide systemen elkaar wellicht tegenwerken. Daarom stellen wij en onze groene zusterpartij in het Belgische parlement voor dat hun Rekenhof en onze Algemene Rekenkamer beide een opdracht krijgen tot onderzoek naar de marktwerking op het spoor. Uiteindelijk moeten hierdoor goede aanbevelingen komen om voor een goede treinverbinding te zorgen tussen beide landen.

Ook de financiële kant van de Fyraontsporing kan in kaart gebracht worden door de Rekenkamers. De staatssecretaris geeft in haar brief immers aan dat zij dat eigenlijk niet kan. In het vorige debat is de staatssecretaris de strekking van artikel van artikel 68 duidelijk geworden. Hopelijk is de staatssecretaris nu ook helder over rollen en verantwoordelijkheden. Uit de brief stijgt namelijk een geur van balletje-balletje op. De Staat sluit in steeds andere hoedanigheden contracten met zichzelf af, geeft garanties en dekt verliezen af. Er staat ook een bijzonder curieuze zin in de brief, namelijk dat spoorpartijen I en M en de Tweede Kamer gestuurd hebben op individuele deadlines en te weinig op kwaliteit. Huh?, denken wij dan. De minister stuurt. Het ministerie is geen zelfstandige partij en de Kamer controleert. Ik neem aan dat de staatssecretaris dat met mij eens is.

De staatssecretaris zegt dat wij niets gaan merken van tekorten op de rijksbegroting. Daar wil ik graag een uitleg over. De staatssecretaris zegt dat zij verantwoordelijk is voor het handhaven van de concessieafspraken. Toch worden ze opengebroken. Ik ontvang graag een reactie. Als de Fyra al uit haar coma komt, kan het nog wel even duren. Er is immers afgesproken dat het pas moet in het volgende dienstregelingjaar. De staatssecretaris heeft het

over 15% niet op tijd rijden. Dat was 5%. Hoe ziet de geldterugregeling voor reizigers eruit? Hoe beoordeelt deze staatssecretaris het hele aanbestedingsproces eigenlijk?

De vervoerders en de staatssecretaris werken aan verschillende scenario's. Wij lezen dat heraanbesteding niet aan de orde is, evenmin als het schrappen van de Fyra. Wij willen heldere scenario's op tafel, met cijfers, desnoods vertrouwelijk, over alle opties. Zorg ervoor, staatssecretaris, dat Jeroen Dijsselbloem, die deze dagen nog al eens op en neer moet naar Brussel, dat met een goede treinverbinding kan doen, en dat ook pendelende studenten en werknemers van België naar Nederland kunnen komen, op een betaalbaar abonnement.

De voorzitter:

Dank u wel. Hebt u zelf een suggestie hoe wij "huh" in de verslaglegging moeten vastleggen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Met de letters h, u, h en een vraagteken erachter.



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

Voorzitter. Wij hebben als parlementsleden 240 seconden de tijd om iets te vinden van de problemen rond de Fyra, de tijdelijke oplossing met de Benelux-trein en de mogelijke toekomst van de Fyra, als die er nog is. Daar leent deze tijd zich in feite niet voor. Mijn fractie kan en wil op dit moment dan ook niet veel zeggen over de oorzaak van de Fyraproblematiek. Wij hebben onze eigen voorstellen, maar voor het parlement is het belangrijk dat wij kijken wat er mis is gegaan de afgelopen jaren. Kunnen wij nu al lessen trekken voor de toekomst van een snelle verbinding? Die vraag moeten wij ons immers wel stellen.

Een van de conclusies is dat de Kamer keer op keer over de snelle verbinding en over de HSA pas achteraf hoort wat de problemen zijn en dat die groter zijn dan vooraf ingeschat. Keer op keer worden wij geconfronteerd met situaties waar wij alleen maar ja tegen kunnen zeggen en anders niets. Dat is van het begin tot nu toe steeds het geval, bij alle ministers, inclusief die van onze partij.

Laat ik allereerst iets zeggen over de voorgestelde tijdelijke verbinding. Laat ik daarbij één compliment geven aan de staatssecretaris en alle betrokken partijen. Het is op zichzelf goed dat er nu opnieuw een tijdelijke Benelux-verbinding is. Maar laten wij eens kijken wat daarover gezegd wordt. Dan komen de letters "huh?" ook bij mij op, want aanvankelijk heulde de staatssecretaris heel dapper mee dat de niet-handhavingsbrief van tafel was. Hoopvol dacht ik: nu gaat het gebeuren; nu gaat deze staatssecretaris optreden tegen een falende organisatie, de HSA, die keer op keer dingen belooft en keer op keer niet levert. Maar wie schetst mijn verbazing? Er wordt niet gehandhaafd. De HSA krijgt alle ruimte om te prutsen en fouten te maken. Zij krijgt ook nog eens een keer een beloning voor een alternatieve verbinding die veel en veel te mager is. Vorig jaar sprak de Kamer over een bedrag van 2,5 miljoen dat nodig zou zijn voor Breda-Antwerpen. En wie schetst mijn verbazing? Dit bedrag wordt nu gegeven aan een partij die niet levert.

Een prutspremie, een faal-fee geven; dat is wat de staatssecretaris nu doet in plaats van handhaven. Waarom belooft de staatssecretaris die tijdelijke verbinding, die bittere noodzaak is, met enkele miljoenen euro's? Waarom gaat zij niet handhaven? Wat is daar precies de

De Rouwe

reden voor? Het is inmiddels toch genoeg met een organisatie die niet levert?

Waarom mag de Benelux-verbinding nog meer vertraging hebben dan de Fyra? 7% opheffingen van de spoorlijn. Geen probleem, zegt de staatssecretaris. In 15% van de gevallen een vertraging. Geen probleem, zegt de staatssecretaris. Voor wie het nog niet weet: bij de Fyra hadden wij 0,5% uitval afgesproken en maximaal 5% vertraging. Hierbij wordt het vervier-, -vijfvoudigd. Ik snap dat niet. Ik zou de staatssecretaris daarover om uitleg willen vragen.

Waar ik mee begon, daarmee sluit ik ook af. In het hele Fyraverhaal, dat van de HSA, kon dit parlement te vaak alleen achteraf tekenen bij het kruisje. Onze fractie heeft de afgelopen jaren, ook recentelijk, in schriftelijke vragen naar scenario's gevraagd. Die krijgen wij niet. Dat is voor onze fractie de reden om hier namens de Kamer het verzoek neer te leggen om via de Algemene Rekenkamer of via ons eigen Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven (BOR) een onderzoek te doen naar alle mogelijke scenario's, inclusief een exitscenario van de Fyra, inclusief een exitscenario van de HSA, maar ook inclusief een scenario waarin wij wel doorgaan. Maar daarvoor moeten wij wel het vertrouwen zien en krijgen. Ik zal de komende weken in onze commissievergadering voorstellen een eigen onafhankelijk onderzoek te doen.

Tot zover deze 240 seconden.

De voorzitter:

Dan krijgen wij nu een heugelijk feit, namelijk de maiden-speech van de heer Hoogland. Dat betekent dat wij hem niet mogen interromperen. Meteen na afloop van zijn toespraak zullen wij hem feliciteren.



De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Allereerst heet ik mijn vrouw, Daniëlle, welkom alsook de meekijkers Henk, Vera, Masja, Marc en Yavin. Masja, gefeliciteerd met je verjaardag. Zij zijn in Zwitserland; daarom zijn zij niet hier.

Op 2 februari 1910 werd Joseph Kleerekoper geboren. Hij was diamantbewerker in Amsterdam. Toen hij 19 was kwam hij Rebecca Gosselaar tegen. Zij was toen 26. Zij trouwden en kregen twee kinderen, later nog een derde en een vierde. Die vierde is mijn moeder. Zij groeide op in Amsterdam en ontmoette daar mijn vader. Het resultaat van het verdere verloop van de stamboom staat hier voor u. Dat ik hier sta, heb ik te danken aan mijn opa, die aan het begin van de oorlog besloot om zijn gezin op te splitsen. De twee kinderen werden elk bij een ander gezin ondergebracht. Hij volgde zelf later zijn vrouw naar het adres waar zij verbleef.

Zijn kritische houding, de waarschuwingen die hij gaf aan zijn familieleden – helaas zonder resultaat – en zijn lef om gewoon door te blijven werken tot het echt niet meer kon, zijn voor mij heel bijzonder. Die eigenschappen zijn de oorzaken ervan dat ik mijn leven in vrijheid kan leven. Maar nog veel specialer zijn de mensen die hem hielpen en die tegen de stroom in, met gevaar voor eigen leven, deden waarvan iedereen hier alleen maar kan hopen dat hij of zij in eenzelfde situatie dat ook zou doen. Kritisch zijn, mededogen hebben met anderen: het zijn kernwaarden die in de politiek voor mij centraal staan. Zonder mededogen geen compassie en zonder compassie geen so-

lidariteit. Zonder kritiek geen weerwoord en zonder weerwoord geen reflectie.

Toen de vrijheid terugkeerde in het leven van mijn opa en oma gaf dat hun de mogelijkheid tot ondernemen, de vrijheid om te lezen, te reizen en zich te ontwikkelen, een leven lang, als lid van de partij. De Partij van de Arbeid. Tot aan het einde van hun leven hielden Joseph en Rebecca hun blik gericht op de toekomst. Het vertrouwen in mensen en in hun goede bedoelingen had daarin een belangrijke plaats, net als voor mij nu. De mens is van nature goed, maar het kan altijd beter. Daarom kies ik voor de politiek, voor een sociale politiek waarin ontplooiing, ontwikkeling en vooruitgang centraal staan.

Die waarden onderschreef ook Farida, door haar stem op mij uit te brengen. Zij is moslima, ik atheïst. Zij is in haar bloed verbonden met de Palestijnen, ik met de Israëli's. Zij drinkt niet en ik af en toe wel. En toch deed ze het. Omdat wij waarden delen. Omdat ze erop vertrouwd dat je, als de interesse die je hebt in andere mensen echt is, de juiste besluiten voor een ander kunt nemen. Altijd stemde zij op een hooggeplaatste allochtone vrouw en nu op een onbekende autochtone man. Het is een stem die meer betekent dan het inkleuren van een hokje. Ik ben politicus voor alle jongeren die ik ontmoette in de jeugd-gevangenissen van ons land, waar een meisje in haar cel voor mij vioolspeelde. Dat talent paste haar beter dan het criminele pad. Ik ben ook politicus voor de mensen die opgevangen worden in het Rotterdams Ongedocumenteerden Steunpunt, zoals Lamya Dahlya, die vanuit Syrië vluchtte met haar man en kinderen en jarenlang geen papieren had. Haar tijd stond stil. Hun tijd stond stil. Maar dankzij een politiek besluit heeft zij nu papieren, is haar klok weer begonnen met tikken en kan ze vooruit, en haar kinderen aan een goede toekomst helpen.

En Nederland kan niet vooruit zonder de rest van de wereld. Vooruitgang bestaat alleen bij de gratie van de omgeving. De verbinding met de omgeving komt in dit debat heel dichtbij. Voor mij, maar natuurlijk ook voor alle reizigers die naar Brussel willen, want hun verbindingen staan onder druk. Op dit moment is de verbinding met Brussel niet wat zij zou moeten zijn. Wij wachten de onderzoeken naar de problemen met de Fyra nieuwsgierig en ongeduldig af. Nu over één nacht ijs gaan en de Fyra afschrijven als een goedkope, maffiose ALDI-trein die beter terug kan naar Italië, bekt niet lekker en is geen oplossing voor de problemen. Een degelijk technisch onderzoek in opdracht van de NS is dat wel. In april zien wij graag uitgewerkte scenario's over hoe verder. Zodra duidelijkheid is verschaft door de NS over de resultaten van de onderzoeken zien wij die graag via de staatssecretaris tegemoet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was een mooi verhaal. We hebben met interesse naar u geluisterd. Ik was erg benieuwd wat het bruggetje zou zijn tussen uw familiegeschiedenis en de Fyra, maar u hebt toch iets gevonden. Gefeliciteerd. Ik mag u als eerste feliciteren. U wordt verzocht om hier vooraan plaats te nemen. De bloemen komen er al aan. Ik schors enkele seconden voor de felicitaties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Bashir



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Allereerst mijn felicitaties voor collega Hoogland met zijn mooie maidenspeech. Het is altijd heel fijn om te horen hoe collega's zich geïnspireerd voelen door familie en mensen in het land om hier iedere dag weer aan de slag te gaan voor dit mooie land.

Dan de Fyra. De Fyra blijkt de rijdende JSF te zijn. Hij komt net als de JSF niet van de grond en valt uit elkaar. Maar zijn naam is in ieder geval goed gekozen. Als je het woord "verspilling" in het Grieks vertaalt, krijg je "fyra". Ik zou zeggen: laten we meteen een einde maken aan deze verspilling. Helaas blijven de NS en de staatssecretaris doorgaan met deze verspilling van belastinggeld.

Toen ik begin december tijdens een algemeen overleg voorstelde om te stoppen met de Fyra en hem terug te sturen naar Italië, keek de staatssecretaris mij nog glazig aan, alsof er niets aan de hand was. Het zouden slechts opstartproblemen zijn. Vervolgens gaf het winterweer toch de genadeslag voor de Fyratreinen, nadat ze al jaren te maken hadden met problemen. Intussen is de fabrikant weliswaar officieel in gebreke gesteld, maar feit is dat onzeker is of de problemen ooit nog opgelost kunnen worden. Wat de SP-fractie betreft modderen we al veel te lang door. Ik ben ook benieuwd welke conclusies de staatssecretaris trekt als AnsaldoBreda de treinen niet hersteld heeft voor het aflopen van de driemaandentermijn. Tot op heden hield de staatssecretaris nog allerlei opties open, maar is de conclusie dat we stoppen met de Fyra niet gerechtvaardigd? We sturen de Fyra terug naar Italië. De fabrikant AnsaldoBreda stellen we aansprakelijk voor de schade. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

De reiziger is ondertussen weer eens de dupe. De Benelux-trein blijkt niet meer in de oorspronkelijke dienstregeling te kunnen worden opgestart, omdat de treinpaden al zijn vergeven en de reiziger het moet doen met een uitgekleden versie. Is de staatssecretaris het daarom met mij eens dat het veel te voorbarig is geweest om de Benelux-trein te schrappen, terwijl de Fyra nog niets eens goed was opgestart? Het kwalijkst vind ik nog dat de staatssecretaris de mogelijkheid had om de Benelux-trein niet te schrappen. Er lag immers nog een aangenomen motie van de heer Roemer op de plank waarin daarom werd verzocht. Hoe kijkt de staatssecretaris hierop terug? Vindt zij dat ze goed gehandeld heeft?

De terughoudendheid van de staatssecretaris om de Benelux-trein weer in zijn volle glorie te herstellen, vind ik ronduit kwalijk. Uiteraard begrijp ik dat dit niet van vandaag op morgen kan, maar zelfs op eerdere schriftelijke vragen of we het volgend jaar wel kunnen opstarten, wordt door de staatssecretaris afwijzend gereageerd. Het kan wel, zegt de staatssecretaris, maar ze wil het niet, omdat het niet zou passen binnen de afspraken. Alsof het wel binnen de afspraken past om de Fyra niet meer te laten rijden. En alsof het wel binnen de afspraken past om een aangenomen motie van de heer Roemer niet uit te voeren. Ik vind de reactie van de staatssecretaris dan ook ronduit lachwekkend. Helemaal niets in dit dossier past nog binnen de afspraken. Waarom grijpt zij dan bij het opstarten van de Benelux-trein weer wel terug op afspraken? De SP-fractie zou graag zien dat de staatssecretaris zich ervoor gaat inzetten om de Benelux-trein in de oorspronkelijke dienstregeling terug te krijgen op het spoor, zodat de reiziger weer een betrouwbare en betaalbare di-

recte verbinding heeft tussen Amsterdam, Den Haag en Brussel.

Tot slot vraag ik de staatssecretaris om een gedetailleerd overzicht van alle financiële tegenvallers die samenhangen met de Fyra en de HSL-Zuid. Ik denk dat we daar als Kamer recht op hebben. De SP-fractie wil daar in ieder geval zicht op hebben. Het gaat namelijk om heel veel geld. We hebben al verschillende tegenvallers gehad bij de aanleg van de HSL-Zuid en nu dus weer bij het op gang brengen van de Fyra. Wij willen daar graag een duidelijk overzicht van krijgen.

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

Een dergelijk overzicht van de kosten van de afgelopen tijd lijkt mij prima. Ik steun dat verzoek. Heeft de heer Bashir ook interesse in een overzicht van de mogelijke kosten in de komende tijd? Het is natuurlijk goed om terug te kijken. Dat hoort erbij. Minstens zo belangrijk is het echter om te bekijken welke risico's wij nu lopen. Enkele partijen, zoals GroenLinks, D66 en wij, hebben een voorstel gedaan om niet het ministerie, maar een onafhankelijk instituut te laten bekijken welke risico's er zijn. Steunt de SP die gedachtegang?

De heer **Bashir** (SP):

Ik denk niet dat het goed is voor ons hart als wij die verschillende scenario's zien, maar het is mijns inziens wel goed voor de inzichtelijkheid. Dan kunnen wij de verschillende scenario's bekijken en de daarbij behorende kosten. Ik houd nu al mijn hart vast.



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

Voorzitter. Op het punt dat de heer De Rouwe en de heer Bashir zojuist bespraken, kom ik nog terug. Ik steun vooraf alvast het voorstel van de heer De Rouwe. Bovendien feliciteer ik de heer Hoogland nogmaals met zijn maidenspeech.

Een van mijn voorgangers op het spoordossier die gisteravond en vanmorgen hoon kreeg, maar een standbeeld verdiende, Barry Madlener, heeft zich vanaf de start van de PVV in de Tweede Kamer sterk gemaakt voor de Beneluxlijn. De Fyra zou namelijk ook volgens hem niet de oplossing zijn voor het mobiliteitsvraagstuk. De provincies Zeeland en Brabant, zo zei hij hier, zouden er qua treinverbinding alleen maar op achteruitgaan. Wat blijkt? De PVV en de heer Madlener hebben gelijk gekregen. Er is maar één heel duidelijke verliezer – zo zien wij in dit debat – en dat is de reiziger.

Ik maak even een sprongetje. Wat staat er in het huidige regeerakkoord? Ik citeer: "Openbaar vervoer moet betrouwbaar, toegankelijk en efficiënt zijn. Spoor en andere vormen van openbaar vervoer moeten beter op elkaar aansluiten." Wij kunnen nu wel de conclusie trekken dat dit aangaande de HSL-Zuid in ieder geval niet gelukt is. Ten aanzien van het internationale treinverkeer kan niet gesproken worden van betrouwbare, toegankelijke en efficiënte keuzes.

Hiermee komen wij vanzelf uit bij de Fyra. Het Fyra-echec roept bij de treinreizigers, maar ook bij de sporsponsors, zoals automobilisten en andere belastingbetalers, slechts ergernis en vragen op. Gaat de Fyra ooit nog rijden? Zo ja, wanneer? Wat kost het uit dienst nemen van de Fyra per dag? Wat heeft het totale debacle rond de Fyra tot nu toe gekost vanaf de start, dus vanaf de beslis-

De Graaf

sing om de HSL-Zuid aan te leggen inclusief een aantal mijlpalen daar tussenin die wij allemaal wel kennen? Het zou goed zijn als de staatssecretaris ons een mooi overzicht geeft. Eerder heeft de staatssecretaris geweigerd om de treinen terug te sturen naar AnsaldoBreda. Wanneer is voor de staatssecretaris het punt bereikt om dit wel te doen of te laten gebeuren? Wat kost het in ere herstellen van de Beneluxlijn, ook al is het vanuit Den Haag? Hoe gaat de staatssecretaris dit binnen haar begroting financieren? De staatssecretaris komt in april met mogelijke toekomstscenario's voor de hsl. Dat is ons bekend. Graag zou ik weten welke aspecten voor de staatssecretaris meewegen bij het besluit om de Benelux-trein nu inderdaad te behouden. Graag ontvang ik een totaaloverzicht daarvan. Wij weten wel al iets, want er is hierover al veel van gedachten gewisseld, maar ik wil graag een totaaloverzicht.

De PVV is een voorstander van een goede verbinding tussen Nederland en Vlaanderen. Toeristen moeten namelijk ook een ruime keuze hebben in het treinvervoer naar onze oude hoofdstad. Reizigers op het spoor hoeven echter niet gestraft te worden middels twee keer overstappen. Nu is er een houtje-touwtjeverbinding en niets meer dan dat. Wij willen dat er een financieel degelijke oplossing komt. Daarom stelde ik al deze vragen. Graag krijg ik heldere antwoorden daarop.

Ik ben bijna door de tijd heen, maar ik heb nog een klein minuutje. Dat komt mooi uit. Conclusies aangaande het gehele Fyradebacle kunnen wij nog niet trekken. Daarvoor weten wij gewoon nog te weinig. Wij zullen nog een aantal keren in debat moeten en bovendien zullen er onderzoeken moeten volgen. Wij weten wel en concluderen dat de wet van Murphy bij dit hele dossier niet geldt. Dat zou namelijk te veel eer zijn voor het bestuurlijke onvermogen, het totale falen van incompetente bewindslieden op dit dossier door de jaren heen tot aan vandaag.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter, allereerst feliciteer ik de heer Hoogland met zijn maidenspeech.

Op 17 januari viel de Fyra uit, of beter gezegd: uit elkaar. Binnen drie dagen zijn de problemen opgelost, aldus de directeur van AnsaldoBreda. Binnen drie maanden, zoals in het contract staat, aldus de staatssecretaris. Maar nu zegt zij dat de Kamer begin april een plan van aanpak ontvangt om te komen tot een structurele oplossing. Met andere woorden: u hoort nog van ons, want wij weten het nog niet. Dat is het antwoord aan de treinreiziger op het lege perron. Op dit moment werken 200 man aan de Fyra. Laat ik duidelijk zijn: ik ben iedereen die zich uit de naad werkt om zo snel mogelijk tot een oplossing te komen, heel erg dankbaar. Echter, hoe kan het dan dat wij er na anderhalve maand geen idee van hebben hoelang het gaat duren en wat de omvang van de problemen is? Is het dan zo erg, vraag ik mij bijna af. Kan de staatssecretaris meer helderheid geven welke problemen moeten worden opgelost? Komen die problemen bijvoorbeeld overeen met de lijst van onopgeloste punten bij afname van de trein? Kan de staatssecretaris ons vandaag een inschatting ervan geven hoelang het gaat duren?

Tot zover de hopelijk nabije toekomst, nu terug naar het heden. De tijdelijke oplossing is niet veel. D66 begrijpt dat de staatssecretaris geen ijzer met handen kan breken, maar voor een langere duur volstaat deze noodoplossing

totaal niet. D66 wil deze dan ook versterken tot een volledige internationale verbinding. En daarmee bedoel ik niet Roosendaal-Essen, maar dat begrijpt de staatssecretaris. Tenzij we vandaag kunnen concluderen dat alle problemen in april zijn opgelost, willen we dat er een versterkte verbinding komt: zestien keer per dag met weinig uitval en vertraging, en waar ook andere vervoerders dan de NS eventueel aan kunnen bijdragen als het nodig is. Graag een reactie van de staatssecretaris hierop.

Dan kom ik bij de structurele oplossing. Hoe krijgen we de zaak weer structureel op de rails? Mijn partij wil dat de staatssecretaris daarin meer de regie neemt. We hebben alle begrip voor de contractuele verhoudingen en de technische details, maar als de NMBS zou besluiten om de treinstellen niet meer af te nemen, hebben we ook een politiek probleem. Kan de staatssecretaris dat voorkomen door actief en veel met haar collega en de vier betrokken bedrijven te spreken? Dat vergt een staatssecretaris die een spin in het web is. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Mijn fractie heeft al eerder gevraagd naar de scenario's voor de structurele oplossing. Welke scenario's worden er nu precies uitgewerkt? In de brief wordt namelijk alleen gesteld dat het structureel maken van de tijdelijke verbinding er één van is. Ik ben echter ook benieuwd naar de andere scenario's. Neemt de staatssecretaris in de uitwerking van de scenario's naast natuurlijk de effecten voor de reiziger ook expliciet het effect van zo'n scenario op de rijksfinanciën mee? Want ook minder dividend van de NS heeft impact op de staatsfinanciën.

Niemand hoopt natuurlijk dat het ooit zover komt – mijn partij in ieder geval niet – maar D66 vindt met het CDA dat we ook de optie van een HSA-exitscenario op tafel moeten leggen. Alleen als we alle scenario's op tafel hebben, kunnen we de beste oplossing voor de reiziger en de schatkist kiezen. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Tot slot heb ik nog twee puntjes. Een. Ik vraag de staatssecretaris om in de uitwerking van de oplossing niet te vergeten de mooie motie-De Boer over de aansluiting van Den Haag mee te nemen. Tussen de regels van de brief door zou ik zomaar kunnen lezen dat de staatssecretaris toch terug zou willen naar de plannen die er lagen voordat die motie werd aangenomen. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Ik vraag de staatssecretaris om te bevestigen dat zij een aangenomen motie zal uitvoeren. Twee. De 2,5 miljoen voor een betere aansluiting van Brabant vult nu het financiële gat van de mindere aansluiting van de Randstad. Ook dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Graag een reactie van de staatssecretaris ook op dit punt.

□

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Wanneer wordt het net zo gemakkelijk om van Schiphol naar Groningen te reizen als van Schiphol naar Brussel? Waarom lag er geen plan-B klaar voor het geval dat het fout zou gaan met de nieuwe treinen? De reiziger kon de afgelopen weken niet anders dan met een hinkstap-sprong met binnenlandse treinen en in een overvolle stoptrein vanaf Roosendaal naar Vlaanderen te reizen of de Thalys te gebruiken. Hoe lang gaat het nog duren voordat de reiziger de beloofde treinen krijgt? Dus: raast snel over de hsl! De treinbouwer dacht de problemen in een paar dagen op te lossen. De Belgen stelden een ulti-

matum van drie maanden. Nu, aan het eind van die periode, krijgen wij pas een brief met mogelijke scenario's en verschijnen er in de media berichten dat de problemen nog zeker een jaar duren. Kan de staatssecretaris garanderen dat wij in april niet voor het blok worden gezet, omdat de Belgen al een keuze hebben gemaakt in hun procedure tegen de treinenbouwer? De lijst met problemen met het nieuwe materieel is groot: weigerende deuren, afgebroken platen en er zijn 200 technici aan de slag gezet, maar nog steeds is niet duidelijk of er licht is aan het einde van de hsl-tunnel. De antwoorden van de staatssecretaris roepen vooral nieuwe vragen op. De ChristenUnie wil heel graag weten: zijn er inmiddels problemen opgelost of komen er nog steeds nieuwe problemen bij?

De reiziger heeft recht op duidelijkheid. Wat betekent het nu concreet dat de NS kwaliteit voorop gaat stellen? Waarom gaat de tijdelijke intercity maar acht keer per uur? Ik sluit mij aan bij het pleidooi van vorige sprekers. Lege plaatsen in de treinen die al rijden, waar de staatssecretaris het over heeft, zeggen niets. Die zijn er namelijk in alle treinen. De vervoersvraag moet centraal staan. Die gaat niet alleen over zitplaatsen, maar ook over frequentie en haltes. Als de Fyra weer gaat rijden, wordt de reiziger dan weer een proefpersoon? De ChristenUnie vraagt van de staatssecretaris een toezegging dat, zodra de Fyra weer gaat rijden, daarnaast de intercity Den Haag-Roosendaal-Brussel minstens een halfjaar blijft rijden. Eerst moet de Fyra zich maar eens bewijzen. Dan kan ook worden aangetoond dat er wel voldoende vervoersvraag is voor een aparte intercity via Roosendaal. Wij overwegen op dit punt een motie.

De staatssecretaris stelt steeds dat in 2000 al is afgesproken dat de Benelux-trein zou verdwijnen. Kan de staatssecretaris de documenten uit 2000 waarin dit zwart-op-wit staat, naar de Kamer sturen? Dit zou dertien jaar later toch niet het enige argument mogen zijn?

De ChristenUnie vindt de garanties voor de kwaliteit voor de reiziger in de komende maanden echt veel te mager. Waarom stelt de staatssecretaris veel lagere eisen voor uitval en punctualiteit voor de vervangende intercity dan voor die van de Fyra? Zij zijn zelfs veel soepeler dan voor de hoofdrailnetconcessie.

De Fyra Breda-Antwerpen komt nu ook niet in april. Zij zou niet kunnen rijden zolang de tijdelijke intercity Den Haag-Brussel rijdt. Waarom kan dat niet? De staatssecretaris geeft geen enkele reden, behalve het schuiven met geld naar de tijdelijke intercity. De staatssecretaris accepteert een omreis via Roosendaal als zogenaamd adequaat vervangend vervoer. Hebben wij daarvoor die dure contracten gesloten? Ook de beschikbaarheid van materieel kan geen probleem zijn. De V250 staat weliswaar aan de kant, maar in België boemelt er wel al maanden een trein op en neer tussen Antwerpen en Noorderkempen. Waarom rijdt deze trein niet een paar kilometer door naar Breda? Doe dit dan gelijk permanent, zodat er een uursdienst ontstaat, als straks ook de Fyra gaat rijden. Een Fyra Breda-Antwerpen die maar één keer per twee uur rijdt, is echt veel te weinig en niet aantrekkelijk voor reizigers, zeker niet voor zo'n korte rit tussen twee grote steden.

Ik rond af. Wij zitten inmiddels in een juridisch wespennest, waarin alle opties moeten worden onderzocht. Welk belang staat hierbij voorop? Voor de ChristenUnie kan dit alleen het belang van de reiziger zijn, en niet het belang van de staatssecretaris van de NS of van de treinenbouwer. Intrigerend vind ik daarom de zin in de brief van de NS dat het van belang is dat alle partijen gemotiveerd aan

de slag blijven met het repareren en het verbeteren van de betrouwbaarheid van de treinen. Kennelijk is de NS bang dat deze motivatie zal verdwijnen of wellicht al verdwenen is. Heeft de staatssecretaris er nog wel vertrouwen in dat het goed komt met de Italianen?

□

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Sinds de opstart van de Fyra, de hogesnelheidslijn, tussen Amsterdam en Brussel op 9 december doen zich grote problemen voor. Dit was niet alleen het geval met de punctualiteit van de treindienst, maar ook was er sprake van treinen die niet op hun bestemming aankwamen. Tot overmaat van ramp vielen er in België met het winterse weer plaatdelen vanaf. De trein reed zo hard dat de stukken ervanaf vlogen. Daardoor is de Fyra op 18 januari volledig uit de dienstregeling gehaald en op lang parkeren gezet. In België hebben de treinen momenteel niet eens goedkeuring meer om te rijden. De Belgische en Nederlands Spoorwegen zijn inmiddels overeengekomen dat er vanaf februari weer een directe verbinding tussen Amsterdam en Brussel tot stand moet komen over conventioneel spoor, via Den Haag dus. Dit zal gebeuren in de vorm van de voormalige Benelux-trein. Hij rijdt inmiddels twee keer per dag en vanaf 11 maart zal hij acht keer per dag rijden.

De VVD heeft in november kritiek gehad op de overeenkomst waarin de Fyra alleen tussen Amsterdam en Brussel is gaan rijden en niet stopt in Den Haag. Dit vinden wij een gemiste kans, maar de tijdelijke oplossing is dan ook prima. De vraag is of de frequentie kan worden opgevoerd. Dit heeft wel onze sterke voorkeur. Tevens blijkt uit de tijdelijke oplossing dat er ruimte is op het spoor tussen Den Haag en Brussel. Wij wachten in dit verband vol verwachting af wat het onderzoek van het Haagse stadsbestuur zal opleveren. Het is de wens van de VVD om ook in de toekomst een rechtstreekse snelle verbinding te onderhouden tussen Den Haag en Brussel.

Over de Fyra resten nog veel vragen. Ik deel de boosheid van mijn collega's die net hebben gesproken. Samengevat luidt de centrale vraag: gaat de Fyra nog rijden en, zo ja, hoe en wanneer? Kan de NS nog binnen drie maanden van de aankoop af en daarna niet meer? Vanaf wanneer loopt de termijn van de drie genoemde maanden? Is dat ook een vastgestelde termijn? Welke gevolgen heeft dit vervolgens voor de concessie? Daar gaat het ons natuurlijk om. De trein moet ook niet met plakband en tweesecundelijm weer op de rails wordt gezet zodat de problemen elkaar de komende jaren blijven opvolgen. Hoe gaat de NS bewerkstelligen dat de trein binnen drie maanden weer gaat rijden en goed gaat rijden?

Het is onze taak om te kijken of de concessie naar behoren wordt uitgevoerd, wanneer wij sancties kunnen opleggen of zelfs de concessie moeten intrekken. Wij willen van de staatssecretaris horen waar de grenzen liggen. Vandaag dienen wij ook een motie in waarin wij een deadline stellen wanneer wij helder willen hebben of wij kunnen doorgaan met de concessie of niet. Ik zal dat in mijn tweede termijn doen.

De staatssecretaris laat nu een onafhankelijk onderzoek door een expert uitvoeren naar de stand van zaken rond de trein. Dat is vanuit haar verantwoordelijkheid als concessiehouder zorgvuldig. Ook ik wil een expertmeeting met techneuten die mij iets kunnen vertellen over de tech-

De Boer

niek en de kundigheid van AnsaldoBreda. Liever een expert te veel gesproken dan een te weinig.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik hoor mevrouw De Boer spreken over een deadline wanneer duidelijk moet zijn of de trein gaat rijden. Zij geeft aan dat zij daarover een motie zal indienen. Ik vind het toch handig om te weten wat u dan wilt, mevrouw De Boer. Ik vind het een interessant idee. Welke deadline stelt u aan de staatssecretaris voor de oplossing en het antwoord op de vraag of wij moeten verdergaan met de Fyra of niet. Want zo heb ik uw opmerking ook gehoord.

De voorzitter:

Wilt u via de voorzitter spreken?

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik vind dat in het debat moet blijken wanneer wij die datum vaststellen. Gevoelsmatig zou ik 1 maart of 1 april zeggen. Wij moeten zo snel mogelijk dit onderzoek hebben, maar wij moeten het ook zorgvuldig doen. Ik wil zeker weten – dat willen wij hier met elkaar – dat de NS de concessie kan uitvoeren.

De heer De Rouwe (CDA):

Nog een tweede vraag. Een aantal partijen in dit parlement heeft, ook vandaag, aangegeven dat het parlement zelf onafhankelijk onderzoeken kan doen, ook om te voorkomen dat je na afloop te horen krijgt dat het de enige keus is en onderaan mag tekenen. Deelt de VVD de opvatting dat het parlement ook zelf een aantal scenario's kan laten onderzoeken door bijvoorbeeld de Rekenkamer of door het BOR, het eigen onderzoeksbureau? Zou mevrouw De Boer daaraan ook steun willen geven?

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik sluit geen enkel onderzoek in de toekomst uit, maar ik wil ook even dit debat afwachten. Het debat moet nog gevoerd worden. De staatssecretaris moet nog antwoord geven. Er komt nog een extern onderzoek. Ik heb begrepen dat de heer De Rouwe vandaag nog een motie gaat indienen. Ik wil dan even achteruitkijken en zien wat er nog te onderzoeken blijft.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Is mevrouw De Boer het met mij eens dat wij de deadline goed kunnen vaststellen wanneer wij alle onderzoeken hebben, omdat wij dan de situatie kennen?

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik wil de beantwoording van de staatssecretaris afwachten en in het debat bepalen wanneer wij het best een haalbare, maar ook reële datum kunnen prikken. Wij moeten inderdaad met elkaar wel vaststellen hoelang wij doorgaan op deze manier met deze concessie. Op dit moment hangt alles af van de Fyra, die wel of niet gaat rijden.

De voorzitter:

U hebt nog een minuutje.

Mevrouw De Boer (VVD):

Dank u wel, dat moet lukken.

In het buitenland, onder andere Denemarken en Zweden, zijn er ook grote problemen met de producten van AnsaldoBreda. Hoe betrouwbaar en solide acht de NS de

producent? In hoeverre kunnen wij in de toekomst problemen verwachten met de Fyra, vergelijkbaar met Denemarken? Ik denk dat die vragen allemaal bij ons leven en zichtbaar zijn als een schrikscenario voor Nederland. En vervolgens luidt de vraag, in hoeverre het contract met deze producent de komende jaren de gelegenheid biedt, alsnog te stoppen. Of is dit dan een gepasseerd station? Dat is de relatie tussen NS en de producent. Maar voor ons is belangrijker wat dit betekent voor de concessie. Gaat het Belgische NMBS ook treinen afnemen, of voeren de vervoerders hier twee verschillende sporen? Dat wordt niet echt duidelijk. Wat zijn de gevolgen voor de overeenkomst tussen Nederland en België indien NMBS besluit, helemaal geen treinen af te nemen? Voor mij blijft nog steeds die ene vraag overeind, waarom België haar afspraken niet nakomt om het twintigste treinstel af te nemen.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik was even benieuwd naar de stand van zaken rond het vertrouwen van de VVD in NS en HSA. De heer Apdroot, uw voorganger, de voorganger van mevrouw De Boer, heeft meerdere malen het vertrouwen opgezegd. Is het vertrouwen van de VVD in HSA en NS inmiddels wat toegenomen?

Mevrouw De Boer (VVD):

In 2011 is er nog een akkoord geweest waarbij ook uw partij betrokken was. Daarna zijn nieuwe feiten naar voren gekomen, namelijk een Fyra die met ingang van 9 december zou gaan rijden, maar die niet rijdt. Je kunt niet zeggen dat het vertrouwen is toegenomen, integendeel.

De heer De Rouwe (CDA):

Dus u wantrouwt nog steeds het bestuur ...

De voorzitter:

Graag via de voorzitter.

De heer De Rouwe (CDA):

Inderdaad. De VVD handhaaft het wantrouwen tegen HSA. Ook ik moet zeggen dat dat vertrouwen zich wat ons betreft in blessuretijd bevindt. Toen de staatssecretaris aankondigde dat de niet-handhavingsbrief zou worden ingetrokken, dacht ik mevrouw De Boer heel blij te zien. De staatssecretaris pakt HSA echter helemaal niet aan, maar geeft zelfs een bonus, een prutspremie, voor het gebruik van de Benelux-trein. Is mevrouw De Boer het met ons eens dat deze staatssecretaris geen premies voor falend gedrag moet geven, maar moet gaan handhaven?

Mevrouw De Boer (VVD):

In reactie op de eerste vraag: ik kies mijn eigen woorden en mijn eigen momenten om vertrouwen uit te spreken of op te zeggen. Ik denk dat ik duidelijk genoeg ben geweest in mijn woordvoering. In reactie op de tweede vraag over het niet-aanvalsverdrag van de toenmalige minister Eurlings met NS: ik ben blij dat deze staatssecretaris de stap heeft gezet om dat in te trekken. We zullen moeten afwachten hoe en wanneer die sancties zullen worden opgelegd. Die vragen heb ik in eerste termijn aan de staatssecretaris gesteld.

De heer De Rouwe (CDA):

Helemaal correct. Vandaar mijn vraag: steunt u het CDA ...

De Boer

De voorzitter:

Graag via de voorzitter.

De heer De Rouwe (CDA):

Inderdaad, ik heb daarin vandaag een slechte dag, maar u corrigeert mij terecht. Mijn vraag aan mevrouw De Boer: steunt zij de oproep van het CDA aan deze staatssecretaris om geen bonussen uit te delen aan slechte bestuurders, maar om op te treden en te handhaven? Steunt zij de oproep om organisaties die blijven falen aan te pakken, in plaats van vragen te blijven stellen? Dat komt nu wel heel vrijblijvend over, voorzitter.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik wil het bestuur bij de bestuurders laten. Wanneer, hoe, op welke momenten en waarom zal er worden ingegrepen. Die keuze wil ik heel graag bij de staatssecretaris laten. We moeten haar antwoord in eerste termijn nog horen. U loopt een beetje op de muziek vooruit. Maar wij delen absoluut de mening dat er gehandhaafd moet gaan worden. Wij geven de concessie en NS moet zijn werk doen.

De voorzitter:

Verzoek aan mevrouw De Boer om ook via de voorzitter te spreken. Afrondende vraag van de heer Bashir.

De heer Bashir (SP):

Bijzonder dat het vertrouwen in HSA, een dochter van KLM en NS ter discussie wordt gesteld. Mevrouw De Boer kan wel verwijzen naar de staatssecretaris, maar ik ben ondertussen wel benieuwd hoe het met de VVD-fractie staat. Hoelang gunt de VVD-fractie KLM en NS om door te prutsen?

Mevrouw De Boer (VVD):

In eerste termijn heb ik aangegeven dat ik in tweede termijn met een motie zal komen. Ik wacht de beantwoording van de staatssecretaris af. Ook ik ben ongeduldig. Ik wil een datum horen waarop zeker is dat NS de concessie naar behoren gaat uitvoeren.

De heer Bashir (SP):

Twee maanden lijkt mij genoeg tijd. Er is al jaren geprutst. De Fyra is jaren getest, maar de Fyra doet het gewoon niet. Ik heb begrepen dat we juridisch de mogelijkheid hebben om binnen drie maanden een eind te maken aan de bestaande contracten. Dus laten we dat dan op zo vroeg mogelijke termijn doen. Is de VVD-fractie dat met mij eens?

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik zou het liefst de datum van morgen invullen. Ik zou zo snel mogelijk duidelijkheid willen hebben op dit dossier. Er zijn momenteel 200 mensen aan het kijken naar de technische haalbaarheid van de Fyra. Ik wil inderdaad ook een realistische termijn en ik wil ook geen prutsonderzoeken. Ik wil een onderzoek waaruit blijkt dat wij de komende jaren vertrouwen kunnen hebben in het feit dat de NS haar concessie gaat uitvoeren; dat hangt volledig samen met het feit of de Fyra naar behoren gaat rijden.

De voorzitter:

Mevrouw De Boer was de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Ik schors tot tien over twaalf waarna we gaan luisteren naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 12.00 uur tot 12.10 uur geschorst.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. Excuses voor het feit dat ik een minuut te laat was. Het is voor mij geen normale gang van zaken, het ging niet helemaal zoals ik wilde.

De voorzitter:

Geaccepteerd.

Staatssecretaris Mansveld:

Laat ik beginnen met de tijdelijke oplossing en de Benelux-trein. Ik wil mevrouw Dik-Faber als eerste citeren. Zij zei zeer nadrukkelijk dat het gaat om het belang van de reiziger. Dat is precies ook het belang waarvoor wij willen staan. Ik kan de Kamer meedelen dat ik de wens deel met betrekking tot de tijdelijke oplossing en de verhoging van de frequentie. We hebben echter een heel complexe situatie moeten oplossen. Ik kan niet zomaar beloven dat wij met groot gemak de frequentie gaan opschroeven. Dat zal namelijk complex worden, net zoals het op de rails zetten van deze tijdelijke oplossing. Daar zijn veel partijen voor nodig: niet alleen wij, maar natuurlijk ook de infrastructuurbeheerders en de vervoerders in Nederland en België. Er zal weer moeten worden gekeken naar meer ruimte op het spoor en naar materieel. De NS overlegt intensief met de consumentenorganisaties om hieraan invulling te geven. Zoals ik al zei, de NMBS en Infrabel zijn daarbij ook nodig. Ik ga mijn best doen. Ik ga bekijken of ik dit op korte termijn kan regelen. Dit betekent in ieder geval weer twee stappen, net zoals in het begin van deze tijdelijke oplossing. Wij moeten bekijken of er treinpaden, materieel en personeel beschikbaar zijn. Daarna moet worden bekeken hoe de puzzel van de treinpaden kan worden opgelost. Zoals bekend is er een nieuwe dienstregeling gekomen, met nieuwe lijnen daarin. Als je op het ene spoor wat duwt of verandert, heeft dat een domino-effect.

Er is gevraagd waarom Amsterdam-Den Haag daar niet in zat. Ik kan dat heel eenvoudig uitleggen. Als die verbinding zou worden doorgetrokken, dus van Amsterdam naar Den Haag en dan verder, zou dat betekenen dat de dubbeldeksforensentreinen uit het spoor moeten worden gehaald. Dat zou een enorme druk zetten op het vervoer tussen Amsterdam en Den Haag. Dubbeldekkers mogen bovendien niet de grens over. Dat is maar één voorbeeld van de effecten; als je tegen één steen drukt, komt er een soort domino-effect.

Verder zijn vragen gesteld over de handhaving van de tijdelijke oplossing. Die is niet vergelijkbaar met de Fyra. Wij hebben voor de handhaving van de tijdelijke oplossing betere prestaties van de Benelux-trein gevraagd dan deze ooit heeft geleverd. De Fyra en de tijdelijke oplossing zijn niet met elkaar vergelijkbaar. De ene gaat over specifiek spoor, het hogesnelheidsspoor, de andere gaat over conventioneel spoor. Ik denk dat we een scherpe handhaving neerzetten als we meer en beter vragen dan de Benelux-trein ooit heeft gepresteerd.

Ik deel de wens met betrekking tot die zestien keer per dag. Ik zeg de Kamer toe dat ik zal bekijken wat er in de komende twee weken moet worden gedaan om duidelijk te krijgen of er voldoende materieel, personeel en treinpaden zijn. Daarna zal ik zo snel mogelijk bekijken of, en zo ja per wanneer er treinpaden zijn te regelen voor zestien

Mansveld

keer per dag, net zoals wij bij de tijdelijke oplossing hebben gedaan. Ik hoop dat ik de Kamer daarmee tegemoetkom.

De ChristenUnie heeft gevraagd om de tijdelijke treindienst een tijdje door te laten rijden als de Fyra start. De effecten voor de reizigers staan voorop. Wij gaan kijken naar de scenario's. Over wat de combinatie moet worden tussen de Fyra en bijvoorbeeld de tijdelijke verbinding, kom ik te spreken bij de structurele oplossing. Misschien is het goed om nu gelijk verder te gaan met de structurele oplossing. Wat wij hebben gezegd, is dat er een situatie is ontstaan die voor de reiziger uiterst onprettig is, maar ook voor alle betrokken partijen. Wij willen de vier scenario's in kaart brengen die volgens ons aan de orde zijn, namelijk een scenario waarin er geen Fyra's meer rijden, een scenario waarin er negen Fyra's rijden, een scenario waarin er zestien Fyra's rijden en een scenario waarin er negentien Fyra's rijden. Deze scenario's zullen worden beoordeeld langs een aantal lijnen, namelijk langs een juridische lijn, een financiële lijn, een technische lijn en een lijn van marktontwikkeling. Daarbij komt wat gaat dat kosten. Bijna iedereen heeft zich afgevraagd wat het tot op heden heeft gekost en wat het in de toekomst nog gaat kosten. In de scenario-planning zullen de vier scenario's ook worden beoordeeld op de financiële consequenties.

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

Ik mis een scenario waarbij wordt bekeken of een andere aanbieder wellicht de dienst kan overnemen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dat wordt meegenomen als plusscenario bij de eerste variant, namelijk stoppen met de Fyra?

Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer De Rouwe is mij voor. Ik wilde namelijk juist aangeven dat er meerdere mogelijkheden zijn op het moment dat er geen Fyra's meer rijden. Het kan zijn dat er dan bijvoorbeeld een andere aanbieder aan de orde komt. Het kan zijn dat de concessie dan niet langer te handhaven is. Precies, die opties en de consequenties daarvan worden meegenomen in het nulscenario, dat inhoudt dat er nul Fyra's rijden.

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

Nog even voor de scherpheid en de duidelijkheid, dit is het scenario-onderzoek waarvan de staatssecretaris in de brief heeft gezegd dat zij daarmee in april komt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Nee, in april kom ik met het plan van aanpak hoe wij dat gaan inrichten, welke scenario's er worden bekeken en welke weg wij gaan om te komen tot volledige uitwerking daarvan. Dat hopen wij binnen enkele maanden daarna te hebben. Eerst neem ik u mee bij de brede blik waarmee wij gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn en hoe wij die juridisch, financieel, technisch en qua marktontwikkeling beoordelen. Hoe wegen wij die scenario's? In het scenario van geen Fyra's nemen wij ook de mogelijkheid mee van geen concessie, van andere aanbieders of van andere treinen met dezelfde concessienemer. Dat wordt dus breed neergezet, plus de kosten daarvan. Dat is het plan van aanpak. Dan kunt u meekijken. Wat ik ook graag wil, is u meenemen. Ik denk dat ik u tegemoetkom, want u hebt duidelijk aangegeven, mijnheer De Rouwe, dat u vindt dat u steeds achteraf bent meegenomen. Ik wil u vooraf meenemen. Daarna zal dit worden uitgewerkt.

Daarnaast loopt een technisch haalbaarheidsonderzoek van de NS, onder leiding van een externe expert, om te komen tot een oordeel of het technisch haalbaar is met het materieel van AnsaldoBreda. Wij zullen als ministerie een externe inhuren om te bekijken of wij dat plan van aanpak van de NS voor de technische haalbaarheid, dat dus naast de scenario's loopt, stevig genoeg vinden om ook daadwerkelijk tot duidelijkheid te komen of het straks nog technisch haalbaar is om met de Fyra te rijden.

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

Ik zie veel voordelen in het pad dat u hier voorlegt, maar het tempo vind ik wat opvallend. Als het plan van aanpak, het stappenplan, nu nog moet worden geschreven, vraag ik mij oprecht af waarom dat dan de afgelopen weken en maanden niet is gebeurd. Die stappen hadden op zichzelf al kunnen worden beschreven en hadden ook naar de Kamer gekund.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wij zijn daar momenteel mee bezig. Ik verwacht dat wij dat uiterlijk in de eerste week van april aan u kunnen voorleggen. Ik zei al dat wij bezig zijn met een tijdelijke oplossing. Wij zijn bezig met deze brede aanpak om te kijken hoe wij komen tot een gewogen en goed oordeel over wat wij wel en niet gaan doen met de Fyra. Want laat ik daar duidelijk in zijn, ook ik ben niet met de Fyra getrouwd.

Dan hebben wij het technische verhaal van de NS waar wij aan de voorkant al een check op doen of dat ook de aanpak is die leidt tot een uitkomst waarvan wij zeggen dat het op de juiste wijze is gegaan.

Daarnaast hebben wij nog lopen hoe het zover is gekomen. Die vraag hebben wij neergelegd bij de NS.

Ten slotte is er nog de evaluatie. Ook die komt in april. Wat de Kamer de komende vijf weken tegemoet ziet, is: de tijdelijke oplossing, inclusief de vraag tot welke frequentie wij deze kunnen ophogen, de scenario's, het plan van aanpak en het technische verhaal. Zo breed zetten wij het neer. Wij leggen al deze dingen naast elkaar en presenteren ze binnen vijf weken aan de Kamer, gevolgd door de uitwerking van de technische haalbaarheid. Hiermee zijn wij al bezig met de NS en heel veel technici. Na de uitwerking van de scenario's kunnen wij, hopelijk voor de zomer, kijken naar de uitkomsten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoor de staatssecretaris eigenlijk zeggen: uithuilen en opnieuw beginnen. Alles ligt op tafel: negen Fyra's, zestien Fyra's, negentien Fyra's, de concessie openbreken, een andere aanbieder. Wat is nu het politieke oordeel van de staatssecretaris over het aanbestedingsproces tot nu toe?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren doelt op het proces van aanbesteding door de NS aan AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mevrouw Van Tongeren doelt op het hele proces van het proberen realiseren van een snelle treinverbinding tussen Nederland en België. Ik constateer dat de staatssecretaris hierover zelf zo ongeveer zegt: wij beginnen helemaal opnieuw. Mijn politieke oordeel is: één grote janboel. Ik was benieuwd naar het politieke oordeel van de staatssecretaris.

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het is toch erg jammer dat ik mevrouw Van Tongeren zo slecht tevreden kan stellen. Wat de aanbesteding van de NS aan AnsaldoBreda betreft: er komt een evaluatie van de stappen. In mijn beantwoording kom ik met een lijst van zaken die hierin meegenomen worden. Ik heb geschreven dat ik de evaluatie zeer nauwkeurig zal beoordelen. Als die niet voldoet aan de verwachtingen, zullen er aanvullende vragen komen. Vervolgens gaat de evaluatie zo snel mogelijk naar de Kamer. Als de volgende vraag van mevrouw Van Tongeren is hoe ik aankijk tegen de afgelopen dertien jaar op dit dossier, dan is mijn antwoord dat er een hoop is gebeurd, dat wij zijn aanbeland op het punt waar wij nu zijn, dat het heel goed is dat wij in kaart brengen wat er is gebeurd bij de aanbesteding, wat de mogelijkheden zijn om verder te gaan en dat ik het plan van aanpak aan de Kamer voorleg. Ik wil niet belanden in een situatie waarin wij alleen nog maar ja kunnen zeggen, zoals de heer De Rouwe suggereerde. Nee: "Dit is de weg die wij gaan. Hoe kijkt u daar tegenaan?" Dan vullen wij de weg in en vervolgens zal er een oordeel uitkomen. Mevrouw Van Tongeren, ik ben het niet met u eens dat het een "janboel" is. Wij willen een uitermate zorgvuldige en brede structuur neerzetten om te voorkomen wat in het verleden volgens mij wel is gebeurd, namelijk kleine besluiten met een grote impact die niet in samenhang worden gezien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik moet constateren dat er dertien jaar lang fors wat belastinggeld is ingegaan en dat dit niets heeft opgeleverd behalve een belofte van de staatssecretaris om nu met een brede structuur aan de slag te gaan. Ik vroeg om haar politieke oordeel, ik vroeg niet om een technocratische uitleg over de verschillende ambtelijke processen. Hoe beoordeelt de staatssecretaris dit? Moet zij niet met tranen in de ogen tegen de reizigers sorry zeggen? Moet zij niet tegen de belastingbetaler zeggen: ik trek het boetekleed aan, ik ga alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat verspild belastinggeld waar mogelijk wordt teruggehaald?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik denk dat ik zojuist een antwoord heb gegeven waaruit blijkt dat wij zeer zorgvuldig gaan bekijken wat er gebeurd is, wat de stand van zaken op dit moment is, wat de mogelijkheden zijn in de volle breedte en dat wij daarmee aan de slag gaan.

De heer **Bashir** (SP):

De staatssecretaris zegt dat zij de Kamer mee wil nemen in de besluitvorming. Maar ik heb daar eigenlijk helemaal geen vertrouwen in. De staatssecretaris weet dat er al een aangenomen motie-Roemer lag waarin het een en ander wordt uitgesproken. Daar is echter helemaal niets mee gedaan. De staatssecretaris wil ons meenemen, maar in het verleden is er niet eens geluisterd naar de Kamer. Hoe serieus moet ik dit nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik vind het heel jammer dat de heer Bashir op voorhand het vertrouwen opzegt, zonder het plan van aanpak, de tijdelijke oplossing en de stukken te kennen die de Kamer de komende vijf weken ontvangt. Ik hoop dat ik hem ervan kan overtuigen om geduld op te brengen en daar

naar te kijken. De motie-Roemer zal ik meenemen in de scenario's als ik de Kamer daarmee tegemoet kom.

De heer **Bashir** (SP):

Die motie-Roemer moet niet meegenomen worden in de scenario's, maar die had uitgevoerd moeten worden. Die is namelijk jaren geleden aangenomen door de Kamer. Daar stond in dat de Benelux-trein behouden moest blijven. Dat is de situatie van voor 9 december. Mijn vraag blijft dan ook wat de staatssecretaris de afgelopen maanden heeft gedaan. Wij zijn nu al maanden aan het voortmodderen. In december heb ik al gezegd: laten wij de Fyra terugsturen. Maar er gebeurt helemaal niets. Nu wordt het doorgeschoven naar april. In april zal het weer doorgeschoven worden naar de zomer, voorspel ik. Zo blijven wij jaren doormodderen. Wanneer is het geduld van de staatssecretaris op? Dat van mij is in ieder geval op.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het verleden kan ik niet veranderen, maar ik hoop dat ik de heer Bashir toch ervan kan overtuigen om het geduld op te brengen om in de breedte mee te gaan kijken.

In 2000 is het besluit genomen om met de Benelux-trein te stoppen. Dat besluit is toen genomen. Vanuit dat besluit is verder gehandeld. Wij hebben al een aantal keren een gesprek gehad over de Benelux-trein. De Benelux-trein is niet meer. Er is op dit moment een tijdelijke oplossing. Ik zei al dat er vier scenario's worden meegenomen: nul, negen, zestien of negentien Fyra's. In die scenario's zal ook gekeken worden naar aanvullende, conventionele lijnen. In dat kader wil ik de heer Bashir tegemoetkomen om een klein beetje zijn vertrouwen terug te winnen. Ik hoop dat hij de komende weken met een open mind de stukken ingaat. Ik denk dat hij daarin een kans zal zien om opnieuw te bekijken wat er de afgelopen jaren is gebeurd, waar wij nu staan en hoe wij verdergaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

In de allerlaatste zinnen sprak de staatssecretaris het antwoord uit op de vraag die ik haar wilde stellen, namelijk: wordt in alle scenario's gekeken naar de inzet van conventionele treinen naast de Fyra of alleen maar in een paar scenario's? Ik wil daar graag nog een bevestiging van.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Als er negentien Fyra's gaan rijden en het op korte termijn gaat zoals gepland is, dan kan mevrouw Van Veldhoven zich voorstellen dat het een tijdelijke oplossing is. Gezien de situatie, de breedte aan scenario's die op dit moment mogelijk zijn en het feit dat ik niet wil wachten op een technische uitkomst alvorens wij het scenariodenk ingaan, wij de Kamer daarin meenemen en wij kijken wat wij daarvoor moeten doen, zullen conventionele, aanvullende oplossingen voor een deel worden meegenomen. Het is de vraag of dat maximaal is, zoals mevrouw Van Veldhoven dat wil, maar op een gegeven moment komt er een scenariopalet en staat het haar vrij om daar een aanvulling op te geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Complimenten aan de staatssecretaris voor wat zij hier neerlegt. Ik ben blij met de helderheid over de scenario's waaraan gewerkt wordt, maar ik heb nog een vraag over de verbinding met Den Haag. Gaat de staatssecretaris

Mansveld

er in die scenario's van uit dat die met Fyramaterieel zal worden bereiden?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat hangt af van welk Fyramaterieel beschikbaar is in de scenario's. Per scenario zal dat verschillend bekeken worden. In de afwezigheid van mevrouw Van Veldhoven daar- net heb ik de vraag beantwoord over Amsterdam-Den Haag.

Ik wil mij nog even nadrukkelijk tot mevrouw Van Tongeren richten. Wat alles tot nu toe heeft gekost, zal meegenomen worden in de evaluatie. Wat het gaat kosten, zal meegenomen worden in de scenario's. Ik zal maximale openbaarheid daarin nastreven.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg hoe wij invulling gaan geven aan de motie-Van Veldhoven/De Boer. Die nemen wij mee in de scenario's. Dat heb ik net al toegezegd. Een heleboel vragen die zijn gesteld, neem ik nu door. Eigenlijk heb ik die beantwoord in het algemene verhaal. Ik zal zo veel mogelijk vragen, het liefst alle, meenemen in de drietrapsraket, die wij op dit moment opstellen. Ik ga ervan uit dat wij voor de zomer, nadat het plan van aanpak aan de Kamer is voorgelegd, komen met de uitwerking van de scenario's. Ik ga ervan uit dat het technischehaalbaarheidsonderzoek van de NS door een externe, waarbij de aanpak door ons weer extern is getoetst, ook voor de zomer bij de Kamer ligt.

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

De Kamer heeft hier vandaag uitgesproken – dat kan de Kamer zelf doen – dat ook door de Algemene Rekenkamer gekeken kan worden naar een aantal scenario's en modellen. Even voor de goede orde: de staatssecretaris zegt dat zij het ook door een extern bureau wil laten bekijken. Zou zij dat eventueel door de Algemene Rekenkamer willen laten doen? Dat staat nog even los van de vraag of we dat met zijn allen willen. Voor het proces in de komende week in de Kamer vind ik het echter prettig om te weten hoe de staatssecretaris daarover denkt.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Met de externe toetsing doelde ik op het volgende. Er is een technisch haalbaarheidsonderzoek dat wordt gedaan door de NS. Ik zou daar graag een expert voor inschakelen die op de hoogte is van technische processen en onderzoeken, en niet de Rekenkamer. Dat heeft niets te maken met kwaliteiten die ik de Rekenkamer niet zou toedichten. Ik dicht de Rekenkamer alle kwaliteiten toe, maar niet op dit gebied.

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

Dat begrijp ik. Dan ga ik even terug naar het onderzoek naar de scenario's en de financiële consequenties. Dat is natuurlijk bij uitstek wel iets wat de Rekenkamer zou kunnen doen. De staatssecretaris wil kijken naar stoppen met de Fyra of met een bepaalde verbinding of frequentie. Zou de staatssecretaris het interessant vinden om die financiële scenario's extern door te laten rekenen door de Algemene Rekenkamer?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wat het tot op heden heeft gekost, is, zoals ik al zei, redelijk helder. Als je kijkt naar de concessie en de contracten is ook redelijk helder wat de toekomstige kosten kunnen zijn. Ik wil graag eerst een plan van aanpak neerleggen bij de Kamer en dan de scenario's uitzoeken. Ik zie op dit mo-

ment niet de toegevoegde waarde van de Algemene Rekenkamer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik sluit even aan bij dit punt, want ik was ook een van de mensen die geopperd hebben dat de Algemene Rekenkamer hierin misschien een zegenrijke rol kan spelen. Omdat de treinlijn tussen België en Nederland loopt, leek het mijn fractie, en ook de groene fractie in het Belgische parlement, heel handig om onderzoeken in onderling overleg te doen. Dan krijg je niet: het ligt aan de Belgen. Of: het ligt aan de Italianen. Dan kom je gezamenlijk tot een oplossing, die gezamenlijke aanbevelingen inhoudt die gezamenlijk uitgevoerd worden. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegenaan?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Als wij onderzoek doen, willen we graag onderzoek doen dat de Nederlandse belastingbetaler aangaat. Het betreft in dit geval Nederland. Wij hebben verder niets met België waar het de Fyra betreft, behalve dat er een samenwerkingsovereenkomst is met de vervoerders, die op dit moment uitstekend samenwerken. Een onderzoek met de Italianen lijkt me ook niet aan de orde. Het is AnsaldoBreda dat een relatie heeft met de NS. Daar wil ik de verantwoordelijkheid dus laten. Het gaat mij om de scenario's die mogelijk zijn voor ons, voor Nederland, voor de Nederlandse belastingbetaler en voor de Nederlandse reiziger.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp de verantwoordelijkheid van de minister, maar op andere vlakken hebben wij ook wel eens een gesprekje over de grens als het een zaak is die speelt tussen twee landen. We hebben het precedent van de gezamenlijke hoorzitting. Die is de parlementen in elk geval goed bevalen. Ziet de staatssecretaris de mogelijkheid dat de marktwerking in België anders is ingeregeld dan de marktwerking in Nederland, en dat dit een van de redenen is waarom dit zo vreselijk moeizaam en stroef tot stand komt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wat betreft de inleg van de treinpaden is er in de tijdelijke oplossing een zeer goede communicatie geweest tussen de infrastructuurbeheerders en tussen de vervoerders. Dat is ook het niveau waarop de samenwerking plaatsvindt. Daar wil ik het ook bij laten. Ik wil het onderzoek doen sec voor de positie van Nederland, de belastingbetaler en de reiziger.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan concludeer ik dat de staatssecretaris een heel korte en beperkte blik heeft. Het gaat namelijk niet alleen over het inregelen van de treinpaden. Het gaat om een structurele oplossing op het gebied van de treinmarkten tussen Nederland en België. We moeten het niet per trein- spoor doen. De staatssecretaris heeft echter klaarblijkelijk zo veel verschillende onderzoeken en structuren uitgezet dat het moeilijk is om over de grenzen heen te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wat betreft het in de breedte over de grenzen heen kijken voor het spoor, denk ik dat ik inmiddels een uitstekende relatie heb met mijn collega in België. Er is een zeer prettig gesprek geweest. Ik heb inmiddels ook gesprekken gevoerd met Noordrijn-Westfalen over treinen die daar

Mansveld

over de grens gaan. Er vinden zeer vruchtbare gesprekken plaats over wederzijdse belangen. Als het om grensoverschrijdend spoor gaat – en dan doel ik in het bijzonder op Limburg – vind ik het belangrijk dat de regionale overheid in charge is wat betreft de behoefte en de inrichting over de grens heen. Wij hebben die regionale overheden toegezegd dat wij klaarstaan en dat we het graag horen als er vragen zijn. Er is ook een klein budget voor grensoverschrijdend spoor. Als mevrouw Van Tongeren zegt dat de communicatie met buitenlandse overheden over het spoor slecht is, dan denk ik daar toch anders over.

De voorzitter:

De heer De Rouwe wil interrumpen, maar hij is al twee keer geweest in dit rondje. Dat is eigenlijk al één keer te veel. We gaan dus eerst nog even naar de staatssecretaris luisteren. Als hij straks nog een brandende vraag heeft, horen we het wel.

Staatssecretaris Mansveld:

Mevrouw Van Tongeren vroeg een toelichting op het feit dat er geen sprake is van een effect op de rijksbegroting. Sinds het onderhandelakkoord staat de NS 100% garant voor de NSA.

Dan moet ik nog terugkomen op de 2,5 miljoen voor Breda-Antwerpen waarvan gesuggereerd werd dat die weggegeven wordt aan de tijdelijke oplossing. De tekst moet toch even goed gelezen worden. Er staat dat het tot 4,5 miljoen euro wordt opgelost en dat, als de 4,5 miljoen gemotiveerd niet toereikend is, we geld zouden kunnen vrijmaken uit de 2,5 miljoen die beschikbaar was voor Breda-Antwerpen. Ik zeg expres "zouden kunnen vrijmaken", want het is op voorhand niet aan de orde.

De heer Hoogland (PvdA):

Houdt de staatssecretaris wel vast aan de doelstelling om Breda met Antwerpen te blijven verbinden als de Fyra of enige andere trein op het hogesnelheidsnet weer gaat rijden?

Staatssecretaris Mansveld:

Er ligt een afsprakenstel die begin december is getekend. Als de negentien Fyra's zouden gaan rijden, dan is die afsprakenstel aan de orde. Dat zal ook in de scenario's naar voren komen. Zoals ik echter al zei, zitten we op dit moment met een tijdelijke oplossing en met de vraag of en op welke manier de Fyra weer gaat rijden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De staatssecretaris stelt de inzet van die 2,5 miljoen nu een stuk conditioneler dan in de schriftelijke beantwoording. Bij antwoord 34 staat namelijk dat de volgende afspraak is gemaakt: indien het exploitatieverlies aan Belgische zijde groter is, dan draagt het ministerie van I en M maximaal 2,5 miljoen bij. Is het nu conditioneel? Op basis van welke condities is het dan? Of is de afspraak gemaakt?

Staatssecretaris Mansveld:

Laat ik het zo formuleren: als er gebeld wordt met de mededeling dat het 5 miljoen kost en men vraagt of er € 500.000 overgemaakt kan worden, zal er zeker om een onderbouwing van de kosten gevraagd worden. Bovendien zal gevraagd worden of het daadwerkelijk zo is dat het meer dan 4,5 miljoen heeft gekost. Mevrouw Van

Veldhoven kan er in ieder geval op vertrouwen dat wij dit grondig zullen nakijken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Een deugdelijke onderbouwing lijkt mij altijd de basis waarop er geld wordt uitgekeerd. De staatssecretaris formuleerde net "dan zou er sprake kunnen zijn van", terwijl in de brief staat dat de afspraak is gemaakt.

Staatssecretaris Mansveld:

De afspraak is: "als er sprake is van, dan". Er zal natuurlijk gekeken worden waar die kosten aan uitgegeven zijn. Op voorhand is die verwachting er niet.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Als de kosten gemaakt zijn, welke redenen zijn er dan nog om toch niet uit te keren?

Staatssecretaris Mansveld:

Dat weet ik niet. Dat hangt af van welk verhaal er komt van meer dan 45 miljoen. Het begint bij de vraag of het meer dan 4,5 miljoen gaat kosten: zo ja, dan. Die situatie zal eerst aan de orde moeten zijn.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt haar betoog en gaat hopelijk richting het einde van haar termijn. Dan volgt de tweede termijn en de lunchpauze.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb inmiddels heel veel vragen beantwoord. Er zijn nog nadrukkelijk vragen gesteld over de termijn van drie maanden. De NS en de NMBS moeten de conclusie trekken of de termijn drie maanden of langer is. AnsaldoBreda is gehouden aan de drie maanden, maar de NS en de NMBS kunnen de deadline naar achteren verschuiven en AnsaldoBreda meer tijd geven. Het is dus geen harde deadline die contractueel gestand gedaan moet worden. Nee, daar zit rek in.

Mevrouw De Boer (VVD):

Dit kan betekenen dat de datum inderdaad naar achteren schuift. Wat wordt een realistische datum geacht? Ik hecht eraan dat dit op zo kort mogelijke termijn is. Wat is een realistische datum op basis waarvan alle partijen kunnen zeggen dat zij weten waar zij aan toe zijn? Ik hecht ook aan een zorgvuldig onderzoek. De staatssecretaris ook. Wat is een realistische datum? In mijn motie staat 1 april.

Staatssecretaris Mansveld:

1 april is geen realistische datum in verband met de technische haalbaarheid. Het contract tussen de vervoerders en AnsaldoBreda gaat over de treinstellen en over de techniek, maar de trein rijdt momenteel niet. Is dat op te lossen? Die technische haalbaarheid wordt nu onderzocht onder begeleiding van een externe bij de NS. Dat heb ik net uitgelegd. Wij kijken naar die aanpak. 1 april is absoluut niet realistisch. Wij verwachten dat het voor de zomer is.

Mevrouw De Boer (VVD):

Kan de staatssecretaris ook een datum noemen?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik zou 1 juli noemen.

Mansveld

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik zei net al: straks zal het wel weer naar de zomer doorverwezen worden. Ik voorspel u dat 1 juli in dit tempo ook niet gehaald zal worden. Ik denk dat de Kamer ondertussen gewoon het recht heeft om te weten hoeveel dit gekost heeft. Ik had gevraagd of de staatssecretaris dat netjes op papier kan zetten. Het gaat volgens mij om heel veel belastinggeld wat nu gewoon verspild wordt. Wij willen dat weten en een overzicht krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik begrijp dat de heer Bashir een stukje van mijn woordvoering niet heeft gehoord. Excuus. Ik heb al toegezegd dat wij de kosten tot nu toe meenemen in de evaluatie. Die komt naar de Kamer. Wat mij betreft zullen alle cijfers zo openbaar mogelijk zijn. Wat het gaat kosten, wordt meegenomen in de scenario's. Er zal per scenario aangegeven worden wat de kosten en de consequenties daarvan zullen zijn.

Ik kom nog even terug op de uitspraak van de heer Bashir dat het weer tot de zomer gaat duren. Mijnheer Bashir, dit is een dossier dat in dertien jaar tijd is opgebouwd. Het kent vele feiten en een lang verleden. Het is heel goed als wij deze weken toch de tijd nemen om heel zorgvuldig de scenario's en plannen van aanpak te bekijken om ervoor te zorgen dat wij volledig op de hoogte zijn van de inhoud en de feiten, voordat er besluiten worden genomen.

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

Ik kom even terug op het vorige onderwerp in dit blokje, namelijk de realistische termijn en de problemen met de Fyra. Kan de staatssecretaris zeggen wie de uitspraak "per kerende post terug" heeft gedaan? Het heeft te maken met de Fyra en de NS.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Er wordt veel tegen mij gezegd, maar aan de glimlach van de heer De Rouwe te zien, denk ik dat hij weet wie dat heeft gezegd.

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

Ja, dat weet ik en ik wil er ook niet flauw omheen draaien. Dat was natuurlijk de heer Meerstadt van de NS, die naar ik meen in een van de uitzendingen van RTL Nieuws nogal duidelijk zei dat de treinen per kerende post teruggaan als zij binnen drie maanden niet gerepareerd zijn. Ik was benieuwd wat de staatssecretaris van die duidelijke taal vindt en of zij die uitspraak onderschrijft. Ik krijg er toch een beetje het ongemakkelijke gevoel bij dat het misschien wel kan maar dat het te ingewikkeld is. De woorden "per kerende post" van de NS-topman waren heel duidelijk, en graag hoor ik van de staatssecretaris wat zij daarvan vindt.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het gaat om één zin waarvan ik niet de context ken en niet weet hoe hij die bedoeld en op welk moment hij die uitgesproken heeft. Ik denk dat wij met het onderzoek en de scenario's kunnen inschatten of treinen terug moeten. Of dat per post of op welke wijze dan ook gebeurt, weet ik niet. Ik zou graag eerst de inhoudelijke argumenten en de feiten willen kennen, voordat ik mij aan uitspraken in die richting waag.

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

Dat was op 21 januari. De heer Meerstadt was te gast bij RTL. Ik denk dat u het interview wel kent, want dat is belangrijk genoeg om even gevolgd te hebben als staatssecretaris. De heer Meerstadt was hierin heel duidelijk over het falen van de Fyra en gaf aan dat hij contractueel de mogelijkheid had om de Fyra per kerende post terug te sturen als het probleem niet opgelost wordt. Laat ik dan een andere vraag stellen. Kan de staatssecretaris er hier uitsluitel over geven dat de problemen van de Fyra niet aan de infrastructuur liggen waar deze staatssecretaris zelf eindverantwoordelijk voor is?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik ga nu precies niet doen waarvan ik hoop dat wij het met zijn allen niet gaan doen. Zonder de feiten te kennen ga ik niet in op een klein stukje waarvan ik juist denk dat het óf in het technische haalbaarheidsonderzoek óf in de scenario's óf in de evaluatie terug zou moeten keren.

De **voorzitter**:

Helder. Ik ruik een tweede termijn, maar als u er nog een paar zinnetjes aan wilt wijden ... We hebben net een interruptieblokje gehad, dus ik geef de staatssecretaris weer het woord.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dankzij de interrupties ga ik heel hard door de vragen heen. Ik kan mij voorstellen dat ik mijn termijn hier beëindig. In tweede termijn zien we dan of er nog iets is blijven liggen.

De **voorzitter**:

Is er wellicht nog een enkel vraagje van de zijde van de Kamer?

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

De staatssecretaris heeft drie heel mooie letters uitgesproken in haar betoog, namelijk de P, de V en de V, maar vervolgens heb ik geen antwoord gekregen op mijn vragen. Die waren echter nog wel ergens tussen het hele pakket te vinden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Jawel hoor, want de heer De Graaf heeft vragen gesteld over de Benelux-trein en de Fyra. In het begin van mijn beantwoording ben ik daarop ingegaan. Ook ben ik ingegaan op de vraag wat het per dag kost en wat het gekost heeft. Wat kost het in ere herstellen van de Benelux-trein? Wij zullen niet specifiek naar lijnen kijken, maar in de scenario's zullen een aantal opties met betrekking tot de lijnen op conventioneel spoor van een kostenplaatje worden voorzien. Ik ga er dus van uit dat het antwoord op de vraag van de heer De Graaf in de scenario's terugkomt. Wat het onderzoek betreft, heb ik ook aangegeven dat wij dit scenariopad gaan bewandelen, om dit op zo kort mogelijke termijn en zo gezamenlijk mogelijk met de Kamer te gaan doen. Ook daarmee heb ik de vraag beantwoord. Ik ben dus wat verrast.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik hoop nog antwoord te krijgen op twee vragen. De eerste vraag betreft de punctualiteit. De staatssecretaris handhaaft nu op een ander regime dan eigenlijk was voorzien. Bovendien zit er nog een verschil tussen het handavingsregime bij de Fyra en bij de Benelux-trein. Is

Mansveld

de staatssecretaris het op die beide punten met D66 eens dat het de reiziger gewoon gaat om de vraag of de trein op tijd is en is zij het ermee eens dat wij het serviceniveau zo goed mogelijk moeten maken?

Mijn tweede vraag is of de staatssecretaris in dit dossier weer een spin in het web wil worden om ervoor te zorgen dat wij straks niet in een politieke situatie terechtkomen die wij niet willen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Over punctualiteit heb ik in mijn betoog al eerder geantwoord dat die op de huidige, tijdelijke verbinding scherper is dan de Benelux-trein ooit heeft gereden. Ik heb die twee niet vergeleken, omdat de Fyra op een hogesnelheidslijn rijdt en de tijdelijke oplossing op een conventioneel spoor. Wij hebben dus gekeken naar de punctualiteit in relatie tot de Benelux-trein. De punctualiteitseisen voor de tijdelijke oplossing zijn scherper dan de Benelux-trein ooit heeft gereden.

Dan kom ik op de vraag over de spin in het web. Ik doe mijn uiterste best om mijn bevoegdheden, mijn rol en alles wat wij kunnen zo ver mogelijk te strekken om ervoor te zorgen dat iedere partij in dezen – het is een complex speelveld met een complexe inhoud – maximaal in de kracht van eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden wordt gezet en in gezamenlijkheid komt tot een eenduidige communicatie naar eerst de reiziger en daarna de Kamer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Met dat tweede deel ben ik natuurlijk heel blij. Over het eerste deel ben ik dat nog niet helemaal, want voor de HSA tellen alleen de vertragingen die direct aan de HSA waren toe te rekenen. Voor de Benelux-trein golden gewoon alle vertragingen. Voor de reiziger is dat natuurlijk hetzelfde. Een trein is te laat of niet. Is de staatssecretaris bereid om dat aan te scherpen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik moet even zoeken in mijn beantwoording. Ik kan dit ook in tweede termijn doen, want ik heb de feiten over de punctualiteit niet bij mijn stapeltje liggen.

De **voorzitter**:

Dat doen we.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb ook nog een paar onbeantwoorde vragen. Ik heb gevraagd naar de abonneementhouders. Wat gaat de staatssecretaris voor hen regelen? En ook ...

De **voorzitter**:

Zullen wij eerst deze vraag even doen en daarna de andere vragen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Oké.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De vraag naar de abonneementhouders wil ik graag meenemen naar de tweede termijn. Die vraag is mij ontschoten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Over de "geld terug"-regeling voor reizigers bij grotere vertraging had ik precies dezelfde vraag. En ik had een heel andere vraag ...

De **voorzitter**:

Zullen wij ook deze eerst even doen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Die neem ik mee naar de tweede termijn.

De **voorzitter**:

Dan uw derde en laatste vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Die ging over rollen en verantwoordelijkheden. In de brief lijkt het alsof het ministerie van I en M een zelfstandige partner is die dingen doet, en de staatssecretaris een zelfstandige partner is. Daarnaast zegt de staatssecretaris dat de Tweede Kamer ook stuurt op kwaliteit. Dat leek mij wat onwaarschijnlijk, want de Tweede Kamer controleert en stuurt niet. Dat sturen is voorbehouden aan de bewindspersonen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Laat ik het zo zeggen: misschien is de woordkeuze wat ongelukkig, maar waar de controlerende taak samenkomt met de keuze van de bestuurder, ga ik ervan uit dat de Kamer akkoord is gegaan met de gemaakte bestuurlijke keuzes.

Wat was de vraag daarvoor?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

In de brief wordt het ministerie bijna opgevoerd als een zelfstandige actor. Hier heb je de staatssecretaris en daar I en M, die ook overlegt en geld en een positie heeft. Dat leek mij een tikkeltje onwaarschijnlijk, want het is volgens mij de bewindspersoon die deze positie heeft, vakkundig ondersteund door een ministerie.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Zo moet mevrouw Van Tongeren dat ook lezen. De manier waarop zij invulling gaf aan de formulering van de brief, wijs ik dus van de hand. Dat zei ik net al. Iedereen moet in zijn eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden op maximaal niveau presteren, maar dit moet ook gebeuren in gezamenlijkheid, want de kracht van de oplossing ligt in de gezamenlijkheid. De interpretatie van mevrouw Van Tongeren over de wijze waarop de rollen en verantwoordelijkheden worden neergezet, is niet mijn interpretatie. Daarom benadruk ik dat.

De **voorzitter**:

Dan gaan wij naar de tweede termijn. Mevrouw Van Tongeren kan rechtsomkeert maken. Er is nog een vraag van de heer De Rouwe.

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

Kunnen wij even vijf minuutjes schorsen? Er circuleren namelijk heel veel moties. Wellicht kan het het proces ten goede komen als er voor de Kamer even de mogelijkheid is om dit even met elkaar af te stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Van Tongeren



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dien twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de marktwerking op het spoor in België en Nederland anders is georganiseerd en deze verschillen een adequate spoorverbinding tussen beide landen kunnen bemoeilijken;

constaterende dat het Belgische Groen gaat vragen om een onderzoek van het Rekenhof naar de structurele problemen die een goede treinverbinding tussen België en Nederland in de weg staan;

verzoekt de regering, het proces in gang te zetten zodat de Nederlandse Algemene Rekenkamer onderzoek gaat doen naar mogelijke structurele problemen en financiële prikkels die die goede treinverbinding in de weg staan;

verzoekt de regering tevens, aan de Algemene Rekenkamer te vragen om de tot nu toe gemaakte kosten en de te verwachte kosten te betrekken in dat onderzoek, alsook de kosten van mogelijke alternatieven;

verzoekt de regering voorts, aan de Algemene Rekenkamer te vragen om bij dat onderzoek samenwerking te zoeken met het Rekenhof van België en de NS en HSA te bewegen relevante gegevens ter beschikking te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 384 (22026).



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb ook nog een heel korte, kleine motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat er altijd een volwaardige treinverbinding met Brussel moet zijn;

overwegende dat de Fyra zestien keer per dag naar Brussel reed en de vervangende intercity's straks niet vaker dan acht keer per dag;

verzoekt de regering, in april met een plan te komen waarmee de frequentie van het aantal directe treinverbin-

dingen naar Brussel wordt opgevoerd, waarbij het streven zestien keer per dag is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Bashir, Dik-Faber, Klein en Ouwehand.

Zij krijgt nr. 385 (22026).



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording en voor haar inzet om een aantal scenario's te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren. Mevrouw Van Veldhoven zal zo dadelijk nog wat zeggen over de termijn. Wij denken dat het eerder moet en kan. Ik sluit me op voorhand al aan bij haar woorden.

Het parlement heeft zijn eigen mogelijkheden om onderzoek te doen. Dat willen we de komende weken bespreken. Daarom ook heb ik de motie samen met mevrouw Van Tongeren ingediend. We gaan echter ook als Kamer graag het gesprek met elkaar aan.

Ik heb er twijfels over of de staatssecretaris de problemen goed in handen heeft, of er voldoende regie is. Ik gun haar echter ook de tijd om te laten zien dat dat wel het geval is. Die tijd moet worden geboden. We wachten de resultaten dus af.

Ik dien één motie in, omdat we daarover – het zijn meerdere punten – van mening verschillen. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er duidelijke gebreken zijn bij de uitvoering van de concessie die tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en High Speed Alliance (HSA) is gesloten;

constaterende dat de staatssecretaris eerder de niet-handhavingsbrief van 2009 heeft ingetrokken;

overwegende dat het onwenselijk is dat er premies dan wel bonussen blijven bestaan op het niet uitvoeren van de concessie, zodat via nieuwe constructies HSA (met NS als enige aandeelhouder) als het ware de hand boven het hoofd wordt gehouden;

verzoekt de regering, niet langer te talmen en over te gaan tot handhaving als en wanneer de concessiehouder niet aan zijn verplichtingen voldoet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 386 (22026).

Hoogland



De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik houd het kort. We delen de wens om de frequentie van de huidige lijn richting Brussel te verhogen. We willen daarop graag actie van de NS. We willen ook dat de staatssecretaris de NS verzoekt, vriendelijk verzoekt maar ook wat minder vriendelijk verzoekt, om wat vaker te rijden op die verbinding. Verder vinden we het belangrijk dat we voor het zomerreces kunnen spreken over welk scenario het gaat worden. Ik had de datum van 1 juli in mijn hoofd, maar het wordt voor het zomerreces, zoals mevrouw Van Veldhoven zo meteen gaat zeggen en zoals de heer De Rouwe al heeft aangekondigd. Gaat de Fyra nog rijden? Ik zeg daar gelijk bij: wij hopen van wel. Dat zou het beste zijn voor de belastingbetaler en de reizigers.

De **voorzitter**:
U hebt 40 seconden gesproken, maar had er wel vijf centimeter papier bij. Dat vind ik toch intrigerend.



De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Al dertien jaar wordt er gesproken over en geputst met de HSL. Als de Nederlandse staatssecretaris geen deadlines stelt, lachen de Italianen zich een bult. Daarom dien ik drie moties in om de staatssecretaris te bewegen tot enige spoed.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Fyra al verouderd was voordat deze trein in dienst werd genomen;

overwegende dat de Fyra zijn naam eer aan doet en niets meer is dan verspilling;

verzoekt de regering, wanneer na het onderzoek blijkt dat de Fyra niet binnen een acceptabele termijn van maximaal twee maanden volledig is te herstellen, de NS op te dragen de fabrikant AnsaldoBreda volledig aansprakelijk te stellen, de Fyratreinen terug te sturen naar Italië en andere hogesnelheidstreinen aan te schaffen die zich reeds hebben bewezen,

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. 387 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor de intercitydienst Den Haag-Brussel een lagere punctualiteit wordt gehanteerd dan gebruikelijk;

constaterende dat de intercitydienst Den Haag-Brussel meer treinen mag laten uitvallen dan gebruikelijk en vertragingen door externe factoren niet meetellen;

van mening dat de intercity Den Haag-Brussel als een volwaardige intercityverbinding moet worden gezien;

verzoekt de regering om voor de intercity Den Haag-Brussel de gangbare punctualiteitseisen en gebruikelijke uitvalcijfers te hanteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 388 (22026).

De heer **De Rouwe** (CDA):
Ik steun het principe, maar ik heb twee vragen. Wat zijn de gangbare normen? De staatssecretaris gaf aan dat de normen scherper zijn dan bij de oude verbinding. Straks wordt nog een motie ingediend waarin precies hetzelfde wordt gevraagd. Misschien kan een en ander in elkaar worden geschoven, want wij willen met z'n allen hetzelfde.



De heer **Bashir** (SP):
Ik ben voorstander van het in elkaar schuiven van moties. Dat is geen probleem.

Wat de gangbare normen betreft is de punctualiteits-eis voor de intercitydienst Den Haag-Brussel op dit moment gesteld op 85%. Voor de Fyra was die 95%. Daarnaast mochten de treinen van de Fyra maar voor 0,5% uit de dienst worden gehaald. Voor deze intensieve dienst is het 7%. Dat is veertien keer meer. Daarom willen wij de normale eisen die ook aan de HSA werden gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Dat is precies wat ik in mijn termijn bedoelde. De term "gangbare norm" was onduidelijk. De heer Bashir bedoelt de Fyranormen.

De heer **Bashir** (SP):
Inderdaad.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Die bedoelen wij ook. Dan hebben wij het inderdaad over hetzelfde. Prima.

De heer **Bashir** (SP):
Tot slot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Bashir

verzoekt de regering om de intercitydienst Den Haag-Brussel door te trekken naar Amsterdam,

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. 389 (22026).

De heer **Hoogland** (PvdA):

Wat is de heer Bashir van plan te doen met de reizigers die nu in de gewone intercity naar Amsterdam zitten? Die moeten er dan uit?

De heer **Bashir** (SP):

Voor 9 december zaten er ook reizigers in de trein. Ik zie het probleem niet. Voor 9 december konden de treinen ook gewoon blijven rijden. Als er enige wil is, zijn er mogelijkheden. Ik wijs de heer Hoogland op de discussie over de verbinding Roosendaal-Antwerpen. Dat kon ook niet, maar nu de Fyra niet meer rijdt, is die ook snel opgestart. Als er een wil is, zijn er altijd wegen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik concludeer dat de SP hier in winterwonderland leeft. Die trein kan gewoon niet worden toegevoegd. U laat dus de reizigers in de kou staan en komt hier met nepoplossingen. U doet alsof u het regelt voor de mensen, terwijl u niets regelt.

De heer **Bashir** (SP):

Als ik niets kon regelen, had ik geen motie ingediend. En inderdaad, er wordt niets geregeld als de heer Hoogland de motie niet steunt. Dan kan hij de zwartepiet wel aan ons geven, maar wij zijn bijvoorbeeld eerder al gekomen met een motie over de verbinding Antwerpen-Roosendaal. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft die niet gesteund, maar inmiddels rijdt die trein wel. Dus hoe kan dat dan, mijnheer Hoogland?

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

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Benelux-trein is geschrapt terwijl de Fyra nog niet had bewezen voldoende kwaliteit te kunnen bieden waardoor de reiziger het kind van de rekening is geworden;

overwegende dat er volgens reizigersorganisaties een markt is voor een goedkope intercity die vaker stopt naast de snelle Fyra;

verzoekt de regering, de reizigers tussen de Randstad en Vlaanderen niet opnieuw proefpersoon te laten zijn en de

tijdelijke intercity Den Haag-Brussel de kans te geven, te bewijzen dat een permanente intercityverbinding naast de Fyra haalbaar is en daarom de tijdelijke intercity ten minste vier maanden te handhaven na het moment dat de Fyra Amsterdam-Brussel ten minste tien keer per dag is gaan rijden, de punctualiteits- en uitvalnormen door de Fyra worden gehaald en de Kamer is geïnformeerd over de vervoersresultaten van beide treinen in deze periode,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, De Rouwe, Van Veldhoven en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 390 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verbinding Breda-Noorderkempen-Antwerpen slechts acht keer per dag geboden gaat worden;

constaterende dat deze verbinding is uitgesteld in verband met de tijdelijke intercity Den Haag-Roosendaal-Brussel terwijl deze treinen elkaar op het spoor niet in de weg zitten;

overwegende dat er nu al een keer per uur een trein rijdt tussen Antwerpen en Noorderkempen die op korte termijn door de inbouw van ATBvv kan doorrijden naar Breda en uiteindelijk samen met de geplande Fyra een uursdienst kan bieden en dat hiervoor dus geen extra personeel of materieel nodig is;

overwegende dat in de hoofdrailnetconcessie een frequentie van twee keer per uur een minimumnorm zal worden voor alle spoorverbindingen;

spreekt uit dat een frequentie van een keer per uur een minimumnorm moet worden voor de verbinding Breda-Antwerpen en noodzakelijk is om op deze korte afstand voldoende aantrekkelijk te zijn voor reizigers;

verzoekt de regering, de verbinding Breda-Noorderkempen-Antwerpen zo spoedig mogelijk op te starten, en in overleg met alle betrokken partijen te bewerkstelligen dat deze verbinding binnen een jaar ten minste een keer per uur wordt aangeboden zodat de kunstmatige barrièrewerking van de landsgrens wordt geslecht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, De Rouwe, Van Veldhoven, Van Tongeren en Bashir. Zij krijgt nr. 391 (22026).

De Graaf



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

Voorzitter. Geen moties van de kant van de Partij voor de Vrijheid. Wel dank voor de antwoorden. Toch nog een klein stukje verdieping op mijn vraag, waarvoor dank. Een vraag nog: is de staatssecretaris bereid om in alle brieven, rapporten en dergelijke die we toegestuurd krijgen, expliciet te vermelden dat de reiziger weer centraal komt te staan, en daar ook naar te handelen.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor haar antwoorden, voor het heldere tijdsplan en voor haar belofte van transparantie. Voor D66 geldt: we snappen dat de problemen met de Fyra morgen niet zijn opgelost. Maar we moeten snel met meer treinen naar Brussel, en voor de zomer een discussie voeren over een structurele oplossing. Ik vraag de staatssecretaris daarom om toch iets eerder dan op 1 juli te komen met haar reactie – ik denk aan de laatste week van juni – zodat we met elkaar een debat kunnen inplannen voor het zomerreces op 5 juli. Anders wordt het erg krap.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er door de problemen met het Fyramaterieel als tijdelijke oplossing tweemaal per dag – uit te breiden naar achtmaal – een trein rijdt tussen Den Haag en Brussel;

overwegende dat deze halve dienstregeling geen afdoende oplossing is voor een langere periode;

overwegende dat er nog geen zicht is op een einddatum voor een definitieve oplossing voor de dienstregeling tussen Nederland en België;

verzoekt de regering, in april, tegelijkertijd met het plan van aanpak, een voorstel voor een maximaal versterkte tijdelijke oplossing naar de Kamer te sturen;

geeft de regering daarvoor als referentiekader mee:

- zestien verbindingen per dag;
- punctualiteitseisen zoals afgesproken voor de Fyra;

verzoekt de regering tevens, bij het vormgeven van de versterkte tijdelijke oplossingen ook de inzet van andere vervoerders te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, De Rouwe, Hoogland, De Boer en Dik-Faber.

Zij krijgt nr. 392 (22026).



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Dit is toch wel een niet onbelangrijk debat vandaag waarin je bij meerdere partijen een verschuiving ziet wat betreft de vraag of er nog wel voldoende vertrouwen is in de Fyra. Vandaar dat ik namens de VVD en mede namens de PvdA de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een publiek belang is om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over de problemen met de Fyra;

overwegende dat er tevens voldoende tijd moet zijn om tot een goede en bestendige oplossing te komen;

overwegende dat er nu een onafhankelijke, externe toets wordt gedaan door de staatssecretaris naar de aanpak van NS met betrekking tot de technische haalbaarheid van de Fyra;

overwegende dat de Fyra de verantwoordelijkheid is van de NS die een contract heeft met producent AnsaldoBreda;

overwegende dat het succes of falen van de Fyra gevolgen kan hebben voor de concessie tussen het Rijk en de NS;

verzoekt de regering, voor eind juni aanstaande uitsluitel te hebben van de NS over de technische haalbaarheid van de Fyra,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 393 (22062).



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Eind juni wil ook zeggen dat we er aan hechten dat we voor de zomer dit onderwerp kunnen beslechten en het debat kunnen voeren over de uitvoering van deze motie.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik ben het er allemaal van harte mee eens. Alleen, ik vraag mij af wat dit anders is dan wat de staatssecretaris zo-even heeft gezegd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

We hechten eraan om een duidelijke datum te hebben, namelijk eind juni, en om dat als Kamer vast te leggen, namelijk dat het de uitdrukkelijke wens van de Kamer is dat we eind juni er uitsluitel over hebben dat de NS haar

De Boer

concessie voldoende kan uitvoeren. Daar gaat het namelijk om, dat is onze verantwoordelijkheid.

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

Dat is zo en daar ben ik het zeer mee eens. Alleen, als u ...

De **voorzitter**:

Wilt u via de voorzitter spreken?

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

Ja, zeker, voorzitter. Ik had deze overtreding nog niet eerder begaan vandaag.

De **voorzitter**:

Inderdaad, dit was voor het eerst vandaag.

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

Precies. De motie komt volstrekt logisch over en volgens mij komt wat daar in staat overeen met de woorden van de staatssecretaris. Dus wil ik mevrouw De Boer uitdagen om de motie nog wat scherper te formuleren. Mijn vraag aan haar is of zij al die onderzoeken die aangekondigd zijn er ook onder verstaat, zodat niet alleen van de NS duidelijk is of ze het wel of niet kan, maar dan tevens in de motie wordt opgenomen datgene waarmee de staatssecretaris conform haar toezegging voor eind juli zal komen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Nee, daar zou de motie breder van worden. Ik wil juist scherp inzoomen op dit ene belangrijke punt. Inderdaad, de staatssecretaris heeft aangegeven ook zelf met een aantal onderzoeken te komen. Die kunnen we dan volgens mij eind juni ook met elkaar bespreken, dus voor het zomerreces. Ik hecht er aan dat dit ene punt wordt vastgelegd in een motie, juist ook waar bij meerdere partijen het vertrouwen in de Fyra langzaam aan het weggebben is.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer was de laatste spreker van de Kamer. Ik schors enkele minuten zodat de staatssecretaris even naar het grote aantal moties kan kijken.

De vergadering wordt van 13.15 uur tot 13.20 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is nu aan de staatssecretaris voor het becommentariëren van de tien moties. Ik stel voor dat alleen de eerste indieners van de diverse moties in de gelegenheid worden gesteld om een verhelderende vraag te stellen.

□

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Eerst nog het antwoord op een tweetal vragen uit de eerste termijn, om te beginnen met de vraag van mevrouw Van Tongeren van GroenLinks. Voor geld terug bij vertraging geldt hetzelfde bij de tijdelijke oplossing als bij de concessie voor de HSL-Zuid: voor vertragingen groter dan vijftien minuten 50% van de ticketprijs, voor vertragingen groter dan 30 minuten 100% van de ticketprijs. Ik denk dat ik hiermee deze vraag heb beantwoord.

Mevrouw Van Veldhoven had een vraag over de handhaving met betrekking tot de tijdelijke trein en de Benelux-trein. Ik heb daarover al een aantal dingen gezegd. De voormalige Benelux-trein ging geheel mee in de hoof-

drailnetverantwoording. Er waren geen specifieke eisen voor de Benelux-trein voor het Nederlandse deel. Bij de tijdelijke treindienst wordt specifiek op punctualiteit en uitval van deze treinen gehandhaafd; dit staat ook in de brief aan de Tweede Kamer. Het gaat daarbij om 85% punctualiteit en 7% uitval. Dit geldt voor een tijdelijke oplossing die op korte termijn dwars door de normale dienstregeling moest worden gepland. Deze gaat niet over hsl-spoor. Er wordt steeds een vergelijking gemaakt met de Fyra, maar die volgt een heel ander spoor dan het conventionele spoor en gaat overal tussendoor. Ik zei al dat de handhaving van de tijdelijke oplossing scherper is dan wat de Benelux-trein ooit heeft gepresteerd. Ik denk dat we daarmee de zaak heel scherp neerzetten voor de tijdelijke dienstregeling. 7% uitval is hoog, maar ik wil wel toelichten dat het daarbij om oud materieel gaat. Het materieel van de Benelux-trein was afgeschreven. De bedoeling was: na de laatste trein is dat materieel weg. Inmiddels is het in spoedonderhoud geweest en weer op de rails gezet. Een deel ervan is nodig aan aanvullend onderhoud toe. Dat maakt de inzet van meer treinen best ingewikkeld, omdat er moet worden gezocht naar materieel dat een dergelijke kwaliteit kan bieden. Ik denk dat we hiermee een heel scherpe handhaving hebben neergezet, scherper dan de wens van de vervoerder ooit zou zijn geweest.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Het helpt altijd om toelichtingen te krijgen, bijvoorbeeld over het materieel. Ik heb er natuurlijk alle begrip voor dat voor een noodoplossing soms wat andere kaders gelden. We lijken nu van een noodoplossing naar een tijdelijke oplossing te gaan, die wat langer duurt. Dat betekent ook dat je van reizigers iets minder kunt vragen om te accepteren. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ja, dit is ook voor de reiziger een tijdelijke oplossing. Bij een permanente oplossing heb je misschien de neiging om wat beter te kijken of je wat meer in te zetten. Ik denk dat in de tijdelijke oplossing hiermee een punctualiteit is neergezet waarvoor door materieel, personeel en alles wat voorhanden is, maximaal zal moeten worden gepresteerd.

Ik wil door naar de moties. De motie-Van Tongeren/De Rouwe op stuk nr. 384 gaat over een onderzoek van de Algemene Rekenkamer in samenwerking met het Rekenhof. Ik wil nu de focus leggen op de oplossing voor de reiziger en eerst de evaluatie doen. Het is aan de Kamer om te beoordelen of zij daar de Rekenkamer al dan niet op wil zetten. Ik zou deze motie op dit moment willen ontraden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. De staatssecretaris zei zelf net: we moeten heel zorgvuldig kijken naar alle feiten en omstandigheden. Dit dossier speelt al dertien jaar. De Algemene Rekenkamer heeft al eerder een rapport afgeleverd dat in mijn opinie van hoge kwaliteit is. De staatssecretaris weet dat over dit dossier een parlementaire enquête of zo'n onderzoek gaat komen. Wat belet de staatssecretaris om dit nu gewoon in gang te zetten en in alle openheid te erkennen dat er misschien wel iets fout is gegaan? Tegen de tijd dat dit onderzoek is afgerond kunnen we verdere maatregelen nemen. Wij vinden het prima dat er ondertussen wordt gewerkt aan die tijdelijke oplossing, maar waarom dit nu niet ook gedaan?

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb al eerder gezegd dat wij op dit moment focussen op een drietrapsraket. Ten eerste een evaluatie van de NS van de aanbesteding. Ten tweede een scenario-onderzoek, waarvan we eerst het plan van aanpak en daarna de uitkomsten zo spoedig mogelijk naar de Kamer zullen sturen. Ik kom zo nog terug op de termijn van 1 juli. Het derde element is dat er een onderzoek naar de technische haalbaarheid wordt gedaan. Dat willen wij voor de zomer hebben afgerond. Zoals ik al zei, wil ik daar nu eerst op focussen. Als u daarna de beoordeling geeft dat u de Rekenkamer daar nog op wilt zetten, al dan niet met de Belgische Rekenkamer. Ik ben het helemaal met u eens, de kwaliteit van de Rekenkamer stel ik absoluut niet ter discussie, maar ik zou eerst dit traject willen lopen. Daarom ontraad ik op dit moment de motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan moedigt de staatssecretaris eigenlijk de Kamer aan om dan zelf de procedure te starten om een onderzoek bij de Rekenkamer aan te vragen. Is dat haar bedoeling?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb net gezegd welk pad ik graag eerst wil lopen. Ik heb ook aangegeven dat ik het daarna aan uw beoordeling laat of u er alsnog de Rekenkamer op wilt zetten. Maar op dit moment ontraad ik de motie.

De **voorzitter**:

De tweede motie, de motie op stuk nr. 386.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb al aangegeven dat ik de wens deel om de frequentie te verhogen en dat het maken van deze treindienst complex was. Dat moet weer worden bekeken. Ik heb u beloofd om op korte termijn in kaart te brengen wat hiervoor nodig is in termen van materieel, personeel en treinpaden. Dan pas kan ik beoordelen op welke termijn dat te realiseren is. Dat hebben wij ook gedaan bij de eerste tijdelijke oplossing. Nu hogen wij de frequentie op. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 386, om niet langer te talmen en over te gaan tot handhaving. Ik heb net al gezegd hoe ik aankijk tegen de handhaving. Met in-trekking van de handhavingsbrief heb ik in ieder geval de handhaving weer op scherp gezet op het moment dat het tijdelijke kader weer weg is en er een permanent kader. Die handhaving was eraf gehaald door een van mijn voorgangers. Ik wil nu een tijdelijke handhaving op de tijdelijke situatie waarmee ik nu te maken heb. Daarop heb ik net een toelichting gegeven. De permanente handhaving gaat in zodra de situatie is zoals die zou moeten zijn met de concessie. Ik ontraad de motie nu.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 387, met als dictum de NS op te dragen, de fabrikant AnsaldoBreda volledig aansprakelijk te stellen. Ik heb de heer Bashir net proberen te overtuigen om zijn wantrouwen weg te nemen dat wij nu een zorgvuldig proces in gang zouden zetten. Nieuwe treinen zijn er niet zomaar een, twee, drie. De vervoerders gaan over die treinen. Ik wil juist het ingezette proces volgen om tot een oplossing te komen en iedereen precies in zijn bevoegdheden en verantwoordelijkheden laten om op dat moment dan ook de juiste handeling te kunnen verrichten. Ik ontraad deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 388. Over de punctualiteitseis heb ik net al gesproken. Ik ontraad deze motie.

In de motie op stuk nr. 389 wordt de regering verzocht, een intercitiydienst Den Haag-Brussel door te trekken naar Amsterdam. Ik heb uitgelegd dat dat niet kan. De heer Bashir zei dat dit in het verleden wel kon. De werkelijkheid is dat er op 9 december een nieuwe dienstregeling in gang is gezet. Wanneer wij de trein willen doortrekken, zouden wij dubbeldeksforensentreinen tussen Amsterdam en Den Haag eruit moeten halen, want zij kunnen niet over de grens rijden. Dat betekent dat op dat moment in onze ogen dan niet meer het forensenverkeer kan worden bediend. Ik ontraad deze motie.

De heer **Bashir** (SP):

De staatssecretaris stelde in de schriftelijke beantwoording dat het wel kan per 2014. Dus het kan wel.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Zoals ik al zei, is er een nieuwe dienstregeling. Wanneer dit zou moeten, moet een dubbeldeksintercity daaruit worden gehaald. Die keuze wordt niet gemaakt. Wanneer je er ergens een trein tussen wilt voegen en er ergens anders een uithaalt, krijg je een soort domino-effect, want elke keer moet je op een andere plek iets gaan vullen. Er is een nieuwe dienstregeling, onder andere met de Hanzelijn. Ik weet niet of daar in de toekomst mogelijkheden toe zijn als deze oplossing zich nog voordoet. Op het moment dat wij gaan opschalen met meer frequenties zal ook alles weer ingewikkelder worden. Ik ontraad deze motie, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):

Het antwoord is dus dat het wel kan. Maar de staatssecretaris voelt er niets voor om die dubbeldekker eruit te halen en terug te gaan naar de situatie van voor 9 december 2012. Waarom was de situatie van voor 9 december dan zo slecht? De reiziger zat immers graag in de Benelux-trein. Die treinstellen waren overvol. Het was een populaire verbinding. Waarom ...

De **voorzitter**:

De vraag is helder.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Hoe de Benelux-trein beoordeeld werd is op dit moment niet aan de orde. Het gaat om de inpassing in de dienstregeling. Voor 9 december was er een andere dienstregeling. Na 9 december is er een nieuwe dienstregeling ingegaan, waardoor paden anders lopen. Er zijn nieuwe treinen ingezet en onder andere de Hanzelijn is in beeld gekomen. Hoe de heer Bashir dit invult, laat ik aan hem.

De **voorzitter**:

Dan de motie op stuk nr. 389.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Die heb ik zojuist ontraden. Ik ga door naar de motie op stuk nr. 390. De inhoud ervan is onderdeel van de scenario's. Ik ontraad de motie op dit moment.

Ik ga verder naar de motie op stuk nr. 391 over de verbinding Breda-Antwerpen. Er wordt gekeken naar alle scenario's voor de reiziger. Ik wil niet vooruitblikken op een afzonderlijk besluit, zoals ik net al heb aangegeven. Ik denk dat wij ons niet moeten laten verleiden – misschien

Mansveld

zijn dat lessen die je uit het verleden van het dossier kunt leren – om kleine besluitjes te nemen zonder eerst naar de brede context te kijken. Ik ontraad deze motie dan ook.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 392. Het eerste deel van deze motie zie ik als ondersteuning van beleid. Dan doel ik op: "verzoekt de regering in april, tegelijkertijd met het plan van aanpak, een voorstel voor een maximaal versterkte tijdelijke oplossing naar de Kamer te sturen". Wij gaan bekijken hoe wij kunnen opschalen van een verbinding van acht keer naar vaker. Het tweede deel van het dictum is voor mij een ingewikkelde opgave. Wij hebben immers een contract met de HSA. Als aangegeven kan worden dat ik uit moet gaan van het contract met de HSA, dan is de motie ondersteuning van beleid. Ik kan het echter niet uitvoeren, dat kunnen alleen de vervoerders zelf doen. De HSA kan een andere vervoerder benaderen.

De voorzitter:

Hebt u de motie ontraden?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb een vraag gesteld aan de indieners.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voor de duidelijkheid: het eerste blokje, waarvan de staatssecretaris zegt dat het ondersteuning van beleid is, begint bij "verzoekt de regering" en gaat door tot en met het stukje over het referentiekader. Die twee alinea's ziet de staatssecretaris als ondersteuning van beleid. Het bezwaar betreft dus de oplossingen met andere vervoerders.

Staatssecretaris Mansveld:

Ja. De HSA is daar verantwoordelijk voor. Die moet deze handeling verrichten, niet ik.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De staatssecretaris geeft aan dat zij de systeemverantwoordelijke is voor het vinden van een oplossing. Een breed deel van de Kamer – men ziet dat terug in de ondertekening – vraagt haar om ervoor te zorgen dat wij zo veel mogelijk treinen naar Brussel krijgen. Het is absoluut voorzichtig geformuleerd. Wij vragen om het in ieder geval te onderzoeken. Natuurlijk kan de staatssecretaris met hetgeen zij onderzocht heeft naar de andere partij toegegaan. Een onderzoek moet mogelijk blijven; niets staat de staatssecretaris in de weg een onderzoek te laten doen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik interpreteer het dan als volgt: verzoekt de regering, bij het vormgeven van versterkte tijdelijke oplossingen de HSA te vragen om te onderzoeken of andere vervoerders hierbij betrokken kunnen worden. Met de HSA heb ik immers een contract. Dan kan ik deze vraag aan haar stellen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Wij zijn er toch nog niet helemaal, hoewel wij wel dichter bij elkaar komen. Er is nu een noodmaatregel. Daarmee geeft de vervoerder zelf ook aan dat hij nu niet volledig kan voldoen aan de concessie zoals afgesproken. Wij zeggen: die noodmaatregel moet verbeterd worden. Dat politieke belang van het verbeteren van de noodmaatregel en het feit dat de vervoerder niet kan leveren betekent dat wij in een situatie zitten die anders is dan die ten tijde van de contractafsluiting. Juist omdat de vervoerder niet levert, moeten wij nu naar andere dingen kijken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb het al gezegd. De vervoerder gaat kijken met ons of hij dat wel kan leveren. Als ik de motie zo mag lezen dat wij de suggestie doen dat de vervoerder bij die levering ook kan kijken naar andere vervoerders, zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Maar wij hebben een contract met de HSA. Die gaat daarnaar kijken.

De voorzitter:

Dus oordeel Kamer.

Dan komen wij bij de motie op stuk nr. 393.

Staatssecretaris Mansveld:

Nee voorzitter, als ik haar zo mag lezen, heb ik haar beoordeeld als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 393.

De heer Hoogland (PvdA):

Misschien is het toch goed om nu duidelijkheid te hebben over de motie op stuk nr. 392. Anders blijft het in de lucht hangen.

De voorzitter:

Die duidelijkheid is er.

De heer Hoogland (PvdA):

Nee, die is er niet, want mevrouw Van Veldhoven zegt iets anders dan de staatssecretaris. Laat ik helder zijn over mijn interpretatie. Ik vind het belangrijk om dat hier te zeggen. Wat ons betreft, roept deze motie niet op tot contractbreuk.

De voorzitter:

De staatssecretaris heeft een oordeel gegeven en de interpretatie van de eerste indiener telt. Dus volgens mij zijn wij eruit. Dat zou in het ergste geval betekenen dat u uw naam zou moeten schrappen, mijnheer Hoogland. Het gaat om de interpretatie van mevrouw Van Veldhoven. Die heeft zij gegeven. Daar heeft de staatssecretaris op geantwoord: oordeel Kamer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Er is in pure zin al sprake van contractbreuk door de vervoerder. Die levert nu namelijk niet wat geleverd zou moeten worden. Wij zoeken met elkaar naar de beste oplossing. Daarbij hoop ik dat de vervoerder ook zelf gaat bekijken wat anderen kunnen betekenen als die er zelf niet uitkomen. Maar mocht die dat niet doen, dan vind ik dat de staatssecretaris dat alsnog moet doen en daarover het gesprek moet aangaan met de vervoerder. Daarom is de opdracht breder. Als blijkt dat de vervoerder het zelf prima doet, inclusief dat onderzoek, dan is dat prima, maar ik wil ook dat de staatssecretaris daarin haar verantwoordelijkheid neemt.

Staatssecretaris Mansveld:

Dan herhaal ik wat ik eerder heb gezegd. Wij hebben als concessieverlener een contract met de HSA. Zij gaat op weg naar het ophogen daarvan. Ik zal de suggestie doen dat daar andere vervoerders bij betrokken kunnen worden.

De voorzitter:

Dus uw politieke oordeel blijft ongewijzigd: oordeel Kamer, ondersteuning van beleid.

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ja.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Aangezien ik de eerste indiener ben van een motie die gedeeltelijk met deze motie overlapt, zou ik mij ook kunnen voorstellen dat mevrouw Van Veldhoven haar motie aanhoudt en dat wij er één gezamenlijke motie van maken.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven schudt nee, maar leuk geprobeerd.
Dan komen wij bij de motie op stuk nr. 393.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Daarin wordt de regering verzocht om voor eind juni uitsluitel te hebben van de NS over de technische haalbaarheid van de Fyra. Dat zal een hell of a job worden, maar die motie beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid. Ik ga die datum melden aan de club die het technische haalbaarheidsonderzoek doet: er moet voor eind juni een onderzoek liggen.

De **voorzitter**:
Dus?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik beschouw haar als ondersteuning van mijn beleid.

De **voorzitter**:
Helder. Daar zijn wij heel tevreden mee.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Nu ben ik natuurlijk weer één vraag vergeten, maar dat was niet helemaal onbewust. De heer De Graaf heeft mij de vraag gesteld of ik in alle stukken vanaf nu wil melden dat ik de reiziger centraal stel. Dat doe ik al, en van harte. Hij is precies degene die nu centraal moet staan: de reiziger met een heel grote R.

De **voorzitter**:
Dank aan de staatssecretaris voor haar aanwezigheid en deelname aan het debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Wij stemmen aanstaande dinsdag over de tien moties.

De vergadering wordt van 13.37 uur tot 14.19 uur geschorst.

Voorzitter: Van Miltenburg