

Vergaderjaar 2011–2012

22 026

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

Nr. 357

VERSLAG VAN EEN RONDETAfelGESPReK

Vastgesteld 27 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op donderdag 26 januari 2012 gesprekken gevoerd over **de HSA-problematiek**:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november 2011 met informatie over de financiële HSA-problematiek (de vervoerder op de HSL-Zuid) en over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 (22 026, nr. 343);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2012 met antwoorden op vragen van de commissie inzake de financiële problematiek rondom HSA en het voornemen tot gunning van het hoofdrailnet (22 026, nr. 345).**

Van deze gesprekken brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

Voorzitter: Haverkamp / Van Veldhoven
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten Van Veldhoven, Monasch, Verhoeven, Bashir, De Jong, Aptroot, Van Gent, Haverkamp en Slob.

Aanvang 14.06 uur

Voorzitter: Haverkamp

Blok I: HSA

Gesprek met:

- De heer Merz (Deutsche Bahn)
- De heer Pacey (Virgin)
- De heer Bulinckx (NMSB)
- Mevrouw Goyat (SNCF)
- De heer Siebers (NS)

De **voorzitter**: Welcome. I open this round-table conference with the Dutch parliament and various experts on the high-speed rail-link. We all know that the project is a bit delayed so we decided to delay the opening moment of this meeting as well ... I apologise to all our guests who were on time and had to wait. There were some problems finding the chairperson for this meeting. For the moment, I will act as such, but there will be some changes as other MPs take over at various times.

I welcome all our guests from abroad. It is because of their presence here today that I try to speak English. I hope all of you have by now recognised that it is, indeed, English and manage to understand it.

Each of our guests today has been invited to give a presentation in English. The MPs will try to ask their questions in English as well. I hope we will be able to help each other with any language-related problems. This opportunity to receive information is very important to all MPs present, so let us not outsmart each other in showing who speaks the better English. We would probably all lose from Virgin's representative anyway!

We ask you to give your statement in approximately three minutes. After everyone has had their say, the MPs will ask a maximum of two questions each to one or two representatives.

The first person to give a short presentation is Mr Merz, who speaks on behalf of Deutsche Bahn.

De heer **Merz**: Goedemiddag, dames en heren – I'm afraid this is going to be my only Dutch phrase today – honourable Members of Parliament, ladies and gentlemen. My name is Wolfgang Merz, and I represent Deutsche Bahn or, more specifically, DB Fernverkehr, which is the long-distance branch of Deutsche Bahn. I would like to thank the MPs for giving us the opportunity to be at this round-table conference and to answer your questions concerning high-speed traffic. I would like to start with two brief, general remarks. The first concerns the current activities of DB Fernverkehr for long-distance services. In the Netherlands we currently operate, in cooperation with NS, international long-distance services between Frankfurt and Amsterdam and between Amsterdam and Berlin. We have been doing this, very successfully, for a number of years now. The product is well placed in the market, demand is growing and the cooperation is good. We are working to improve the competitiveness of rail travel, particularly in comparison to travel by car

and air travel. In recent times DB has also studied the feasibility of direct services between Frankfurt and Amsterdam and London. Again, we have been in contact with our partners of NS Hispeed.

My second general remark pertains in a more general manner to the role of competition or the level of competition in international rail services. On the one hand, DB obviously supports the opening of the markets and is in favour of competition. However, due to the various market conditions and the complexities associated with international rail traffic, we are pretty much convinced that in the future two business models will exist next to each other. The first of these business models is the open-access approach, which is possible now due to the liberalization of the European markets. Whenever technically, legally and financially possible, DB will be active; we have already launched various attempts in various European countries. The same holds of course for the German market, which has been open since approximately 1994. Just to give you an idea, there is a 25% market share in Germany for competitors both in regional passenger traffic and in freight traffic.

On the other hand, after only two years of market liberalization the international competition so far has been very limited. We think this is due to three major reasons. First of all, the business model of international train traffic is extremely challenging. We need specialised rolling stock with high technical requirements. This is very expensive. The second reason is that there are many legal and administrative hurdles to be taken: homogenization of train sets, admission, licenses and certificates, country-specific rules and regulations, the question of cabotage in countries, etc. Thirdly, there is the question of access to infrastructure. This pertains not only to access to the tracks, which is in many cases extremely – prohibitively – expensive, but also to access to ticketing distribution, marketing and maintenance facilities. These factors are not easily accessible. For these reasons, we think that in the immediate future both models: open-access competition as well as cooperation, will co-exist in the market.

Voorzitter: Van Veldhoven

De **voorzitter**: Thank you very much. Please excuse me for being late. I would like to ask Mr. Pacey to give his statement. Your speaking time is about three minutes.

De heer **Pacey**: Thank you. I am very much delighted to be here. Thank you very much for inviting Virgin to this discussion with the Dutch MPs. Virgin Rail Group is part of the Virgin Group, headed by Sir Richard Branson. We are an entrepreneurial group, we look for new market opportunities and we look at ways in which passengers can get things that are new and experience exciting, new products. That is what we do and hopefully Virgin Galactic will be the next example of that. We also have a 49% investor stake from Stagecoach Group plc. Stagecoach are a large international bus, train and metro operator. So, we are very much a transport group.

We also run the intercity West Coast Main Line (WCML) in the UK. This is the largest high-speed intercity concession in the UK. We have run this line for fifteen years now and over that time we have doubled passenger numbers annually, from 15 million to 30 million passengers. We have a revenue of over 800 million pounds sterling every year. This is a big business that runs a train every twenty minutes from London to Birmingham, every twenty minutes from London to Glasgow and every twenty minutes from London to Manchester. This is a very large intercity high-speed business, that we have run for fifteen years. So, we do know a little about high-speed rail.

We saw the opportunity to engage in the HSA-concession in the Netherlands and we took the initiative of a presentation. We made this presentation to the minister's special team on April 7, 2011. The essence of this presentation was that we sought to explore with the minister's team whether Virgin could come in and actually help to recover the business from the position it was in; to use our expertise to try to expand the passenger base and to get the business on to a growing and attractive proposition to passengers. At that presentation, we outlined some of the ingredients that we thought the business required. We were obviously concerned about the trains. We predicted that the trains would not be fit for purpose for some time. I am sorry to say that this has come true. We also indicated that perhaps we could provide alternative trains that were suitable for purpose.

Obviously, we also wanted to negotiate more robust arrangements with ProRail and with NS on the way the trains were pathed. Obviously, we also recommended a number of improvements for passengers. So it was a recovery plan built on some new ingredients. It was about utilizing the high-speed line and the investment and making it better for passengers.

De voorzitter: Thank you very much.

I would like to give the floor over to Mr Bulinckx of the NMBS.

De heer Bulinckx: Voorzitter, geachte Tweede Kamerleden, geachte dames en heren. Als vertegenwoordiger van NMBS wil ik u bedanken voor deze uitnodiging en voor de kans om enige toelichting te geven. I will continue in English.

Recently, we received from the Dutch minister her recovery plan for the HSL-Zuid. Of course we understand the difficulties that you are facing in the Netherlands. As a partner, we are living these with you. Although the contingency plan can be clarified on certain legal and technical points, which are not a subject of this meeting, SNCB will fully cooperate with this contingency plan. We have three good reasons to do so. First of all, your minister made an important statement in her letter of January 13: there will be no negative impact on SNCB, all rights that were in the contracts will be preserved and the financial situation will be as we agreed. Secondly, we need NS as a partner that we have known for centuries to be a solid partner. Continuity therefore is guaranteed. Thirdly, it is my understanding that it is legally all right. So we have three good reasons to give our full support and cooperation, within reason of course, to this project in which we believe.

How does the future look in practice? There are three steps that need to be taken if this plan is to be approved by Parliament. First of all, we will adapt the current agreements to the new situation. Secondly, we are looking forward to a meeting between the Dutch and the Belgian ministers, which to our knowledge will take place very soon. The hot topic of the extra connection between The Hague and Brussels and potentially between the southern Netherlands and Belgium will be clarified in this meeting. Thirdly, let us eventually put this train on the international tracks. We have had a decade of uncertainty. The train is there, it is tangible. There were seven of them this morning in Amsterdam. We believe in this project and we believe in this partner. Under the conditions I stated earlier, if the rights of SNCB are protected as minister Schultz said they will be, we will be your trustworthy partner and we will support this.

De voorzitter: Thank you very much. This was fantastically within time. Je passe la parole à Mme Goyat.

Mevrouw Goyat: Merci beaucoup.

Dear Members of Parliament, dear ladies and gentlemen, on behalf of SNCF please let me express my pleasure to have the opportunity to address this key topic with you. Be sure that as a major shareholder of the

Thalys cooperation, we consider this subject to be essential for European high-speed services in the coming years.

As you know, Thalys is currently operating ten daily services to France, partly on the HSL-Zuidlijn. SNCF is fully committed to move forward this strong and positive partnership with NS that has been in existence since 1997.

I would like to make four points. The first is about the Thalys Dutch route agreement between different partners. The current developments regarding HSL-Zuid and HSA will probably impact the Thalys corporation. SNCF wishes to be able for the next few years to review the Dutch route agreement for Thalys, signed in 2005.

My second point is about flexibility of transport plans. As all commercial companies, Thalys needs to be business oriented and has to adapt its transport plan to actual commercial potential. This has occasionally proven difficult. It requires flexibility. We need to be able to discuss it with our partners at NS and SNCB in a pro-active manner. From the point of view of SNCF there should be no midterm legal commitment. Also, free access to the tracks and market conditions should prevail. For instance, traffic on the route between Amsterdam and Paris nowadays is far below the original expectation: minus 17% in terms of numbers of passengers. This route is currently loss-making for the Thalys business. The ten daily services to Paris are probably not relevant anymore. On the other hand, some new routes could be launched between Amsterdam and other large French cities. So flexibility is very important.

My third point is about the infrastructure and the quality of the infrastructure. Thalys has been facing operational difficulties since the launch of HSL and requires the setting up of a real performance regime for the infrastructure, with a system of bonus and malus and options from midterm frame contracts. This would require habituation processes and a regulatory body.

My last point is about competition. SNCF does not have a clear understanding of the future legal framework for international services proposed by the Dutch State for HSL-Zuid and how this will impact on the application of future newcomers in terms of capacity, location, access charges etc. For instance, will the slots» prices decrease before the end of 2014? How and by which regulatory authority can a fair and non-discriminative access to the network be guaranteed after 2014?

De **voorzitter**: Ik geef nu graag het woord aan de heer Siebers van NS Hispeed.

De heer **Siebers**: Geachte voorzitter, geachte afgevaardigden, dank u voor de gelegenheid die ik krijg om hier namens NS Hispeed een bijdrage te leveren aan deze rondetafelconferentie.

Dear international colleagues, even though we are discussing international high-speed rail here today, please allow me to address the honourable members of the committee in our native language.

Dames en heren, hsl-vervoer heeft de toekomst. Elke week vervoeren we meer reizigers over de hogesnelheidslijn. We zien dat niet alleen in Nederland, maar ook in de landen om ons heen, of dat nu AVE in Spanje is, de Frecciarossa in Italië, de TGV in Frankrijk, Eurostar in Engeland of onze eigen ICE, Fyra en Thalys. We hebben het afgelopen jaar ruim tweemaal zoveel reizigers over de hogesnelheidslijn vervoerd als in 2010. Dat is een mooie belofte en geeft vertrouwen voor de toekomst.

Mij past echter zeker bescheidenheid: met mij weet u dat in het verleden niet alles volgens plan is gegaan. Toen ik in 2010 aantrad als algemeen directeur van NS Hispeed werd ik geconfronteerd met twee grote uitdagingen: allereerst de financiële situatie van ons bedrijf en ten tweede de introductie van een nieuwe trein over een nieuwe lijn met een nieuw

beveiligingssysteem en nieuwe regelgeving en een nieuwe contract-structuur. Vijf keer «nieuw», dus.

We zijn direct aan de slag gegaan en hebben met de nieuwste inzichten onze businesscase herijkt en direct gedeeld met de minister. Uit die businesscase blijkt dat hogesnelheidsvervoer over de hsl rendabel kan zijn. De concessie hangt echter als een molensteen om onze nek. Uw Kamer sprak daar al meermalen over. Daarnaast zijn we voluit verdergegaan met het uitbreiden van onze dienstregeling, het oplossen van de bestaande kinderziektes op de hogesnelheidslijn en het introduceren van het nieuwe hogesnelheidsmaterieel, de V250. Het resultaat: het beleidsvoornemen dat in de Kamer voorligt, de introductie van station Breda, het oplossen van een hoop kinderziektes op de hsl – begin 2011 waren er nog ruim 40 incidenten per week nu nog maar 5 – tijdelijke toelating voor het nieuwe hogesnelheidsmaterieel en, last but not least, meer dan 6 miljoen reizen over de hsl sinds de start eind 2009.

In het verleden is er veel gezegd en geschreven over dit onderwerp. De minister heeft recent nog twee brieven gestuurd, een aan het begin van dit jaar en een in november vorig jaar. De directie van NS heeft in 2010 aangegeven dat er in het verleden te veel geboden is voor deze concessie. U hebt in de voortgangsrapportages kunnen lezen over de ontwikkelingen rondom ERTMS, het nieuwe beveiligingssysteem dat wij samen met onze Belgische collega's als eerste in Europa grensoverschrijdend aanleggen. Daaruit kan maar één ding geconcludeerd worden: het heeft allemaal heel veel tijd gekost. Tegelijkertijd weet ik dat voor u, de minister en zeker ook voor ons het belang van de reiziger vooropstaat. Juist vanuit het belang van de reiziger kan ik het nu voorliggende beleidsvoornemen alleen maar van harte ondersteunen. We zien het als een opdracht van de minister om ervoor te zorgen dat we van hogesnelheidsvervoer een succes maken. Zo voel ik dat en zo voelen heel veel collega's dat met mij. We gaan die uitdaging graag aan en maken het graag waar.

Ik rond af, voorzitter. Gisteren nog reed ik met 300 km/u over de hogesnelheidslijn. Twee weken geleden deed ik dat tussen Rotterdam en Antwerpen. Dat is met de auto toch al snel een rit van vijf kwartier, maar met de trein kost het me minder dan een halfuur. Een mooi voorbeeld dat onderschrijft dat hogesnelheidsvervoer de toekomst heeft.

Dank u voor uw aandacht.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Thank you very much.

Dear participants. At a quarter to two there will be a voting session in the plenary hall, which we will have to attend. There will be a long bell ringing to announce this, so you will all notice.

I propose we continue this round-table conference as follows. I will give all MP's present the opportunity to ask two questions. Please indicate clearly to whom your questions are addressed. Please do not address your questions to the entire panel, but name a maximum of two persons from whom you would like to receive an answer. We should be able to finish this round of questions before we need to leave in order to vote. This will give our guests some time to prepare their answers. I propose we take some more time for this session and take five minutes out of each of the following sessions.

Mr Monasch from the Partij van de Arbeid, the Labour Party, will now ask the first two questions.

De heer **Monasch** (PvdA): I would like to thank our esteemed guests for joining us today. We are delighted to have such a panel of experts in our midst.

I will focus my questions on the presentation of Mr Pacey from Virgin. Both my question will be directed to him.

I see two very intriguing questions relating to this business case. Firstly, Mr Pacey, you were once invited by the Dutch ministry. As we

understand, the minister then switched to silence and you never heard from the ministry again. Could you elaborate on this procedure? Why were you not invited? Have you made any further attempts? Have you spoken with the minister? We were under the impression that all possible allocations would be investigated. As we now understand, this has not been the case.

My second question pertains to the reason why we were keen on you and others joining this search for the best business case. We have been confronted with a business case in which NS will approximately pay a 100 mln. fee per annum. Nevertheless, many reports indicate that 60 mln. is the most one should have to pay as a fee for this business case. So the amount indicated in the various reports differs from the 100 mln. In the reports we have seen so far, various new elements are mentioned which could make up the difference. I am afraid you will not tell us what Virgin's fee would have been. This is one of the problems that many MPs face in their attempts to make a clear judgement regarding this business case. However, I will try and ask you whether you can comment on the reports stating that 60 mln. is a reasonable fee and on the 100 mln. that is mentioned in this new business case.

De voorzitter: Thank you very much. I would like to pass the floor to Mr Verhoeven of D66.

De heer Verhoeven (D66): Thank you very much. I am very glad that you are all here. I have two questions. The first one is for Deutsche Bahn and is similar to the earlier question of my colleague Monasch. The minister of Infrastructure has stated in November that no large rail company other than NS could operate on the Dutch main rail network and the high-speed rail. Has the Ministry of Infrastructure ever contacted you to ask whether you were able to operate it or did you contact the Ministry yourself? How would you describe said contact with the Ministry?

My second question regards the Dutch NS. Am I right in assuming that the high-speed alliance still owes money to the Dutch government for the use of the high-speed line until now, until 2012? Could you tell us how much money that would be? Is it true that NS has given guarantees for that money?

De voorzitter: Thank you very much. I would like to pass the floor to Mr Bashir of the Socialist Party.

De heer Bashir (SP): Thank you, chairman. I have a question for Mr Merz of Deutsche Bahn. The German market is open to foreign high-speed parties. However, I know that foreign parties have to pay a very high rate to enter the German market. Why is that the case? Isn't this the same as closing your market for foreign parties?

Ik heb tevens een vraag aan de heer Siebert van NS Hispeed. Volgens mij is een van de oorzaken van het feit dat het slecht is gegaan met de HSA dat er een toeslag was op de Fyra. Kunnen wij die toeslag niet gewoon helemaal afschaffen om de lijn ook voor de toekomst rendabel te maken, zodat wij niet dezelfde fout maken? Wat gebeurt er als wij die toeslag helemaal zouden afschaffen?

De voorzitter: Thank you very much. I would like to pass the floor to Mr De Jong of the Party for Freedom.

De heer De Jong (PVV): Thank you so much. First of all I would like to welcome you all. It is a pleasure to meet you. My first question is for Mr Merz of Deutsche Bahn. What specific improvements would your company make right away to the current HSL transport? Would you for example be offering lower travelling rates and free entry option?

My second question is for Virgin. Why pay more than 100 mln., especially for this concession that only provides for the exclusive transport in this internal market? I think that is an important question and I hope you will be able to answer it. Thank you so much.

De **voorzitter**: Thank you very much. I would like to pass the floor to Mr Aptroot of the Liberal Party.

De heer **Aptroot** (VVD): Thank you very much, chairman. I would like to ask SNCF about their statement that SNCF is fully committed to continue the cooperation with NS if we should consider to discontinue the cooperation with NS as far as the high-speed rail is concerned. Are you one of the parties that are willing to operate the high-speed trains in the Netherlands?

My other question is for Virgin. I am glad that you are willing to operate the high-speed rail in the Netherlands. However, you wrote us a letter in which you stated quite firmly that this would be the exit of the Ansaldo-Breda trains. Why don't you see a possibility to run the high-speed rail with these trains?

De **voorzitter**: Thank you very much. I would like to pass the floor to Ms Van Gent of the Green Party.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Thank you, chairman. Thank you all for being here. My two questions are for the Dutch and the Belgian companies so I will phrase them in Dutch.

Mijn eerste vraag is voor de heer Siebers van NS. Laat ik het maar eerlijk zeggen aan het begin van deze hoorzitting: wij zijn positief over het feit dat er toch een oplossing is gevonden voor de hopeloos slechte aanbesteding van de hsl, dus dat deze is opengebroken en onder nieuwe voorwaarden is ondergebracht in een nieuwe concessie, zoals het nu lijkt. Ik realiseer mij echter ook dat dit een beetje een beloning is voor slecht gedrag. Indertijd is er natuurlijk wel een handtekening gezet onder die slechte deal. Als u een maatschappelijk bedrijf wilt opzetten, ook als het gaat om de hogesnelheidslijn, vind ik dat u ook verplicht bent om die treinen vol te krijgen. Daar hoort een heel belangrijke voorwaarde bij, namelijk dat de treinkaartjes betaalbaar zijn; redelijke tarieven dus. Wij zitten nu nog steeds met redelijk lege treinen. Ik heb hier een lijstje van de tarieven, die variëren van € 0,70 tot € 4,70 als het gaat om de toeslag. Ik hoor graag hoe dit wordt verbeterd, want het lijkt mij een redelijke keuze om die tarieven wat omlaag te gooien.

Mijn tweede vraag is gericht aan de Belgische Spoorwegen, aan de heer Bulinckx. In het verleden is er een deal gemaakt tussen Nederland en België rondom de hogesnelheidslijn. België had een klein steekje laten vallen bij de infra, zo zou je kunnen zeggen, waardoor de tijdswinst minder groot zou zijn. In ruil daarvoor zou België een treinstel kopen zodat ook de lijn Brussel-Breda-Den Haag bediend zou worden. Herkent de heer Bulinckx dit beeld? Is deze trein inmiddels in bestelling? Ik krijg namelijk heel andere berichten daarover en het lijkt mij nu toch wel tijd worden.

De **voorzitter**: Thank you very much. The last speaker is Mr Haverkamp of the Christian Democratic Party.

De heer **Haverkamp** (CDA): Thank you, madam chairperson. My first question is to Mme Goyat. I hope I am pronouncing your name correctly. In the Netherlands we are trying to turn the HSL train into an alternative for plane travel. You mentioned flexibility. Do you see that flexibility in the proposals made to Dutch Parliament? If not, could you give us some suggestions how to make it more flexible and how to turn the train into a better alternative for plane travel?

My other question is for Mr Bulinckx. You mentioned the Benelux train. I don't know the English equivalent of Benelux train. You have said that it is very important. Now that we have the opportunity to talk to each other face to face, I ask you whether you see any obstacles that we as Members of Parliament have to take away. It is a Ministry meeting, but we also want to solve the problem of the Benelux train in Parliament. Maybe you could give us some suggestions. Thank you.

De heer **Bulinckx**: Chairman, I would like to ask a clarifying question in order to give a good answer. Mijnheer Haverkamp, vraagt u naar de toekomst van de Benelux daarin of bedoelt u eerder of er obstakels zijn om de Fyra V250, zoals die in bestelling loopt, concreet en goed op de sporen te zetten? Gaat het over de toekomst of gaat het er meer om wat er met de Benelux gebeurt, omdat u die als zodanig noemt?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik doe het even in het Nederlands; dat is ook voor mij praktischer. U zegt terecht dat de Benelux-trein een onderwerp is dat in dit parlement leeft. U geeft ook aan dat er een bijeenkomst zal zijn tussen onze ministers. U weet dat die met meer dan gewone belangstelling wordt gevolgd in dit huis. Mijn vraag aan u is of u al vooraf kunt zeggen dat er aan uw kant een aantal obstakels zijn die misschien moeten worden weggelaten zodat wij uiteindelijk een positief bericht krijgen over de toekomst van de Benelux-trein en de verbindingen zoals u ze eerder aangaf. I apologise; my English is not good enough to ask this question in English.

De **voorzitter**: A bell has started to ring, indicating that it is Voting Time in the Plenary Hall. I would like to excuse the Members for the votes. In the meantime I ask the speakers for the following round to please come forward and join me. I would like to discuss with you the order of the next round. We will see again after Voting Time.

I would like to pass the floor to Mr Merz to answer the questions of Mr Verhoeven en Mr De Jong.

De heer **Merz**: Thank you. The first and third questions are in fact very much linked. The first question regards the contacts between the Minister and DB. The brief answer is that there have been no contacts between the Minister and DB, at least not to my knowledge, not from the perspective from DB Fernverkehr.

That leads me to the third question: what improvements can we offer? At present we cannot offer any advice or improvements since we do not have any concrete insights into the problems. There has been no tender, there has been no data room and there are no terms and conditions available. This means that to DB the HSL South is not really a focus right now. We do not have any information and are not in a position to comment on it. One thing we would like to comment on though is the fact that high-speed traffic and regional traffic have evidently been linked here. In the sense of market opening and liberalisation we are very much in favour of keeping long-distance and subsidised regional networks apart. That would be my comment on that point.

The second and last question was about prohibitively high track access charges, which prevent competition. I am not aware of track access charges in Germany being particularly high. They are lower than on HSL-Zuid. The difference is about € 10. The Cologne-Frankfurt track has the highest track access charge: € 18 per train kilometre. That is about € 10 under the current rate on HSL-Zuid. So I don't see the point that infrastructure charges prohibit competition. There is a lot of competition in the regional sector. One long-distance competitor is already active on one of the lines in Germany: Veolia. It all boils down to what I have stated at the very beginning: long-distance traffic is a very difficult business case for open access operators.

De heer **Verhoeven** (D66): Are we allowed to ask both guests who answered the question, a short question or only one of them?

De **voorzitter**: You have got about one minute. You can ask both guests a question, but keep in mind that each of them has got about four minutes to answer questions.

De heer **Verhoeven** (D66): I would like to ask a very short question. Did you establish contact yourself at a certain stage?

De heer **Merz**: No, we did not.

De heer **De Jong** (PVV): So there was no contact and you have got no information. What are you going to do to get more information? Are you willing to call our Minister to say: we are a big company and would like to have an opportunity to make a serious offer to HSL? I already asked the Virgin delegation about the 100 million. You do not have any information. Do you intend to contact our government to say: we would like to have the opportunity to make a really good offer?

De heer **Merz**: As I mentioned in my opening statement, DB is always open to new business opportunities. But in order to do that, we would need more specific information. If the question lies on the table again, there should be some sort of data room or contact for the potential bidders, so everybody has got the same information and a fair tender is possible. Now, it is rather the Dutch government who should play an active role in this than our business side.

De **voorzitter**: I would like to pass to mister Pacey, who was asked two questions as well, one from mister Monasch and one from mister De Jong.

De heer **Pacey**: Madam chairperson. I was asked four question actually. I will answer all four.

The first question was about the process. We were «Virgins», so we went out to the route. We talked to passengers. We looked at the train performance. We identified that there was a business opportunity here. We knocked on the door of the Minister. We made a presentation to the ministerial team last April. We heard nothing. We contacted the Minister's office to say we really would like to come and talk some more. And then there was silence.

In terms of the questions about the 100 million, the 60 million, the 40 million or the 20 million, we believe there is tremendous opportunity in this business. And that is about getting more passengers on the trains. If you get more passengers on the trains, you are going to improve the number. You also need trains that actually work and go as fast as they promise or that are pathed by ProRail and NS into the good platforms at Amsterdam and Rotterdam. You do not want old trains or trains that do not work, a surcharge for the privilege, going on to the platforms in Amsterdam without facilities and waiting behind the other trains. This is supposed to be the jewel in the crown of the Dutch railway system. Today it is not.

So it is very difficult. I defer to the gentlemen over here, regarding all the data; of course, one needs that, but Virgin made clear that you could do a lot with this business and improve the number. We offered in effect to be a recovery business, to recover this business for the Minister, to be paid for the effort of recovering it and for the tax payer in this country to get best value by being retendered once the business was in good shape. That was our offer.

The trains did not work a year ago. We believe they had no prospect of working. Nearly a year on, they are still not in operational service. Clearly, today we would have to take a look at the trains again, but a year ago we proposed to bring in alternative trains so that passengers would get what they deserved.

De **voorzitter**: I forgot to mention mister Aptroot earlier. I give him the chance to take the floor now, if he has any comment. Then we move on to Mr Monasch, Mr De Jong and Mr Bashir.

De heer **Aptroot** (VVD): I have a question about the conclusion that there is no prospect of working with the AnsaldoBreda trains. In Denmark they stopped running these new trains. What is your projection of running these trains?

De heer **Pacey**: I must not be rude about the Ansaldo trains.

De heer **Aptroot** (VVD): You should not be rude but quite open about the situation.

De heer **Pacey**: I must not be rude but clearly, there is low confidence in these trains because they have a lot of technical difficulties. They have a track record in Denmark of not working, not working in the snow. Our engineers and advisors have a low confidence in the ability of these trains to do the job for which they were bought.

De heer **Monasch** (PvdA): Mr Pacey, you have to help us a little bit more. Your pitch at the start was: it is fine, it is excellent. That makes a lot of people enthusiastic, but you have to help us MPs to do our job as representatives well and get the right information. If you look at the fee of 100 million of the NS and if you look at your own business case, what would be your comment?

De heer **Pacey**: My comments have indicated that with the right ingredients this business should perform a lot better and produce a much better number than a 100 million.

De heer **De Jong** (PVV): Let me be clear: we are looking for the best deal for the Dutch tax payer. Virgin are saying now that HSL is worth more each year than 100 million. Are you thinking about making another call to our Minister about this?

De heer **Pacey**: First of all, in order to make an expensive bid and to do all the work that is necessary on such an important project, one needs to have at least an indication of an invitation. One would expect that privilege.

Furthermore, none of us must forget that the best value for the tax payer is to get a return on the many hundreds of millions of euros that were spent building the HSL-Zuid. It is not just about the concession fee. It is about this country benefitting from the nation building investment in the HSL-Zuid. That is not really happening today. That is the biggest waste of tax payer's money.

De heer **Bashir** (SP): I just asked mister Merz about the high rates to enter the German market. Can you give us your opinion on the rates to enter the German market?

De heer **Pacey**: I am sure Virgin would love to enter the German high-speed market. The high-speed market in Germany has not yet really been made available to foreign competition in a big way, but clearly we

recognize and respect that Germany is liberalizing and that competition is opening up.

De **voorzitter**: Before we continue I would like to welcome Mr Slob from the ChristianUnion, who will actively participate in the next round. Nu is het woord aan de heer Bulinckx van de NMBS. Er zijn twee vragen aan hem gesteld, een van mevrouw Van Gent en een van de heer Haverkamp.

De heer **Bulinckx**: Mevrouw de voorzitter. Ik ga gedeeltelijk antwoorden in het Nederlands, omdat u gebaat bent bij duidelijkheid, en gedeeltelijk in het Engels, omdat sommige delen onze buitenlandse partners interesseren.

Mijn antwoord op uw vraag, mevrouw Van Gent, is: ja, ik ben vertrouwd met de problematiek. U verwijst naar het ministerieel akkoord van maart 2005 dat is getekend door minister Peijs en minister Vande Lanotte. U hoort mij niet zeggen dat de NMBS indertijd een steekje heeft laten vallen. Weet dat er in 2005 een globale context was van twee ministers die moesten geven en nemen, ieder met zijn problemen en ieder die iets moest binnenhalen. Die verstandige mensen hebben een deal gemaakt zonder fouten te moeten toegeven. Wij kunnen nu, bijna tien jaar later, wel een contract herbekijken, maar dit dossier is aan actualisatie toe. Daarom heb ik daarstraks vermeld dat de nieuwe ministers elkaar op heel korte termijn gaan ontmoeten. Die gaan dat uitpraten. Het gaat om een heel pakket waarbij gesproken wordt over Den Haag-Brussel. Dat is sec het deel dat in het ministerieel akkoord staat. Dan kijk je naar alternatieven. Natuurlijk moeten akkoorden worden uitgevoerd, maar als met de inzichten van vandaag blijkt dat er alternatieven zijn die veel verstandiger zijn, waarmee op een veel betere manier belastinggeld wordt aangewend en die in het belang zijn van de reiziger, dan moeten wij die samen met onze partner uitvoeren. Daarmee bedoel ik dat het ministerieel akkoord inderdaad bestaat.

Er werd gevraagd: hebt u een bestelling geplaatst voor het twintigste treinstel? Wij hebben het verzoek gekregen van toenmalig minister Vervotte om dat te doen. Wij hebben daar gevolg aan gegeven, zijn de eerste stappen gaan zetten en hebben contact opgenomen met de leverancier. Wat bleek helaas? Die ketting werd al afgebouwd. Er werden onredelijke voorwaarden gesteld om alsnog een stel te bekomen. En wij hadden op dat ogenblik geen vertrouwen in de leveringskalender van de leverancier. Zelfs al hadden wij die stappen gezet en meteen geld op tafel gelegd, dan hadden wij nog het verhaal dat het een spooktrein zou worden. Er zijn verstandiger manieren om hier iets aan te doen. Wij hebben nagedacht over een alternatief. Wij hebben ook ander materieel in de garage staan, maar dan heb je naast de technische problemen nog de vraag of het verstandig is om te kiezen voor een spooktrein omdat je ooit eens een akkoord hebt getekend. Die dingen moeten wij overlaten aan de ministers; het ligt op hun tafel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Deze hele kwestie lijkt mij langzamerhand meer een spookverhaal. Er wordt gezegd dat er besteld is, dat er eerste stappen zijn gezet, dat de leveringskalender ingewikkeld was, enz. Maar er waren helemaal niet zulke ingewikkelde afspraken over gemaakt. Het twintigste treinstel zou er komen. Den Haag-Brussel zou aangesloten worden. Ik heb de indruk dat daar nauwelijks iets van terecht is gekomen. Ik zou graag opheldering willen. Ik heb de indruk dat het om meer gaat dan een technisch probleem. Er is een patstelling ontstaan. Ik snap de alternatieven die nu worden aangereikt niet zo goed. Er wordt gesproken over de twintigste trein versus de Hedwigepolder. Komt die twintigste trein er nou of niet? Gaat men zich aan de afspraken houden of niet? De bestelling is niet geplaatst. Dat is mijn conclusie.

De **voorzitter**: Ook hier is nu het h-woord gevallen.

De heer **Bulinckx**: Ik zal punt voor punt beantwoorden. Is de trein besteld? Neen. Ga ik de trein bestellen? Zolang er geen duidelijkheid is van beide ministers met hun inzichten van vandaag, zolang er geen duidelijke afspraken zijn over het hoe, het wat en de financiën, kan ik niet verder. Dus: neen, de trein is niet besteld. En: neen, ik ga niet vooruitlopen op de gesprekken van de ministers.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik stel vast dat de afspraken die eerder zijn gemaakt, niet worden nagekomen. Er speelt meer dan alternatieven. Maar goed, ik zal dit op een andere manier aan de minister gaan vragen.

De heer **Bulinckx**: Dat lijkt mij een verstandige weg. Als mensen afspraken maken, dan moeten zij daarop worden gewezen. Als u naar het contractenhuis kijkt, zult u zien dat NMBS dat document niet getekend heeft. Wij zijn geen partij bij deze overeenkomst. Wij zijn een loyale partner. Als onze voogdijminister ons iets vraagt, dan doen wij dat graag. Wij zitten helaas in een geliberaliseerde omgeving. Dat betekent dat wij geen businesscase hebben die ons toelaat dit verhaal op eigen middelen te doen. Hadden wij financiën genoeg gehad, dan was het al klaar, maar de kaarten liggen anders. Als een voogdijminister in samenspraak met haar Nederlandse collega in haar wijsheid beslist dat dit moet gebeuren en dat er geld voor op tafel wordt gelegd, dan zullen wij ons loyaal opstellen en dat uitvoeren. Maar die vraag ligt er helaas niet. Ik heb goede hoop voor de komende maand als deze verstandige mensen elkaar gaan ontmoeten.

Het verhaal van de Benelux loopt ten einde. De trein gaat weg en komt niet terug. Er wordt geen parallelle trein in leven gehouden naast de Thalys, die de Thalys kan kannibaliseren. De toekomst is Fyra, de toekomst is Thalys.

Zijn er nog obstakels die uit de weg kunnen worden geruimd? De leverancier moet nu maar eens leveren. Vanmorgen stonden er zeven tastbare toestellen.

I will now continue in English, because I would like to comment on something my colleague of Virgin said. I do not think Mr Pacey is fully aware of the status of AnsaldoBreda delivery and the technical situation. There are seven tangible trains. Successful tests have been run. At this stage we have to wait for the remaining sets. You do not have to put pressure on your administration, but we are waiting for their papers. We will help the supplier to pass on the right papers in Dutch in due time to Belgium and the Netherlands. We will help them and your administration should give us green light to run the trains in a safe way. This year the trains will be running if the supplier supplies in accordance with the contract.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mijnheer Bulinckx, u gaf zelf aan dat er overleg zal plaatsvinden tussen de ministers. Ik heb een concrete vraag gesteld over het traject Breda-Antwerpen. U hoeft dat niet het stickertje Beneluxtrein te geven. Blijft er een verbinding bestaan en, zo ja, bent u bereid om daaraan mee te werken?

De heer **Bulinckx**: Ik loop nu het risico mezelf te herhalen. Wij kennen vandaag de dag een intercitytrein tussen Amsterdam en Brussel. Dat is einde verhaal, klaar. Wat komt ervoor in de plaats? In Nederland leeft het verhaal dat de omgeving Roosendaal en het zuiden van Nederland dan mogelijk een probleem hebben. Wij begrijpen dat wij voor die regio in alternatieven moeten voorzien. Wij luisteren daar graag naar. Dat wordt bestudeerd en dat wordt op de tafel van de ministers gelegd. Maar wij zijn niet aan zet. Wij kunnen rekenen, wij kunnen studeren, maar het zijn de

ministers die daarover wat moeten zeggen. Als zij ons helpen met de centen, dan geraken wij eruit.

De **voorzitter**: I give the floor to Ms Goyat.

Mevrouw **Goyat**: The question was: would SNCF have made a bid in case of a public bid for the HSL? In case of a tender for a HSL-concession SNCF could be an applicant, depending on the conditions and constraints. SNCF could also consider to partner with NS or consider any other option. A question was posed about the flexibility. Thalys wants to gain market share at the expense of airlines. Currently we have a substantial market share on Paris-Amsterdam, thanks to the quality of our product. However, we are a commercial company, therefore we need two things. First of all we need to set a soft and transparent price on infrastructure with a performance regime guaranteeing the quality of infrastructure. Secondly we need full flexibility to constantly be able to adept the demand to the supply. For these two current issues today and for the future concession we need guarantees and answers, but we still have not heard them. In fact, flexibility needs to be unrelated to the signing of the contract between the concession and the Dutch state.

De **voorzitter**: Thank you very much for your clear answers.

De heer **Siebers**: Ik heb drie vragen genoteerd van de heer Verhoeven, van mevrouw Van Gent en de heer Bashir. De laatste twee vragen gingen over de toeslag. Ik zal proberen ze in één keer te beantwoorden. Is het niet verstandig om de toeslag af te schaffen of kleiner te maken om daarmee het succes van Fyra te garanderen? Allereerst hebben wij de toeslag al verlaagd. Wij zien dat onze klanten dat begrijpen en waarderen. Zij zijn bereid om meer te betalen voor een snellere reis. Mensen zijn bereid om een klein beetje meer te betalen om een uur van hun privé-tijd terug te krijgen. Dat doen zij graag en dat zien wij in de groei van Fyra: een verviervoudiging dit jaar ten opzichte van het vorige jaar. Wij hebben een onafhankelijke partij laten kijken naar het verstandige prijsniveau om een zo hoog mogelijke opbrengst te genereren. Het is belangrijk om de financiële problemen op te lossen. Het huidige percentage en nog een beetje meer komt daarin naar voren als een optimaal niveau. Zouden wij dat niet hanteren, dan hebben wij minder opbrengst en heeft de schatkist dus ook minder opbrengst. Zowel vanuit het klantperspectief als financieel is het verstandig om dit niveau te hanteren. Gelukkig zien wij het ook elke dag bewezen in onze treinen. Het klopt dat wij uitstel van betaling hebben afgesproken met de Nederlandse Staat. Dat staat ook in de brief van de minister en in de antwoorden op Kamervragen. Het is verwerkt in het voorliggende beleidsvoornemen. Er is een heel betalingsregime afgesproken. Daarin zit ook rente over het uitstel van betaling. Naarmate de concessie duurt, wordt dit verder afbetaald tot het einde van de concessie.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik dank u voor dit duidelijke antwoord. U schetst nu dat het nog betaald zal worden. Was dat ook een voorwaarde die u hebt gesteld bij het maken van deze deal? Stel dat u de deal niet gemaakt had, stel dat u de concessie niet gekregen had, was u dan ook garant blijven staan voor het geld tot 2012?

De heer **Siebers**: Dat is een goede vraag. Inderdaad is het onderdeel van de afspraak dat NS garant zal staan voor het financieel risico dat eventueel bij HSA overblijft. Dat is anders dan de huidige concessie.

De heer **Bashir** (SP): Ik zou graag de financiële onderbouwing zien waaruit blijkt dat de toeslag ervoor zorgt dat het resultaat beter is. Kan de

Kamer daar een kopie van krijgen? Ik vraag de heer Siebers ook om te reageren op zijn buitenlandse collega's.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat ook mevrouw Van Gent nu haar vervolgvragen stelt. De vraag van de heer Bashir is een vrijblijvende vraag aan een private partij. De heer Siebers kan erop antwoorden zoals hij wil.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vond het wel een goede vraag; ik ben ook benieuwd naar die gegevens.

Ik hoor graag wat meer over die verviervoudiging van het aantal passagiers ten opzichte van vorig jaar. Laten wij eerlijk zijn: vorig jaar zaten er niet veel passagiers in die treinen. Dat kun je maal vier doen, maar dat blijft niet heel erg veel. Ik vraag mij af of een toeslag voor Schiphol-Breda van € 3,40 redelijk is. Dat is de impact van mijn vraag. Ik vind dat er door NS redelijke tarieven moeten worden gevraagd, ook op de hogesnelheidslijn. Het is van belang dat die treinen vol komen. Op dit moment is dat nog niet het geval. Ik zou dit dus graag nader onderbouwd zien. Waarom kiest NS voor dit soort hoge toeslagen op binnenlandse trajecten, waar de trein niet op volledige snelheid komt? Je kunt je afvragen of dat het geld waard is.

De heer **Siebers**: BCG heeft in het verleden vertrouwelijk de businesscase met de Kamer gedeeld. Daar kan de heer Bashir de cijfers in terugvinden. Wij hebben op dit moment meer reizigers in de trein zitten dan wij in dezelfde businesscase, die wij met de Staat hebben gedeeld, hadden verwacht. Dat geldt voor alle trajecten, met name op Breda. Wij zien dat deze toeslag zich goed verhoudt tot de reistijdwinst die wij bieden. Vergeet niet dat het traject Breda-Schiphol bijna een uur sneller wordt afgelegd dan met de reguliere trein. Dat is echt heel veel toegevoegde waarde voor onze klanten. Die waarderen dat en zijn bereid om die toeslag te betalen. Wij hebben er vertrouwen in dat dit een goede basis voor de toekomst is en een goede onderbouwing voor de businesscase die wij met de minister hebben gedeeld.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een prachtige afsluiting. I would like to thank our guests from abroad for their participation in this hearing. I would like to invite the speakers for the next session to come to the table quickly. We have deliberately extended the first session but we need to speed up in order to finish everything today.

Blok II: Hoofdrailnet

Gesprek met:

- De heer Kruyt (ROVER)
- De heer Kraaijeveld (ProRail)
- De heer Meerstadt (NS)
- De heer Berghuis (FNV)
- De heer Smith (ANWB)
- De heer Hettinga (FMN)
- De heer Van Zetten (FMN)

De **voorzitter**: Met het oog op de tijd vraag ik de sprekers om in twee minuten het belangrijkste aan te geven van wat zij met de Kamerleden willen delen. Ik stel voor dat de Kamerleden vervolgens allemaal één vraag stellen, want liever één vraag goed beantwoord, met de mogelijkheid om door te vragen, dan twee vragen half beantwoord. Dit blok duurt tot 16.05 uur. Wij halen van alle volgende blokken vijf minuten af omdat wij in het vorige blok naar de stemmingen moesten. Ik ga dan nu snel naar de heer Kruyt.

De heer **Kruyt**: Voorzitter. Er is een verband tussen de HSA, die net besproken is, en de hele kwestie van het hoofdrailnet. Het is op zich goed dat de minister besloten heeft om die te integreren. Ik plaats daar van onze kant twee kanttekeningen bij. Het moet mogelijk blijven voor buitenlandse vervoerders om van de hsl gebruik te maken. Het is ons bekend dat de DB een dienst Londen-Amsterdam wil organiseren. Graag, voor de reizigers. Het is vreselijk jammer dat die Beneluxtrein dreigt te sneuvelen. Het is een trein die zeer populair is en veel reizigers trekt. Als wij straks alleen met de hsl kunnen, dan hebben Zeeland, Dordrecht en Roosendaal geen verbinding meer met België. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Die trein naar Brussel is naar de mening van ROVER overbodig. Die vergt onnodig veel capaciteit op de lijn Den Haag-Rotterdam ten koste van andere reizigers. ROVER zit daar niet om verlegen.

Ik kom te spreken over het hoofdrailnet. Het belangrijkste punt is naar mijn mening de vraag of delen van het hoofdrailnet regionaal kunnen worden aanbesteed. Wij hebben gezegd: dat kan, mits van tevoren de aanbevelingen van de commissie-Meijdam worden uitgevoerd. De cruciale aanbeveling was dat er met de ov-chipkaart «single in check out» moet zijn en een ov-autoriteit die oplet. Als die aanbeveling niet wordt opgevolgd, dan moet er ook niet worden gewerkt aan decentralisatie en andere partners op het railblok, want dan wordt het voor de reiziger onoverzichtelijk en haakt hij af.

Wij stellen vast dat in Limburg zowel bij ROVER als bij de provincie een groot draagvlak is voor een aanbestedingsprocedure. Wij stellen ook vast dat het Ecorys-rapport onvoldoende grondslag biedt om de aanbesteding elders te doen. Het Ecorys-rapport gaat niet uit van het reizigersbelang. Bij de redenering in dit rapport is uitgegaan van belemmeringen in plaats van mogelijkheden. Onze visie is dat er aanbesteed moet worden als dat past in een regionale visie op het openbaar vervoer.

Tot slot stellen wij vast dat als je de zaak ondershands aan NS gunt, er niet alleen vooraf maar ook tijdens de rit goede afspraken moeten worden gemaakt over de prestaties en of reizigers daarop enigerlei invloed kunnen hebben.

Wij hobbelen in het openbaar vervoer van dossier naar dossier en van incident naar incident. Het ontbreekt aan een goede langetermijnvisie op waarheen wij willen met het spoorvervoer. Nederland is een zeer dichtbevolkt land dat zeer geschikt is voor goed railvervoer. Het is toch een beetje de taak van de minister en de Kamer om te werken aan een langetermijnvisie.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Kraaijeveld van ProRail.

De heer **Kraaijeveld**: Voorzitter. In de afgelopen jaren hebben alle vervoerders op het spoor goede prestaties geleverd. 2011 kende een groei van het aantal kilometers van 146 naar 159 miljoen en een gemiddeld hoge punctualiteit van 94,7%. Dat is historisch het hoogste wat ooit is gehaald. Het is onze ambitie om dat in de komende jaren in Nederland te blijven ondersteunen.

Wij staan positief tegenover het beleidsvoornemen om de HSL-Zuid in het hoofdrailnet te integreren, omdat wij nationaal kansen zien voor verdere verbetering van de dienstverlening aan de reizigers. Het aantal opties voor de reizigers neemt daardoor toe. Je kunt gemakkelijk van Rotterdam snel naar Almere of van Den Haag snel naar Brabant. Wij vragen aandacht voor drie punten ten aanzien van de verdere uitwerking: de maakbaarheid/uitvoerbaarheid, de kosten en de technische aspecten.

Op het punt van de maakbaarheid worden wij graag bij de verdere invulling betrokken omdat, afhankelijk van de ambities rond het programma over het spoor, afspraken in de nadere uitwerking van belang

zijn voor de logistiek en de infra lay-out op het spoor. Wij vinden het van belang om de toets op de uitvoerbaarheid te kunnen doen gaandeweg het traject.

Er is ook over samenloop gesproken. Over het gebruik van het spoor door meerdere vervoerders merken wij het volgende op. Het gaat ons allereerst om het vergroten van de koek. Wij beschouwen het als onze taak om de komende jaren alle vervoerders, gelet op het afgelopen jaar, in staat te stellen om meer treinen te laten rijden en de dienstverlening verder te verbeteren. Wij bouwen nieuwe stations om dat allemaal mogelijk te maken. Daarna komt het verdelen van de koek. Wij zijn gewend aan de situatie dat meerdere vervoerders gebruikmaken van hetzelfde spoor. Het is onze ervaring dat goede samenwerking tussen de vervoerders, en de concessieverleners, ondersteund kan worden door onze dienstverlening in capaciteitsverdeling en verkeersleiding.

Mijn laatste punt betreft de kosten. Wat nader wordt afgesproken over de concessie, moet gezien worden in relatie tot wat als neveneffect mogelijk kan ontstaan aan kosten voor investering en exploitatie van het net. Dit zijn voor ons de belangrijkste aandachtspunten.

De **voorzitter**: Wij gaan snel naar de heer Berghuis van de FNV.

De heer **Berghuis**: Voorzitter. Wij zijn tevreden over het beleidsvoornemen van de minister om het hoofdrailnet en de hogesnelheidslijn in een nieuwe concessie aan NS te gunnen. Dat geeft duidelijkheid aan de reiziger, het personeel en de gehele spoorsector. Dat de minister twee of misschien wel vijf lijnen wil decentraliseren naar de provincies, is wellicht te begrijpen vanuit haar biologische achtergrond, maar niet vanuit het belang van de reiziger. In het Ecorys-rapport, het onderzoekseindrapport, naar de reikwijdte van de samenloop dat in opdracht van deze minister tot stand is gekomen, is geen enkel rationeel argument of voordeel voor de reiziger te vinden. Wij begrijpen dus niet zo goed wat de minister met dat decentraliseren wil.

Wij hebben drie bezwaren. Ten eerste het hoofdrailnet, een knooppuntenstructuur met een vervoerskundige samenhang tussen treindiensten en het railnet. Dat is van grote invloed op de totale reistijd. Het verder opknippen van het net leidt er alleen maar toe dat reizigers problemen ondervinden met overstappen, minder goede aansluitingen en een slechtere bereikbaarheid.

Ten tweede is concurrentie op hetzelfde spoor – daarover gaat het; er wordt niet gedecentraliseerd naar regionale lijnen, maar geconcurrereerd op hetzelfde spoor waardoor intercity's en treindiensten elkaar gaan beïnvloeden – ongewenst. Ik heb begrepen uit het FD van gisteren dat de heer Hettinga het ook beschouwt als «kruimels». Als hij die kruimels al niet wil, wat moet het dan in godsnaam nog worden? Wij hebben daarover in onze notitie gezegd dat wij bang zijn voor Engelse toestanden. Die zijn in 2003 voorspeld door NYFER-onderzoekers.

Ten derde is er sprake van een ongelijkwaardige situatie als er gedecentraliseerd wordt. NS, een bedrijf dat midden in de samenleving staat, laat op de trein minimaal één conducteur rijden. De andere vervoerders doen dat absoluut niet. Zij hebben geen calamiteitenorganisatie. De vraag is dan wie er bij problemen het werk gaat doen. Wij vinden het plan van de minister om vijf lijnen aan te besteden, waarvan eerst twee in Limburg, onzalig; niet doen.

De **voorzitter**: Wij gaan snel door naar de ANWB: de heer Smith.

De heer **Smith**: Voorzitter. De Kamer en de minister hebben het altijd over de reiziger met hoofdletter R. Dat is in dit debat zeker van toepassing. De vraag die ons bezighoudt, is wat de plannen de reiziger nu eigenlijk opleveren. Onder de streep wil die reiziger sneller vervoer, betrouw-

baarder, goedkoper en drempelloos reizen zonder extra gedoe. Mijn voorgangers hebben daarvan al een aantal voorbeelden genoemd. Gedreigd wordt, een aantal splinterdiensten af te splitsen. Wij zien dat als een soort decentralisatie en een onomkeerbaar proces. Je moet je afvragen wat je in dat onomkeerbare proces gaat doen om te leren van de ervaringen die je opdoet. Wij willen niet het voorbeeld van de ov-chipkaart als leidraad nemen. Kijk goed wat er daarmee gebeurt en zorg ervoor dat je weet wat de voordelen voor de reiziger zijn als je ermee doorgaat.

Het lijkt ons goed dat er bij die concessie meer reizigersinvloed komt, eigenlijk gekoppeld aan financiële invloed, op basis van reizigersoordelen. Wat vinden zij van de dienstverlening? Bouw dat in in de manier waarop je oordeelt over het geleverde product. Uiteindelijk is de klant de reiziger, niet de concessieverlener, waarmee wel veel rekening wordt gehouden. Daarnaast vinden wij het faciliteren van voor- en natransport met eigen vervoer erg belangrijk. Dat geldt voor de fiets maar ook voor de auto. Het vreemde is dat de auto en parkeer- en reisvoorzieningen niet in het conceptprogramma van eisen zijn opgenomen, terwijl die incidentele reiziger en het samenstellen van ketenverplaatsingen steeds belangrijker worden in de toekomst.

Driekwart van onze leden gebruikt de trein, enkele keren per maand of per jaar, in combinatie met de auto of de fiets. Dat zijn dus die incidentele reizigers en keuzereizigers. Daar is een wereld te winnen in het kader van bereikbaarheid en leefbaarheid van met name stedelijke agglomeraties. Die keuzereiziger ziet het openbaar vervoer als één systeem. Daarom is het belangrijk dat hij kan kiezen uit een overzichtelijk en betaalbaar aanbod, actuele en multimodale reisinformatie ter beschikking heeft voor en tijdens de reis en drempelloos tijdens die hele keten kan reizen.

De **voorzitter**: Namens FMN zitten twee mensen aan tafel. Ik heb begrepen dat de heer Hettinga twee minuten het woord zal voeren.

De heer **Hettinga**: Voorzitter. Toen ik twee dagen geleden een kennelijk goed gelezen interview gaf aan een krant, dacht ik nog drie minuten ter beschikking te krijgen vandaag, maar het zijn er twee geworden. Het hele verhaal van die ghostwriter moet ik dus opzijleggen. Ik doe het in mijn eigen woorden. Ik veronderstel dat de plannen genoegzaam bekend zijn. Wij hebben in de afgelopen maanden met zijn allen genoeg met elkaar gesproken over de voordelen voor de reiziger van het nieuwe spoorplan. Daarover hoeven wij het niet meer te hebben. Wij zijn er ook van overtuigd dat het een goed plan is, voor zowel de reiziger als voor de belastingbetaler. Wij doen het voor minder geld en wij leveren meer kwaliteit.

Naar mijn mening hebben wij ook recht van spreken. Wij hebben van die onrendabele lijnen goede lijnen gemaakt in een omgeving waarin een grote partij een zeer dominante rol speelt. Ook daarover hebben wij in de afgelopen dagen genoeg kunnen lezen in de krant. Daar zit onze frustratie dan ook niet in. Onze frustratie zit erin dat er niet is geluisterd naar die plannen. Er is niets mee gedaan. Wij hebben de afgelopen twaalf maanden geprobeerd om op het ministerie draagvlak te creëren voor onze plannen, maar ze zijn gewoon genegeerd. Ze zijn opzij gelegd. Er is de afgelopen maanden met één doel gewerkt: de NS-concessie moet worden verlengd. Daar is ook nog de HSL-Zuid in verweven, waardoor het helemaal niet meer transparant is. Zijn onze plannen nou zo moeilijk? Vragen wij nou zo veel? Wij vragen minder dan 10% van de totale omzet van de Nederlandse Spoorwegen op de markt te brengen! Het zijn wel heel veel reizigers: regionale reizigers, die net zo veel recht hebben op een goede dienstverlening als de mensen die deze nu al in het noorden en in het zuiden van Arriva en Veolia en in het midden van het land van Connexxion krijgen. Wij vragen u dus om hier goed naar te kijken.

Voorzichtig gezegd kunnen we wel stellen dat het project met de HSL-Zuid geen succes is geworden; kijk maar naar de NOS-uitzending van gisteren. In het licht van alles wat wij de afgelopen jaren hebben gepresteerd, is het voor ons dus wel een beetje zuur dat er toch een vorm van beloning komt door middel van een verlenging van de concessie voor het hoofdrailnet met tien jaar. Wij staan nu voor de keuze wat wij willen doen voor de reiziger tot 2025. Het plan dat wij hebben ingediend, dient de reiziger en maakt het reizen beter en fijner. Ik vraag de Kamer om nog eens heel serieus te bekijken wat onze plannen echt betekenen voor de reiziger. Daarna kan zij kiezen tussen onze plannen en het beleidsvoornemen. Als wij elkaar kunnen overtuigen, trekken wij onze plannen in. Doe me nog één lol: zorg ervoor dat er een omgeving ontstaat waarin alle marktpartijen, alle partijen die een rol in het vervoer spelen, evenveel kansen en evenveel macht hebben. Dat is op dit moment namelijk ook niet het geval.

De **voorzitter**: Dat was bijna drie minuten. Wij gaan snel naar de volgende spreker luisteren: de heer Meerstadt, die hier zit namens NS.

De heer **Meerstadt**: Voorzitter. Ik bedank de Kamer voor de uitnodiging om deel te nemen aan dit rondetafelgesprek. De Kamer staat voor belangrijke besluitvorming en gaat over de toekomst van het spoor in Nederland. Ik waardeer het zeer dat de Kamer met ons in gesprek gaat. Een integrale concessie voor het hoofdrailnet en de HSL-Zuid is goed voor de reiziger, de belastingbetaler, Nederland en NS. Het is goed nieuws voor de reiziger met een hoofdletter R, want wij krijgen meer en snellere verbindingen, meer treinen en meer service. Het is goed nieuws voor de belastingbetaler omdat discontinuïteit voorkomen is na lange en intensieve onderhandelingen, waarin wij diep zijn gegaan om tot een oplossing te komen. Wij moeten niet vergeten dat wij de afgelopen tien jaar 2 mld. aan dividend aan de Staat hebben betaald en blijven betalen. Dat geld komt in de Nederlandse staatskas terecht, niet in een buitenlandse. Wij worden telkens efficiënter, wat impliciet ook altijd onze opdracht is geweest, en geven daarmee invulling aan het regeerakkoord. Het is ook goed nieuws voor NS en voor Nederland. Een periode van tien jaar biedt perspectief om te investeren in innovaties en materieel. Wij investeren daarin voor 7 mld. Wij nemen in die periode 5 000 mensen aan en reizigers op de drukke trajecten krijgen iedere tien minuten een trein met conducteur.

Het onzalige voornemen om concurrentie op het spoor te introduceren, dient de reiziger niet. Net als de consumentenorganisaties zien wij geen enkel voordeel voor de reiziger. Uit de evaluatie van de Spoorwegwet in 2009 komt ook naar voren dat het huis van marktordening staat: er is concurrentie om het spoor en niet op het spoor. Er is nu maximale samenhang en je vraagt je af waarom er een andere koers zou moeten worden ingeslagen. Net als indertijd bij de splitsing van ProRail zou dit de zaken complexer maken. Tarieven moeten geheel geharmoniseerd worden. Alle regionale kaartjes die er net zijn gekomen, moeten weer weg. En wat gebeurt er bij calamiteitenafhandeling als er geen reservetreinen zijn, als er geen stoel in het Operation Control Center Rail (OCCR) is en wij het toch met elkaar moeten proberen te vinden? Met twee partijen, NS en ProRail, is het al ingewikkeld, geven wij toe. Als er een volgende partij bij komt, wordt het nog een stuk ingewikkelder, net als in het spelletje waarbij je elkaar boodschappen doorgeeft.

De **voorzitter**: Ik vraag u om echt af te gaan ronden.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ecorys geeft aan dat het invoeren van samenloop technisch en logistiek kan. Ook in analyses op het spoor zou je het er best tussen kunnen proppen. De vraag is of je het wilt en of de reiziger ermee gediend is. Als men het mij vraagt, moeten wij niet experimenteren met

onze reizigers, maar zorgen voor eenvoud en integrale afweging van de reis: de geel-blauwe trein van Den Helder tot Maastricht en van Groningen tot Middelburg. Wij pakken graag die handschoen op.

De **voorzitter**: Dank u. Wij gaan naar de leden luisteren. Zij mogen één vraag per persoon stellen, aan twee mensen. Zij moeten helder aangeven aan wie zij de vraag stellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Zouden wij ook twee heel korte vragen aan twee verschillende personen kunnen stellen?

De **voorzitter**: Ik ben als was in uw handen. Het is uw eigen tijd. Ik moet u om 16.00 uur helaas weer verlaten, dus ik kijk even naar de andere leden. Hebt u hier bezwaar tegen of vindt u het zo belangrijk dat u in de wens meegaat?

De heer **Verhoeven** (D66): Liever eerst allemaal één vraag; daarna is er misschien nog tijd voor de heer Aptroot om een tweede vraag stellen.

De **voorzitter**: Ik zie toch een meerderheid die aangeeft twee vragen te willen. Er moeten dan wel echt korte vragen gesteld worden, zonder uitgebreide inleidingen, en ik verzoek ook om kort te antwoorden. Nogmaals, het is de eigen tijd van de Kamer en zij heeft nog veel meer mensen uitgenodigd.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank alle genodigden voor hun bijdrage en hun tijd. Ik heb twee korte vragen. Allereerst een vraag aan de woordvoerder van de NS: waar wordt de prijs betaald voor de HSL-Zuid? Dat zal de komende weken een van de leidende vragen zijn voor ons. Wie betaalt de prijs om een faillissement daar te voorkomen? Voor een deel zal dat de belastingbetaler zijn, maar ik zou ook graag weten wat de NS in de rest van het land allemaal aan aanbod had kunnen leveren als het bedrijf niet met het debacle van de HSL-Zuid was opgescheept. Welke lijnen in Friesland, Limburg en Gelderland zijn niet ontwikkeld of worden weggehaald omdat de NS voor de HSL-Zuid een prijs moet betalen? Mijn tweede vraag stel ik aan de ANWB. Ik hoorde een wat kritische kijk op het incidentele vervoer. Er moet beter naar P+R, fietsen en dergelijke gekeken worden. In welke mate zou deze concessie volgens de ANWB kunnen worden aangepast om het type reiziger dat soms de auto gebruikt, soms de trein en soms een combinatie, beter te bedienen? Wat kan er worden verbeterd?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik heb één prangende vraag, aan de NS. De minister heeft, getuige de vorige sessie, Deutsche Bahn en Virgin genegeerd, en getuige de heer Hettinga ook de regionale spelers. De NS heeft een prachtige deal gesloten waarin zij zelfs allerlei voorwaarden heeft gesteld over de garantieregeling, zo is juist gebleken. Toch is er bij de overheid nu een voorziening opgenomen voor een verlaagd dividend van 166 mln. Rara, hoe kan dat?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. In Het Financieel Dagblad van afgelopen maandag konden wij allemaal lezen dat de heer Hettinga en de heer Van Zetten klaagden over het feit dat zij naar hun mening te veel moesten betalen voor de kaartjesautomaten en de informatiebalies. Ik vond dat wat verbazingwekkend: als ik zelf ergens te veel betaal en dat niet wil, betaal ik er niet voor en ga ik ergens anders shoppen. Ik heb het gevoel dat beide heren heel erg gefrustreerd zijn. Komt dat doordat er heel veel geld moet worden afgedragen aan bijvoorbeeld Berlijn en Parijs en, zo ja, hoeveel is dat bedrag?

Ik heb een tweede vraag ...

De **voorzitter**: Ik zou het op prijs stellen als u die zonder lange inleiding kunt stellen.

De heer **Bashir** (SP): Zonder inleiding. Ik heb een vraag aan de heer Berghuis. Veolia in Limburg staat weer te koop. Hoeveel ontslagen verwacht u en wanneer verwacht u dat ook Arriva te koop gaat staan?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik heet iedereen natuurlijk hartelijk welkom die vandaag is aangeschoven. Mijn eerste vraag is gericht aan de heer Kraaijeveld van ProRail. Kunt u aangeven in hoeverre het qua spoorcapaciteit mogelijk is om conform het voorstel van de minister te gaan rijden, dus met twee intercity's per uur en daarnaast met twee of meerdere stoptreindiensten door FMN?

Mijn tweede vraag is gericht aan de NS. De NS weet donders goed dat zij iets goed te maken heeft. De afgelopen jaren heeft de NS niet voldaan aan de verwachtingen op de momenten dat de reizigers moesten kunnen vertrouwen op het spoor, bijvoorbeeld tijdens winterperiodes. In hoeverre kan de NS zeggen dat het geen beloning is als wij doen wat de minister naar voren heeft gebracht en wat ook FMN vandaag naar voren heeft gebracht?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb eerst een vraag aan de heer Hettinga van de FMN. Ik heb het hele spoorplan bekeken en zie hoe lijnen tot nu toe succesvol worden geëxploiteerd, zoals de Valleilijn en de MerwedeLingelijn. Waarom zie ik in het spoorplan dan geen financiële doorrekening bij de vijf gebieden waar de bedrijven bereid zijn om te gaan rijden? Die ontbreekt nog.

Ik heb ook een vraag aan de heer Meerstadt. De NS heeft ervaren hoe het is om als buitenlands bedrijf een markt op te gaan. Hoe succesvol is het bedrijf waarmee de NS in Engeland rijdt en waarbij de NS met samenloop te maken krijgt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil kort iets zeggen over het te veel betalen door de vervoerders. Er is al een keer een klacht ingediend bij de NMa en deze heeft de klacht twee jaar geleden ongegrond verklaard. Is het niet raar om daarmee via een U-bocht weer bij de Kamer te komen?

Ik heb een vraag aan de heer Meerstadt en de heer Hettinga. Het Locov, de landelijke consumentenorganisatie, heeft in zijn advies een spijkerharde voorwaarde gesteld aan decentralisatie van spoorlijnen: er moet eerst een oplossing worden gevonden voor het dubbele instaptarief en het enkelvoudig inchecken van de reiziger. Dat is de reiziger met een hoofdletter R bedienen. Hier wordt nu over gesproken. Mijn vraag aan beide heren is hoelang dat nog gaat duren. Het is natuurlijk geen vertoning dat reizigers nog steeds met dit ongemak worden geconfronteerd.

De **voorzitter**: Aan wie hebt u uw eerste vraag gesteld?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Eigenlijk aan de heer Hettinga.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mijn eerste vraag is bestemd voor de heer Kraaijeveld van ProRail. Begrijp ik het goed dat hij kanttekeningen zet bij het rapport van Ecorys over samenloop? Denkt hij dat ProRail dit wel kan faciliteren?

Mijn tweede vraag is bestemd voor de heer Meerstadt. Er is terecht gerefereerd aan de aflopende concessie, waarin wij wat ruimte voor verbetering zien. De consumentenorganisaties hebben ook een aantal

suggesties gedaan. Hoe gaat de NS daarmee om? Met andere woorden, hoe maken wij de hoofdletter R nog groter?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Hettinga. Hij heeft in alle openheid uiting gegeven aan zijn teleurstelling. Hij vindt dat zijn plannen genegeerd zijn en niet goed bekeken. Ik zou hem graag de ruimte geven om dit iets meer te onderbouwen. Is hij een slechte verliezer of is hem echt geen recht gedaan? Ik zou daar graag nog iets meer over horen.

De heer Kraaijeveld van ProRail heeft aangegeven, geen moeite te hebben met meerdere vervoerders. Toch heb ik een vraag over de capaciteitsverdeling. Soms kun je bij calamiteiten en verstoringen te maken krijgen met tegenstrijdige belangen, bijvoorbeeld dat een volgeladen NS-intercity van Amsterdam naar Maastricht wordt opgehouden door een minder goed bezette sprinter van Roermond naar Maastricht van een andere vervoerder. Zijn daar goede afspraken over te maken? Hoe gaat het lopen? Worden er wel afspraken over gemaakt? Daar lopen de reizigers, die wij nog steeds met een hoofdletter R schrijven, meestal keihard tegenaan.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Dan gaan wij snel naar deze kant. Wij hebben zo'n drie minuten per spreker. Wilt u daarmee rekening houden bij de vervolgvragen? Wij gaan eerst naar de heer Kruyt.

De heer **Kruyt**: Er zijn mij geen vragen gesteld, maar ik wil wel een paar dingen zeggen over de vragen die gesteld zijn.

De **voorzitter**: Ik krijg het verzoek van de leden om alleen de vragen te behandelen. Als wij aan het einde tijd over hebben, geef ik u graag de gelegenheid om nog even een reactie te geven. Wij gaan door naar de heer Kraaijeveld.

De heer **Kraaijeveld**: De vraag van de heer De Jong ging over de spoorcapaciteit: twee intercity's en twee sprinters. Wij hebben gekeken of dat maakbaar is. Het is technisch maakbaar. Dat wil niet zeggen dat dit zonder meer zonder maatregelen het geval is, maar het kan.

Ik pak de vragen van de heer Haverkamp en de heer Slob even samen. Op dit moment faciliteren wij ook meerdere vervoerders, dus op zichzelf kan het technisch. Daarbij is wel van belang dat je in de treinafhandelingsdocumenten goede afspraken maakt. Dat begint bij de concessieverlener en het geldt ook voor de vervoerders onderling. Afhankelijk van het soort trein, het moment van de trein en het aantal reizigers kun je afspraken maken, zodat je op het moment van een calamiteit precies weet welke trein eerst wordt afgehandeld en welke trein daarna, op welke manier, hoe busvervoer wordt geregeld et cetera. Daarvoor hebben wij het OCCR, het Operational Control Center Rail. In principe zitten daarin alle vervoerders, alle aannemers en ook onze calamiteitenorganisatie. Zij kunnen dat landelijk en ook regionaal sturen. Het is in principe mogelijk.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de drie vragenstellers.

De heer **De Jong** (PVV): Hartelijk dank voor het antwoord. Is het ook technisch mogelijk zonder dat er wordt gepasseerd, dus zonder dat het echt langer gaat duren voor de reiziger om van A naar B te gaan? Mocht er wel worden gepasseerd, over hoeveel minuten hebben wij het dan? Met welke marge wordt er op dat moment gerekend?

De heer **Kraaijeveld**: Het passeren is lokaal zeer specifiek. Op sommige stations zijn er inhaalsporen en kan het wel. Op andere stations is dat niet het geval en zal er dus in de tijd-wegdiagrammen, zoals wij dat noemen, rekening moeten worden gehouden met opvolgtijden. De gemiddelde

opvolgtijd van een trein is drie minuten. Dat zijn de aspecten waarnaar wij kijken als wij een dienstregeling maken. Op dit moment doen wij dat ook met wegverkeer en met goederenvervoer. Het is dus maakbaar, maar niet zonder meer zonder nadere maatregelen met elkaar te definiëren.

De **voorzitter**: Als er geen nadere vervolgvragen zijn, gaan wij door naar de heer Berghuis.

De heer **Berghuis**: Of Veolia te koop staat en Arriva mogelijk nog te koop komt te staan, kunt u eigenlijk beter aan de heer Hettinga zelf vragen. Wij zetten buitengewoon zwaar in op werkzekerheid, zeker in de huidige tijd. Dat doen wij bij al onze partners. Maar wij onderhandelen op dit punt liever in Utrecht dan in Berlijn of Parijs.

De **voorzitter**: Wij gaan door naar de ANWB, de heer Smith.

De heer **Smith**: De vraag is gesteld hoe P+R beter kan. Wij vinden het heel belangrijk dat multimodaal reizen in de toekomst veel beter mogelijk wordt gemaakt. Zeker nu een visie op beprijzen in Nederland ontbreekt, vinden wij het van groot belang dat vervoersstromen gecombineerd kunnen worden. Dat is voor de bereikbaarheid van bestemmingen bijzonder belangrijk. Het verknopen van ov en wegverkeer is daarvoor van groot belang.

Prestatie-eisen voor nieuwe concessies hebben wij nog niet voor de volle 100% scherp. Je zult er met elkaar goed over moeten nadenken. Er zitten in ieder geval elementen in van uitbreiding van het aantal P+R-voorzieningen, zowel qua aantal als qua capaciteit en van uniformiteit tussen die voorzieningen qua herkenning, bewegwijzering, aansluitingen en geboden faciliteiten. Actuele informatie over beschikbare capaciteit op P+R-voorzieningen is van belang. Ik noem ook het bieden van aantrekkelijke tarieven en betaalgemak bij het combineren van P+R-voorzieningen en trein. Misschien kan dit in de toekomst wel via de OV-chipkaart, maar zo ver durf ik nog niet vooruit te denken. Dat soort elementen zou erin horen.

De **voorzitter**: Wij gaan verder met de FMN, de heer Hettinga.

De heer **Hettinga**: Er zijn mij verschillende vragen gesteld. Ik ga ze in willekeurige volgorde langs.

De eerste vraag ging over het uitkeren van dividend aan de aandeelhouders. Ik kan er heel helder over zijn. Ik werk nu tien jaar bij Arriva, elf jaar zelfs. Er is nooit één euro dividend uitgekeerd. Al het geld dat wij hebben verdiend, is geherinvesteerd in dit land. U kunt er de jaarrekeningen op nalezen.

De tweede vraag ging over de verkoop van bedrijven. De aandelen van Arriva zijn achttien maanden geleden gekocht door Deutsche Bahn. Het is u kennelijk ontgaan en dat is ook normaal, want het heeft geen enkele impact voor de reiziger en voor het personeel. Wij gaan gewoon op de oude voet door. Dat betekent topkwaliteit leveren, in wiens handen de aandelen ook zijn. Het is gewoon normal business. Wij moeten elkaar niet bang praten voor iets wat er eigenlijk niet is.

Richting de FNV. Volgens mij hebben wij de onderhandelingen met jullie over de cao gewoon gevoerd in Leeuwarden, in Venlo en in Arnhem. Dat ging in een buitengewoon harmonieuze sfeer. In no-time hadden wij een cao met jullie afgesloten tot ieders tevredenheid.

De financiële doorrekening. Inderdaad, de Erasmus Universiteit heeft een doorrekening gemaakt van het totale plan. Het levert 210 mln. per jaar op. Voor een verdere verfijning hebben wij gegevens van het ministerie nodig. Dat heeft ons die gegevens categorisch geweigerd. Als wij moeten doorgaan met een verdere uitwerking van onze plannen en met doorre-

kenen, graag. Alleen heb je daarvoor info nodig die wij niet hebben. Het model dat de Erasmus Universiteit heeft ontwikkeld om de financiële besparing te berekenen, is wel wetenschappelijk verantwoord. Anders zouden ze het niet hebben gepubliceerd, denk ik.

Het dubbele opstaptarief moet inderdaad zo snel mogelijk worden opgelost, ook in het belang van de regionale reiziger. Dat is onze core business.

Een slechte verliezer. Inderdaad, ik kan slecht tegen mijn verlies. Alleen heeft dat hier geen rol gespeeld. Het gaat erom dat er een objectieve beoordeling komt van de twee plannen die er liggen: een plan dat in nauwe samenspraak met NS is gemaakt en een alternatief waarvoor wij keihard hebben gewerkt en waarin wij geloven. Wij denken dat die objectieve beoordeling niet is gemaakt. Ik vraag u om dat wel te doen. Als je daarna verliest is het ook zuur, maar dan is het wel tot stand gekomen op een wijze die recht doet aan enerzijds de tijd die wij erin hebben gestoken en anderzijds het geloof dat wij hebben in wat het voor de reiziger betekent en dat het overigens ook de NS-reiziger op een heel goede manier zal bedienen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent zegt dat zij nog niets heeft gehoord over het opstaptarief.

De heer **Hettinga**: Ik heb gezegd dat wij dat in no-time moeten oplossen, wel met oog voor de regionale reiziger. Wat mij betreft kunnen wij afspraken maken, maar dan heb je wel twee partijen nodig of drie of vier.

De **voorzitter**: Ik geef de leden de gelegenheid om vervolgvragen te stellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb een korte vraag over het voordeel van 210 mln. van het plan van de FMN. Hoe zou dat neerslaan? Een deel wordt gebruikt om de reiziger beter te bedienen. De bedrijven willen ook wat verdienen. Daar is niks mis mee. Welk deel zal de overheid uiteindelijk overhouden doordat wij minder hoeven bij te passen bij het kaartje van de reiziger?

De **voorzitter**: Wij gaan eerst naar de overige vragen. Dan kunt u in een keer op alle vragen antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Op het moment dat wordt gezegd dat er geen euro dividend aan Berlijn uitgekeerd is, maakt mij dat natuurlijk nieuwsgierig of hetzelfde ook geldt voor Parijs. Is er in die richting ook geen dividend uitgekeerd?

De heer **Van Zetten**: Kan ik hier even antwoord op geven? Nee.

De **voorzitter**: Graag via de voorzitter. En ik heb besloten dat wij eerst even de vragen inventariseren, dus ik geef eerst het woord aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dacht al: wat heeft de voorzitter opeens een rare stem.

De **voorzitter**: Ik ben wel een beetje verkouden, maar zo erg is het nu ook weer niet.

Mevrouw **Van Gent**: Ik heb van de heer Hettinga nog niets gehoord over zijn klachten dat hij zo veel moest betalen aan NS en dat het twee jaar geleden ook al bij de NMa aan de orde is geweest, waar hij toen niet zijn gelijk heeft gekregen.

Ik heb ook nog een vraag over het dubbele opstaptarief en het enkelvoudig inchecken. De heer Meerstadt komt zo ook nog. Misschien kan ik hier iets moois creëren, namelijk dat u samen zegt: wij gaan dit samen heel snel oplossen. De reiziger is nu gewoon de klos en die baalt daarvan. Dat snappen een commerciële partij en een wat minder commerciële partij volgens mij allebei. Los het op en doe mij vandaag eens een toezegging, ook voor de reiziger.

De **voorzitter**: Een prachtige uitnodiging! Ga uw gang.

De heer **Hettinga**: Die 210 mln. komt volledig terug bij de overheid. Als zij dat hopelijk vervolgens wil herinvesteren in openbaar vervoer, komt het ook terug bij de reiziger. Op die wijze is het model opgezet.

Wat de te hoge prijs betreft die wij moeten betalen: dat laat ik verder aan u over. De NMa heeft wel een onderzoek gedaan. Ik vraag u om het rapport nog eens heel goed te lezen en te bekijken of het inderdaad zo eenzijdig is als u schetst, want ik denk dat men ons op onderdelen wel degelijk gelijk geeft.

Ik zou heel graag de handschoen oppakken. Wat mij betreft, krijgt u de toezegging dat het voor een bepaalde datum geregeld is. Maar nogmaals, je hebt er meerdere partijen voor nodig. Als u dat aan commerciële bedrijven vraagt, is het vaak voor het eind van de week geregeld. Je gaat gewoon bij elkaar zitten en je komt tot een oplossing. Maar als je blijft praten ...

De **voorzitter**: Dit is een mooi bruggetje naar de laatste spreker.

De heer **Meerstadt**: Voorzitter. Ik combineer graag de vragen van de heer Monasch, de heer De Jong en de heer Haverkamp: waar wordt de prijs betaald voor de HSL, zijn er lijnen niet ontwikkeld, is er iets goed te maken, wat is het belang om dit te doen tot aan de hoofdletter R voor de reiziger.

Wij pakken als NS en ik pak als verantwoordelijke voor NS onze verantwoordelijkheid op. Wij creëren uiteindelijk een beter product voor de reiziger: snellere treinen, meer treinen, meer verbindingen, ook over de HSL-Zuid, ook de verbindingen die er eerder niet waren. Dat is uiteindelijk wat de reiziger meer krijgt. Dat heeft maatschappelijk rendement en ook dividend, want er moet natuurlijk wel winst zijn om dividend te kunnen uitkeren.

De totale bijdrage die NS doet in de concessieprijs over de periode van 2015 tot 2024 is 2,2 mld. Verder staan wij garant voor de continuïteit van de performance van de HSL-Zuid voor 530 mln. en investeren wij 7 mld. Daarbij moet je nog de dividenden optellen die in de toekomst verdiend worden.

Dat is meteen een goede brug naar de vraag van de heer Verhoeven. Hoe zit het met het bedrag van 209 mln. dat Financiën daarvoor gereserveerd heeft? Financiën is een zorgvuldig ministerie. Daar heeft men gezegd: het kan zijn dat wij door deze transactie niet de hoeveelheid dividend krijgen die wij beogen van een onderneming zoals NS. Die dient overigens voor de eisen van de aandeelhouder als een commerciële partij te renderen. Daar streven wij ook naar. Wij hebben ook geprobeerd om dat voor elkaar te krijgen in deze transactie, die we langdurig besproken hebben. De minister heeft geluisterd naar alle wensen die er leven, ook bij de commissie en bij consumenten, en heeft die met ons besproken. Daar hebben wij natuurlijk ook goede kennis van. Daardoor komen we tot een optimaal product. Deze vraag is beantwoord door de minister in antwoord 63. Daarin zijn de specificaties ervan te vinden. Maar dit is de achtergrond van wat er uiteindelijk is gedaan. Het is mogelijk dat de NS minder dividend oplevert dan de Staat gewend is. Dat was veel de afgelopen jaren, meer dan 2 mld. Het kan dus minder zijn. Of het wordt ingeroepen?

Wij gaan er ons best voor doen om uiteindelijk ook met goed rendement te kunnen opereren, voor de reizigers, voor de maatschappij en voor onze aandeelhouder.

De heer Aptroot zei dat wij een succesvol Engels bedrijf runnen. Dat klopt. We doen het met plezier. Het wordt binnenkort ook uitgebreid. Het kenmerk van Engelse concessies is dat er concurrentie om het spoor is in plaats van concurrentie op het spoor. Het is allemaal in gecompartmenteerde stukken uiteengebroken. Bij de concessies waarop we daar rijden, roepen we ook op om te voorkomen dat er parallelle verbindingen zijn, waarbij reizigers opeens moeten kiezen en waardoor er tariefvraagstukken komen, in de zin van: bij de een in een stoptrein en bij NS in een intercity. Het systeem is er ook op ingericht om dat te voorkomen. Het zijn dus allemaal stukjes Engeland die als samenhangend geheel worden aanbesteed. Overigens wordt medegebruik van spoor zo veel mogelijk vermeden. Daar worden heldere afspraken over gemaakt. Die zijn in de praktijk best ingewikkeld. Daar zit een enorm verrekeningssysteem achter tussen Network Rail en de operators, waarbij het erom gaat wie de fout heeft gemaakt. Dat soort touwtrekkerij zouden we best een stuk helderder willen krijgen in bonus-malusvragen, maar het ellenlange gedoe tussen Network Rail en de operators zouden we in Nederland niet willen importeren.

Mevrouw Van Gent vroeg naar het dubbele opstaptarief. Wij voelen ons wat dat betreft evenzeer een partij die commercieel opereert. De Staat heeft aan ons ook gevraagd om zo te opereren. Wij kunnen voor het einde van het week met elkaar overeenkomen hoe we dat aanpakken. De totale oplossing daarvan ligt in een samenspel van de Staat, de verschillende vervoerders en de decentrale overheden. Dat maakt het ingewikkeld. Wij roepen ertoe op om, als je al decentraliseert, ervoor te zorgen dat je een mechanisme hebt om dit soort flauwekul met elkaar op te lossen. Wij zijn even gemotiveerd om hier samen een oplossing voor te vinden. Daarmee heb ik alle vragen beantwoord.

De heer **Monasch** (PvdA): Dat gevoel heb ik niet. Ik heb een voor mijn fractie centrale vraag gesteld: wie betaalt de prijs? Stel dat de hsl niet had plaatsgevonden en we dit buiten de concessie hadden kunnen houden, wat had dat dan betekend voor het aanbod van de NS in de rest van Nederland? Met andere woorden, zijn er lijnen in de rest van Nederland die de prijs moeten betalen voor het voorzieningenniveau? Betalen die wel of niet de prijs van de rekening die daarvoor betaald moet worden?

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Meerstadt zegt dat het allemaal heel zorgvuldig is gelopen. Mijn conclusie is dat de minister niet zorgvuldig heeft geluisterd, getuige alle partijen die de deur zijn gewezen. Er wordt ook gezegd dat er heel zorgvuldig is ingeboekt en dat er daardoor misschien wat minder dividend die kant op komt, terwijl ik het gevoel heb dat er in de afgelopen maanden alleen maar steeds nieuwe bedragen omhoog zijn gekomen, die de deal duurder en duurder maakten. Hoe waarschijnlijk is het dat de 166 mln. dividend daadwerkelijk niet naar de Nederlandse overheid gaat? Kan de heer Meerstadt daar iets meer over zeggen dan hij tot nu toe heeft gedaan?

De heer **De Jong** (PVV): De heer Meerstadt geeft wel een abstract beeld, maar geeft voor de reiziger – ik neem aan dat hij hier ook voor de reiziger zit – niet echt aan dat datgene wat de FMN zegt, anders is dan wat de NS vindt. De reiziger moet elke dag op een normale manier van A naar B kunnen. De NS heeft daar jarenlang voor gezorgd. Nu zijn er nieuwe spelers, die zeggen dat ze het beter kunnen. Zij spreken van een beloning voor het slechte presteren van de afgelopen jaren. Ik wil dat de heer Meerstadt duidelijk maakt hoe de NS daar zelf naar kijkt en wat de

meerwaarde is van de NS zelf om de concessie te doen zoals die nu is voorgesteld.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Meerstadt zegt duidelijk dat er concurrentie moet zijn om het spoor en niet op het spoor. Kan ik dat vertalen in de volgende twee punten? Ten eerste zou het FMN-voorstel wel bespreekbaar zijn als de intercitylijnen in dat gebied worden toegevoegd aan het alternatieve spoorplan, want dan besteed je het geheel uit. Ten tweede, als je dat niet doet en je concurrentie om het spoor wilt, is het onbestaanbaar dat je maar met één partij praat over onderhandse aanbesteding, want dan is er geen concurrentie op het spoor en ook geen concurrentie om het spoor. Die situatie verwerpt de heer Meerstadt kennelijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als het aan deze heren ligt, is het punt van het dubbele opstaptarief en het enkelvoudige inchecken eind deze week geregeld. Ik mag aannemen dat het ook voor de andere partijen geldt. Ik verwacht wel witte rook aan het einde van deze week. Ik zie het dus graag tegemoet, zeker ook voor de reiziger, want voortdurend overleg heeft tot nu toe niets opgeleverd. Ik heb een vervolgvraag aan de heer Hettinga. De heer Meerstadt geeft een mooi overzicht van wat er binnenkomt bij de Nederlandse Staat.

De **voorzitter**: We gaan niet terug naar andere sprekers, want dat hebben de overige leden ook niet gedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Jawel, maar er is iets over gezegd.

De **voorzitter**: Nee, dat gaan we nu niet doen. U kunt die vraag bilateraal stellen. We stellen nu vragen aan de heer Meerstadt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat vind ik jammer, want de heer Hettinga heeft zelf iets gezegd over dividend.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat u dat jammer vindt, maar anders gaan we het echt niet redden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Soms moet je dingen aan elkaar verbinden, voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, maar volgens mij hebben de sprekers ook al gelegenheid gehad om op elkaar te reageren. Andere leden hebben het ook niet gedaan. Als u nu nog een vervolgvraag hebt aan de NS, mag u die nu nog stellen. Anders ga ik verder het rijtje af.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan heb ik een vervolgvraag aan de NS. Heeft de NS de indruk dat andere partijen hetzelfde kunnen bieden als wat de NS biedt in deze concessie?

De heer **Bashir** (SP): Er wordt vaak gezegd dat het gunnen van de hsl aan de NS eigenlijk een beloning is voor een slechte prestatie. Meestal wordt dan gezegd dat die slechte prestatie van de NS is. Vindt de heer Meerstadt ook niet dat het deels aan de politiek ligt, omdat zij het allemaal heeft goedgekeurd?

De **voorzitter**: Het is altijd goed om de hand in eigen boezem te steken. Mijnheer Meerstadt, ik vraag u om niet langer dan twee minuten te nemen voor uw antwoord, want de volgende sprekers zitten te wachten.

De heer **Meerstadt**: Het volgende zeg ik tegen de heer Monasch. Ik heb geprobeerd om aan te geven dat er in de aanpak van de minister geen prijs wordt betaald. Zij heeft alle vragen die de Kamer ooit heeft gesteld en al onze kennis over de reiziger die bekend was, meegenomen in de onderhandeling. Daarnaast proberen we aan alles wat de Kamer indertijd heeft gezegd en aan de wens van de reiziger tegemoet te komen. De heer Verhoeven vroeg hoe ik denk dat het gaat lopen. Wij zullen alles op alles zetten om de dividenden die Financiën verwacht, te realiseren, omdat we proberen bedrijfsmatig opereren te combineren met een maatschappelijk bedrijf zijn. Ik reken er dus op dat de buffers niet worden ingeroepen.

De heer De Jong vroeg wat de meerwaarde is voor de reiziger. De combinatie van beide concessies zorgt ervoor dat de infrastructuur veel beter gebruikt wordt. Er is capaciteit op de HSL-Zuid en dat helpt. Wij maken uiteindelijk een totaalproduct, waarbij we de behoeften van heel Nederland in kaart brengen. Daarin proberen we te optimaliseren. Daarmee kom ik op de beantwoording van de vraag van de heer Aptroot. Hij vroeg: concurrentie om het spoor moet dan toch geïntroduceerd worden? Dat hebben we ook gedaan in Nederland. Er is een heel helder besluit genomen over wat het hoofdrailnet is en om welke stukken concurrentie mogelijk is. Nu wordt er in de bestaande definitie van het hoofdrailnet een stukje concurrentie op het spoor geïntroduceerd. Zoals ik heb betoogd, is dat om meerdere redenen niet verstandig.

Mevrouw Van Gent vroeg wat ik ervan vind dat andere partijen zeggen dat ze het beter kunnen. Als Nederlandse Spoorwegen hebben wij de taak om goed samen te werken met alle partijen die in Nederland spoorvervoer en ander vervoer verzorgen. In onze strategie staat dat de reis van de klant van deur tot deur ons na aan het hart ligt. Ook de ANWB heeft dit gezegd. Zo werkt het namelijk in het hoofd van de reizigers. Zij willen gewoon flexibel keuzes kunnen maken, in de zin van: soms de trein, soms de auto, de bus of de metro. Dat is uiteindelijk wat ons drijft. Daarin hebben wij een heel grote positie in Nederland. Dat is terecht, want er moet een partij zijn die probeert het geheel goed af te wegen voor de reiziger en het belang voor iedereen te overzien. Zo weten wij dat volgens de huidige voorstellen het verkeer van de stoptreinen in de regio veel geringer is, namelijk een derde, en dat de vervoersbehoefte van de mensen in de regio Limburg en het Noordoosten voor twee derde erbuiten ligt. Alle reizigers van de FMN-partners, van Arriva en Veolia, zijn ook onze reizigers. Dat betekent dat je mij nooit in de media iets zult horen zeggen over de andere spelers, omdat ik vind dat wij per definitie goed met hen moeten samenwerken in het belang van de reiziger. Ik zal dus ook nooit dingen zeggen over de andere partijen. Als ik vind dat ik bij een van beide op de deur moet kloppen, dan doe ik dat persoonlijk. Dan probeer ik het onderling op te lossen. Maar dat zal ik niet over de ruggen van de reizigers doen. De reiziger moet kunnen vertrouwen op een goed aanbod in Nederland.

De heer Bashir vroeg of ik ook wat wijt aan de politiek. Het zou van arrogantie getuigen als ik daarop een stelling innam. Ik vraag de politiek om met bestendig beleid – er is namelijk bestendig beleid in dit vraagstuk – te proberen deze sector te sturen en om te proberen vooral de orkestratierol tussen de regio en de nationale overheid vorm te geven. Decentraliseer dus niet zonder ideeën over hoe je het geheel wilt blijven besturen. Wij voelen ons daar verantwoordelijk voor. Maar het is soms moeilijk voor partijen die graag voort willen. Dat merk je ook in deze discussie. Geef dus vorm aan de orkestratierol.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik zie zowel aan de kant van de leden als aan de kant van de sprekers duidelijk de behoefte om nog verder te spreken. Dat zal helaas niet meer gaan in deze setting op dit moment. Ik geef wel graag de heer Kruyt nog de gelegenheid om heel kort een afrondende

opmerking te maken. Ik stel de leden voor dat wij daarna tien minuten schorsen. Tijdens die schorsing kunnen wellicht een paar van de gesprekken plaatsvinden die eigenlijk nog hard nodig zijn.

De heer **Kruyt**: Dit debat heeft de noodzaak duidelijk gemaakt van iemand die orkestreert, de noodzaak om uit te voeren wat de commissie-Meijdam heeft aanbevolen, namelijk een ov-autoriteit. In een markt met meerdere partijen moet er iemand zijn die als scheidsrechter kan optreden en een beslissing kan nemen over een kwestie als «single check in / check out» of over het dubbele opstaptarief.

Op het ogenblik is er een grote chaos in het busvervoer op het gebied van tarieven. Provincies werken totaal niet met elkaar samen bij grensoverschrijdende busverbindingen. Voor al dat soort zaken heeft Meijdam een goede aanbeveling gedaan. Als die wordt opgevolgd, hoeft een Kamerlid niet aan twee directeuren te vragen om het op te lossen, maar is er een ov-autoriteit die zoiets kan oplossen. Ik hoop echt dat dit doorgaat.

Ik merk weerstand bij zowel de provincies, die bang zijn om een deel van hun bevoegdheden kwijt te raken, als de vervoerbedrijven. Hierin moeten de Kamer en de minister dus zelf een stap zetten.

Dank u wel.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat ook dit aanleiding geeft tot verdere vragen. Ik zie dat de heer De Jong ermee akkoord gaat om zijn vraag tijdens de schorsing te stellen en dank hem daarvoor.

Ik dank de sprekers hartelijk. Het volgende blok begint over tien minuten, om 16.25 uur.

Blok III: Deskundigen

Gesprek met:

- De heer Veeneman (TU Delft, organisatievraagstukken ov)
- De heer Van de Velde (TU Delft, vervoerseconoom)
- De heer Veraart (adviesbureau Andersson Elffers Felix)
- De heer Sierts (Public Transport Analysis Design & Consultancy)
- De heer Wigbels (geluidsexpert Milieudienst Rijnmond)
- De heer Van Paridon (deskundige ov-concessies)

Voorzitter: Haverkamp

De **voorzitter**: Wij zijn aangekomen bij het blok «deskundigen». Vrijwel iedereen heeft een stuk doen toekomen aan de Kamer. Hartelijk dank daarvoor. Wij weten dat deskundigen zich onderscheiden van politici doordat zij in zeer korte tijd heel veel informatie tot ons kunnen laten komen. Ik hoop dat de genodigden invulling geven aan die kwaliteit. Het woord is eerst aan de heer Veeneman, die niet namens maar vanuit de TU Delft spreekt.

De heer **Veeneman**: Wij wetenschappers spreken niet voor een organisatie. We mogen er alleen werken.

Het is lastig voor een wetenschapper met een algemene interesse voor organisatievraagstukken in het openbaar vervoer om dit hele dossier in twee minuten samen te vatten. Dat gaat niet lukken. Ik pik er dus een paar dingen uit waarover ik iets met u wil delen.

Het is een beetje flauw om zo te beginnen, maar ergens in 1994 heb ik geschreven dat de hsl-aanleg geen goed plan was. Maar de hsl ligt er nu. Gedane zaken nemen geen keer, en we moeten ermee verder. Nu is de vraag natuurlijk: hoe gaan wij daar het slimst mee om? Daarbij gaat het wat mij betreft vooral om de binnenlandse dienstverlening van de hsl, al hebben wij ook het een en ander gehoord over buitenlands gesteggel tussen België en Nederland. Volgens mij is de Europese regelgeving wat

betreft internationale dienstverlening echter vrij duidelijk. Het gaat er dus vooral om hoe wij het in het binnenland oplossen. Op korte termijn is het noodzakelijk om het risico op te vangen dat de hsl omvalt. Dat lijkt mij een duidelijk verhaal. De minister heeft daarvoor een aantal opties neergelegd. Het tijdelijk onderbrengen van de hsl-concessie bij de NS is bijvoorbeeld een goede optie. Ik vind wel dat daarbij voor de langere termijn ruimte gecreëerd moet worden voor iets anders. Voorkomen moet dus worden dat langzaam maar zeker de hsl toevallig in het hoofdrailnet slipt en dat wij vergeten dat die lijn op een andere manier zou kunnen worden ingevuld. Daarvoor is er een aantal opties. Voor de langere termijn doet zich een belangrijk dilemma voor. Enerzijds kan het voor de langere termijn onderbrengen van de hsl in de hoofdrailnetconcessie synergie opleveren. Dat zou positief kunnen zijn. Anderzijds kan het buiten de hoofdrailnetconcessie houden van de hsl concurrentie opleveren. De vraag is nu waar de Kamer en de minister het meest in zien, óf de kwaliteitsrace tussen één vervoerder op de hsl en een andere vervoerder op de oude lijn, óf juist meer synergie tussen het hoofdrailnet en de hsl. Daarvoor moet een politieke afweging worden gemaakt: wat vinden wij op dit moment het belangrijkste? Voor het hoofdrailnet komt er in het dossier een ander element langs, namelijk de ideeën die leven voor het Nieuwe Spoorplan. Ik interpreteer de vraag simpelweg maar even zo: is dat een goed plan? Op zich is de gevoelde noodzaak tot verandering op het hoofdrailnet wat minder dan die rondom HSA. De laatste kwestie is wat prangender. Toch valt erover na te denken hoe het in de perifere gebieden van Nederland anders zou kunnen worden gedaan. In het bijzonder valt te denken aan de mogelijkheid om voor een deel aan te besteden tussen de intercitytreinen op het hoofdrailnet.

De **voorzitter**: Zou u willen afronden?

De heer **Veeneman**: Ik kom tot een korte samenvatting van wat ik van dat plan denk. Volgens mij is het verstandig – de minister pakt het ook zo aan – om dit op een voorzichtige manier te proberen teneinde erachter te komen welke argumenten van de NS en van de FMN steek houden in de reële situatie.

Tot slot wijs ik, zoals ik ook in mijn schriftelijke bijdrage heb gedaan, op de belangrijke rol die wel degelijk van de minister mag worden verwacht. Die rol ligt naar mijn mening in het sturen en coördineren van die twee partijen, zodat in het gesteggel waarop de heer Meerstadt zo-even ook wees, af en toe een knoop kan worden doorgehakt. Dat zou beter kunnen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het woord is aan de heer Van de Velde vanuit de TU Delft.

De heer **Van de Velde**: Dank u wel. Dank u voor de uitnodiging. De brief dekt veel onderwerpen. Het gaat om een complexe materie. Ik kies slechts een paar hoofdpunten. Meer is te vinden in de notitie die ik heb ingeleverd. Ik probeer hier vooral informatief te zijn.

Ik begin met de gemaakte keuzes qua marktordening in Nederland. Men heeft gekozen voor een concessiestelsel, dus een stelsel met exclusieve rechten en in toenemende mate met aanbesteding in de regio. Voor het hoofdrailnet is gekozen voor onderhandse gunning maar met jaarlijkse en vrij forse toetsingsmechanismen. Die concessie geeft de overheid veel macht maar ook veel verantwoordelijkheid. Zo dadelijk zeg ik meer daarover.

Kenmerkend voor de wijze van marktordening in Nederland is de keuze om commerciële vrijheden en verantwoordelijkheden aan de vervoerders te geven, de zogenaamde ontwikkelingsfunctie; althans, dat was

oorspronkelijk het idee. Tegelijkertijd is de mogelijkheid tot vrije marktwerking, concurrentie op het spoor, bewust verworpen door de wetgever. In het licht van de in Nederland gemaakte keuzes bespreek ik wat er elders in Europa gebeurt. Een groeiend aantal landen kiest voor concurrentie op het spoor, de vrije markt dus, met name voor de langere afstanden. Overigens zijn die vaak langer dan de grootte van Nederland. Dat zijn dus rendabele diensten, waarvoor er geen concessie, geen exclusief recht en geen contract zijn, net zomin als een jaarlijks vervoerplan. Denk hierbij aan Zweden, Duitsland en Frankrijk. Daar heeft het parlement of het ministerie dus niets te zeggen over wat de vervoerder doet. Die doet daar wat hij wil. Het Europees Parlement duwt overigens ook in die richting. De Nederlandse wetgever heeft deze optie echter verworpen. Landelijke treindiensten worden in het buitenland zelden aanbesteed. Wel bestaat de Britse uitzondering, waarover wij het eerder vandaag hebben gehad. De vrije markt speelt daarin een vrij marginale rol. De keuze om die een zeer marginale rol te laten spelen is ook daar gemaakt. Daarbij is het belangrijk om te weten dat in Engeland het ministerie een zeer krachtige nationale regisseur is van het hele systeem. Ook is het ministerie de aanbesteder van een twintigtal concessies. Die concessies overlappen elkaar een beetje. De klant kan soms kiezen tussen vervoerders, maar er is een geïntegreerd tariefsysteem. De kortingstarieven gelden alleen bij een van de vervoerders, die deze aanbiedt. Het geïntegreerd tariefsysteem leidt tot gemeenschappelijke opbrengsten, die verdeeld worden volgens een WROOV-achtig systeem, voor wie dat nog wat zegt. Belangrijk is dat het regime in Engeland thans wordt heroverwogen. Er wordt nu overwogen om minder en dus grotere concessies af te geven, en minder overlappingsen tussen concessies te hebben. Ook wordt er gedacht aan de mogelijkheid van verticale herintegratie tussen infrastructuur en exploitatie, althans aan het uitproberen daarvan op een paar plekken.

Regionale treindiensten elders in Europa worden steeds vaker gecontracteerd, ook daar waar de vrije markt geldt. Immers, regionale diensten zijn meestal niet kostendekkend. Net zoals in Nederland gebeurt dit steeds vaker met aanbesteding. Anders dan in Nederland hebben de regionale overheden in veel van die landen ov-bureaus opgericht, die zorgen voor ontwerp, marketing, aanbesteding en contractering en die opbrengstverantwoordelijkheid dragen, bijvoorbeeld in Duitsland en Zweden. Meerdere vervoerders rijden dan soms op hetzelfde netwerk, maar voor de klant is dat één product. De vervoerder heeft immers geen opbrengstverantwoordelijkheid, gerelateerd aan de klant. De Nederlandse vervoersautoriteiten zijn tot nu toe niet geëquipeerd om dit soort zaken te doen. In de Wp 2000 was het overigens ook niet de wens om die kant op te gaan. Ik plaats nog één opmerking over Zwitserland.

De **voorzitter**: Ik was even op het verkeerde been gezet. Ik dacht dat dit uw laatste blaadje was.

De heer **Van de Velde**: Dan kom ik tot mijn conclusie.

Een belangrijk punt wat betreft Zwitserland is dat daar een belangrijke nationale speler is die de zaak coördineert.

Dit brengt mij op mijn drie conclusies. Gelet op de eerdere keuzes die in Nederland zijn gemaakt, denk ik dat er een indeling van concessies hoort te zijn die vraaggericht is en die het de vervoerders mogelijk moet maken om de marktpotenties te verkennen en te exploiteren. Wat dat betreft is het integreren van hsl en HRN een stap in de goede richting. Soortgelijke afwegingen moeten worden gemaakt in de regio om te beslissen waar wel of niet gesplitst moet worden.

De tweede belangrijke conclusie, wat mij betreft de belangrijkste, is deze. Ik denk dat er veel meer aandacht moet worden gegeven aan de landelijke

spelregels die nodig zijn om de bredere netwerkvoordelen voor de klant te bewaken en zo de prikkels voor alle partijen op één lijn te brengen. Ten slotte is een coherente maar vooral bestendige visie op de ontwikkelingsrichting van het ov-systeem in Nederland nodig. Dank u wel.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Dan is het woord aan de heer Veraart, ook vanuit de TU Delft.

De heer **Veraart**: Ik begin met een correctie: ik ben niet van de TU Delft. Dat misverstand is hardnekkig, want ik heb al eerder doorgegeven dat ik bij adviesbureau Andersson Elffers Felix werk. Als het de TU Delft was, zou de vertegenwoordiging van die kant wel heel zwaar zijn. Ik wil vooral ingaan op het volgende. Aan het pragmatische besluit dat nu rond de concessie van het hoofdrailnet wordt genomen, zit een aantal principiële kanten waarvoor ik wil waarschuwen. Er zijn namelijk consequenties aan verbonden die goed moeten worden doordacht. Ik zal eindigen met twee adviezen. Het eerste is dat een heldere keuze moet worden gemaakt over de kant die wij met de spoorsector willen opgaan. Willen wij echt meer concurrentie of streven wij naar een model met een monopolie? Mijn voorkeur – dat is mijn tweede advies – gaat sterk uit naar een model met een publiek monopolie. Het Nederlandse spoor vind ik bij uitstek geschikt voor toepassing van dit model. In andere sectoren werkt concurrentie heel goed, maar dat kan hierbij naar mijn mening maar heel beperkt.

Men kan zich afvragen waar ik me druk om maak, gezien de bestaande concessie. Ik ga even niet in op de combinatie van hsl en hoofdrailnet, want op het hoofdrailnet verandert er niet zo veel. Het klopt dat de dominantie van de NS blijft. De NS blijft goed in het zadel zitten in de komende tien jaar. Tegelijkertijd ontstaat er echter concurrentie op het spoor. Als je van samenloop naar concurrentie op het spoor gaat, is er sprake van een kwalitatieve stap. Die begint natuurlijk heel bescheiden. Vervolgens wordt echter onderzocht of er nog meer kan. Een verdere uitrol wordt niet uitgesloten. Uiteindelijk is de invoering van het voorstel van de FMN niet uitgesloten. Helaas voor de heer Hettinga duurt het nog wel tien jaar voordat hij een kans krijgt.

Dat heeft naar mening grotere consequenties dan je in eerste aanleg zou vermoeden. Op korte termijn is het effect dat de samenwerking tussen de partijen moeizaam zal blijven. Iedereen doet steeds zijn best en spreekt zich in die zin uit, maar uiteindelijk is het moeizaam. Dat is ook niet verbazingwekkend, want er zijn uiteenlopende belangen. Ook de onzekerheid voor de lange termijn is er nog steeds: waar gaat het naartoe met het spoor? Hoe moet men zich positioneren? Dat uit zich in allerlei incidenten, getouwtrek en juridische procedures. Het is zelfs de vraag of wat ik noem de «wintermaatregelen» die vorig jaar zijn genomen, eigenlijk wel houdbaar zijn in dit model.

Op de langere termijn zal meer concurrentie op het spoor, als dat echt serieus wordt genomen, er onvermijdelijk toe leiden dat meer functies binnen het spoor worden opgesplitst. Daarvan hebben wij de ellende gezien, en juist die slechte ervaringen hebben mij ertoe gebracht om met deze waarschuwingen te komen. Ik zou er dus vooral op willen wijzen: als u deze stap zet, let dan vooral op de consequenties daarvan. Ook moet zo'n stap gepaard gaan met een visie van de overheid: waar willen wij naartoe met het spoor? Welke principiële kant kiezen wij? Dat is in het kort mijn boodschap.

De **voorzitter**: Hartelijk dank daarvoor. Dan is nu het woord aan de heer Sierts van Public Transport Analysis Design and Consultancy.

De heer **Sierts**: Voorzitter. Dat is een hele mond vol. Ik zal het deze keer korter proberen te houden. «Knippen of integreren» is de titel van mijn inbreng. Geachte voorzitter, geachte commissieleden. Allereerst dank ik hartelijk voor de uitnodiging. Ik start met een analyse met vijf conclusies. Als de 180 seconden en de voorzitter het toelaten, rond ik af met twee stellingen.

Mijn eerste punt is de kernvraag, namelijk of het voornemen optimaal aansluit bij de wensen van de klant, de markt en het strategisch beleid. Mijn eerste opmerking gaat over de Wet personenvervoer. Artikel 66, lid 2, vereist als eerste stap een analyse van de markt. Deze blijkt echter niet aanwezig te zijn. In de brief staat wel iets dat erop lijkt, maar schijn bedriegt. Dit tekstblok is geen marktanalyse, maar gaat over marktor-dening. Dat is iets fundamenteel anders. Een markt gaat ten principale over vraag, latente behoefte en aanbod. Een analyse daarvan ontbreekt. Mijn eerste conclusie is: in het definitieve voornemen dient een adequate marktanalyse opgenomen te worden.

Ik kom op mijn tweede punt. Wat is een markt nu eigenlijk? NS en het ministerie spreken steeds over IC-markt en sprintermarkt. Ik kan daar kort over zijn: daar deugt niets van. Dat is aanbodgericht denken. Emeritus-hoogleraar Maurits van Witsen heeft ons geleerd om te denken in schaalniveaus van lokaal naar stadsgewestelijk tot en met landsdelig en internationaal vervoer. Alleen op die manier krijg je een heldere marktmo-dellering en een duidelijke koppeling met onder meer ruimtelijk beleid. Mijn tweede conclusie is dan ook: een goede marktanalyse dient uit te gaan van een marktmodellering op basis van schaalniveaus. Ik kom op mijn derde punt. Als je op deze marktmanier naar het vraagstuk kijkt, valt op dat het PHS-aanbod matig aansluit bij de maatschappelijk meest urgente vervoersbehoefte, namelijk het stadsgewestelijk vervoer. PHS ETMET legt de focus op interrandstedelijk IC-vervoer met daaronder meer regionaal dan echt hoogfrequent stadsgewestelijk railvervoer. Dat verklaart dus ook de toiletendiscussie. Mijn derde conclusie is: het huidige NS-aanbod focust zich te eenzijdig op ETMET – elke tien minuten een trein – en leunt zwaar op modelberekeningen. Deze aanpak is riskant en de kans is aanwezig dat net zoals bij de HSL-Zuid straks de toeloop toch wat tegenvalt. Een aanbod dat meer lijkt op het tweede FMN-plan en het oude Rail 21 lijkt mij een stuk beter. Er moet sowieso meer inzicht komen in de bijdrage die het hoofdrailnet kan leveren aan de stedelijke bereikbaarheid. Een goede marktanalyse kan daar helderheid over verschaffen.

Ik kom nu op mijn vierde en vijfde punt; twee korte punten. Reizigers willen snel van A naar B. Reistijdverbetering speelt echter nauwelijks een rol in het conceptbeleidsvoornemen. Dit is strijdig met vele Kamermoties. Mijn vierde conclusie: in de concessie moeten prikkels komen gericht op reistijdverbetering.

Verder hangt de mogelijke decentralisatie van het traject Apeldoorn-Enschede direct samen met die van het traject Zwolle-Enschede. Twee verschillende regiovervoerders op het traject Wierden-Enschede plus nog NS voor de IC's moet je mijns inziens niet willen. Een integrale aanbesteding van deze twee regiodiensten biedt daarentegen een mooi begin van een regionaal netwerk. De wens van Gelderland voor een regiodienst Amersfoort-Apeldoorn sluit daar ook naadloos op aan. Conclusie vijf is dus: ik verzoek de minister om deze regiodiensten integraal te beschouwen, inclusief het nog niet bestaande deel Amersfoort-Apeldoorn, en om elektrificatie van Zwolle-Wierden. Dat levert namelijk schaalvoor-delen en een forse kostenbesparing op.

Ik heb ten slotte nog twee stellingen. De eerste is wat theoretisch en luidt als volgt: je kunt een systeem alleen besturen als je een adequaat model hebt van het te besturen systeem. De tweede stelling is wat frivoler van aard en dus een leuke afsluiting: de kindjes komen van de ooievaar en de reizigers uit een vervoersmodel.

De **voorzitter**: U hebt in ieder geval de griffier ervan overtuigd dat het verstandig was om u extra spreektijd te geven. Het woord is nu aan de geluidsexpert van de Milieudienst Rijnmond, de heer Wigbels.

De heer **Wigbels**: Voorzitter. Ik zal in een zestal stellingen ingaan op de geluidproblematiek in Lansingerland. De eerste stelling is dat er op korte termijn geluidsreducerende maatregelen nodig zijn in Lansingerland. Vanaf het begin van de dienstregeling is daar sprake van een overschrijding van de geluidsgrenswaarde in het tracébesluit en daardoor van overmatige geluidshinder, slaapverstoring en gezondheidsrisico's. Zonder aanvullende maatregelen zullen deze effecten onaanvaardbaar groter worden als de treinen met een hogere snelheid gaan rijden. De tweede stelling is dat de aanleg van de hsl in een betonnen bak is gekoppeld aan de Vinex-opgave. Vanwege een extra verplichting van de toenmalige minister zijn er op korte afstand van het spoor meer woningen bijgebouwd. Daarom is de hsl in een betonnen bak aangelegd. De derde stelling: het tracébesluit komt niet overeen met de praktijk. De gemeente Lansingerland heeft geluidsmetingen laten doen om de feitelijke geluidsbelasting in beeld te brengen. Uit de metingen is gebleken dat vanaf het begin van de dienstregeling sprake is geweest van een overschrijding van de grenswaarde van het tracébesluit. Dit was zo terwijl slechts een deel van de treinen met een beperkte snelheid reed. Voorafgaand aan de aanpassingen aan de tijdelijke treinstellen waren de geluidsniveaus bij iedere treinpassage extreem hoog. De betonnen bak en de op de rand daarvan geplaatste geluidsschermen bleken een belangrijk deel van het probleem te zijn. Het geluid wordt in die bak veel minder gereduceerd dan de rekenmodellen hadden voorspeld. De vierde stelling is dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Het ministerie en TNO onderkennen de overschrijding van de grenzen in het tracébesluit. In de eindsituatie moeten er meer treinen gaan rijden met een hogere snelheid. De geluidsemisies zullen dan gewoon toenemen. Aanvullende maatregelen zijn dus nodig om de grenswaarden van het tracébesluit ook in de eindsituatie niet te overschrijden. De vijfde stelling: in 2012 moeten de besluiten over die aanvullende maatregelen plaatsvinden. Zonder die aanvullende maatregelen zullen geluidshinder, slaapverstoring en de daaruit voortvloeiende gezondheidsrisico's verder toenemen, zoals gezegd. Daarom moeten er op korte termijn maatregelen genomen worden om de geluidsbelasting definitief tot de afgesproken waarde terug te brengen. Mijn zesde en laatste stelling: metingen aan de V250 en aan de Thalys moeten zo snel mogelijk plaatsvinden. Samen met TNO hebben wij geconstateerd dat de rekenmodellen van de betonnen bak niet kloppen. Daarom zijn metingen ter plaatse van de woningen noodzakelijk om te bepalen welke maatregelen voor de eindsituatie volstaan. Er moeten nog metingen gedaan worden aan de AnsaldoBreda, de V250 en de Thalys bij hoge snelheid in de bak in Lansingerland. De minister heeft de verwachting uitgesproken dat die metingen in april 2012 kunnen plaatsvinden. Direct na de metingen kan worden besloten welke geluidsreducerende maatregelen nodig zijn.

De **voorzitter**: Hartelijk dank voor uw bijdrage. Het woord is nu aan de heer Van Paridon. Hij is uitgenodigd als deskundige voor ov-concessies.

De heer **Van Paridon**: Voorzitter. Die deskundigheid komt voort uit het feit dat ik vijf openbare aanbestedingen heb geleid en twee onderhandse gunningen. Mijn bijdrage gaat over ondershands gunnen. Mijn pleidooi is dat die tak van sport zeker net zo moeilijk is als openbaar aanbesteden. Dat komt omdat de concurrentie tussen de vervoerders ontbreekt en ook omdat NS in dit geval weet dat het ministerie onderhands moet gunnen. Ik geef nu vier adviezen om dat proces te verbeteren.

Het eerste advies: wil je een gelijkwaardige positie met de vervoerder krijgen, moet je een terugvaloptie benoemen. Je moet die formuleren en die moet ook uitvoerbaar zijn. Als je geen deal krijgt met de vervoerder, moet je de terugvaloptie in werking laten treden. Dat moet ook een beetje pijn doen. NS moet dus moeite doen om die concessie te krijgen. Van het vorige en van het huidige proces weet ik dat die terugvaloptie er niet is. De Tweede Kamer moet die volgens mij eisen.

Het tweede advies: kies de scherpste van een aanbesteding, ook als je inbestedt. Maak dus een heel goed programma van eisen; hier kom ik later nog op terug. Maak een bestek. Zet alles op de aanbestedingskalender. Werk met nota's van inlichtingen en beschrijf wanneer je de concessie gunt en wanneer je de concessie niet gunt. Daar moet je helemaal transparant in zijn. Die twee dingen gecombineerd – de terugvaloptie en het aanbestedingsproces – brengen je misschien in de positie dat je met een inbesteding net zo veel baat krijgt voor de reiziger en de belastingbetaler als met een openbare aanbesteding.

Volgens mij onderschatten het ministerie en andere mensen de waarde van het hoofdrailnet. Daarom is mijn derde advies dat er een heel goede marktanalyse gedaan moet worden om vast te stellen wat die waarde is. Ik denk hierbij niet alleen in termen van «geld». Er zijn namelijk al bedragen genoemd in Tweede Kamerbrieven. Je kunt die waarde ook verhogen door veel meer kwaliteit of een hogere vorm van dienstverlening te eisen.

Mijn vierde advies: stel dat je een marktconforme bieding hebt gekregen in 2015, dan moet je eigenlijk in de concessie een jaarlijks incentive neerleggen zodat alles nog efficiënter wordt. Ieder bedrijf wordt ieder jaar efficiënter, dus ook NS. In die tien jaar moet NS dus geen standstillpositie hebben. Dit zou kunnen door bijvoorbeeld extra sprintervoer aan te bieden rondom de grootstedelijke gebieden, waar de files zijn. Je kunt tegen NS zeggen dat die het aanbod jaarlijks met 3% of 5% moet verhogen.

Dat waren mijn belangrijkste vier tips. Ik had aangekondigd dat ik nog even op het programma van eisen zou terugkomen. Ik geloof dat de heer Slob een motie heeft ingediend om een programma van eisen te wensen. Dat was toegezegd door de minister. Ik heb die eisen gelezen, maar ik vond het geen programma van eisen. Ik vond het meer een soort beleidsbrief met intenties, maar geen programma van eisen dat de nodige kwaliteit heeft om een vergelijking te maken met een openbare aanbesteding.

De **voorzitter**: Ik dank de deskundigen voor hun inbreng. Het is nu aan de leden van de commissie om ieder twee vragen te stellen. Het doel van deze bijeenkomst is om informatie te verkrijgen. De leden krijgen nog een ander moment om hun politieke statements te maken. Ik adviseer dus om zo feitelijk mogelijke vragen te stellen. De eerste die deze uitdaging mag aangaan, is de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. De uitdaging is misschien nu nog wel groter dan bij vorige sessies, juist omdat deze invalshoek heel veel aanleiding geeft tot vragen. Ik dank de deskundigen voor hun komst en voor het delen van hun deskundigheid.

Mijn eerste vraag is gericht aan de heer Sierts. Hij stelt dat deze concessie veel meer zou moeten doen aan rijtijdverbetering. Kan de heer Sierts dat nog wat meer toelichten en aan ons voorleggen?

Mijn tweede vraag gaat over de buitengewoon interessante bijdrage van de heer Van de Velde. Alle bijdragen zijn buitengewoon interessant, maar deze bijdrage triggerde mij. Hij schetste een aantal in Europa gebezigde modellen. Bij een aantal voorbeelden gaf hij aan dat er heel duidelijk sprake was van sturing. Ik heb dat ook bij andere sprekers gehoord: wat je ook doet, zorg altijd dat er sturing is; kom met landelijke spelregels, maar

zit daar vervolgens ook bovenop. Ik wil daar een uitspraak van mevrouw Goyat van de SNCF van vanmiddag tegenover leggen. Zij zei: «We need flexibility within the concession». Ik maak mij daar grote zorgen over. Betekent haar visie dat een bedrijf als een soort monopolist kan bepalen wat er gaat gebeuren, op het moment dat het een concessie krijgt? Dat zie je onder andere in heel veel stads- en streekvervoer in Nederland. Wat zou je eraan moeten doen om sturend in te grijpen op de flexibiliteit die een marktpartij als monopolist opeens gaat eisen in de concessie?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Mijn eerste vraag is gericht aan de heer Veraart. Ik was heel erg blij met zijn opinieartikel in de krant. Als er meer concurrentie op het spoor komt, vindt hij dit dan beter voor de reiziger in de zin dat er meer samenwerking komt tussen bijvoorbeeld ProRail en de NS, of denkt hij dat dit juist leidt tot extra ruzie als er calamiteiten of problemen zijn? Is de reiziger gebaat bij meer concurrentie? Mijn tweede vraag stel ik aan de heer Sierts. Hij heeft zicht op het materieel. Hoe ziet hij de toegankelijkheid van het spoor en de hele discussie over de treinen die geleverd moeten worden door Ansaldo-Breda? Wat is zijn visie?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik heet de deskundigen hartelijk welkom en dank hen ook voor hun komst. Mijn eerste vraag stel ik aan de heer Van de Velde. De hsl is gewoon een mislukking. Die kost ons ontzettend veel geld per dag, ik geloof iets van 4 ton. Dat is nogal wat. Voor de belastingbetaler moet er gewoon goed bekeken worden hoe wij de schade zo veel mogelijk kunnen beperken. Is datgene wat er nu ligt, namelijk om de hsl in het HRN te plaatsen, de beste manier waarop wij dit zouden kunnen doen en is dat de beste manier voor de belastingbetaler? Mijn tweede vraag stel ik aan de heer Van Paridon. Als ik kijk naar de bedragen, lijkt het erop alsof er met een groeipercentage van 10% per jaar wordt gerekend bij HSA/hsl. Is dit realistisch? Zo ja, waar zou ik dat dan op moeten baseren? In het verleden is er helemaal niet veel vraag geweest naar dat hele verhaal. Kan de heer Van Paridon vanuit zijn ervaring aangeven of een groeipercentage van 10% per jaar realistisch is?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Mijn eerste vraag is aan de heer Van Paridon. Hij zei dat de waarde van het hoofd railnet onderschat wordt. Wat zou zijn advies aan ons zijn, gezien wat er allemaal ligt? Moet er heronderhandeld worden? Zou daarbij in ieder geval – althans zo heb ik begrepen – een jaarlijkse verbetering van het bod met 3% tot 5% moeten worden meegenomen? Het is namelijk waar dat wij dit ook doen bij allerlei andere onderdelen van de overheid en ook bij bedrijven. Ik vind dat heel interessant, dus ik dank hem voor de suggestie. Vindt hij het in dit geval reëel om dat er nog aan toe te voegen?

Mijn tweede vraag stel ik aan de heer Wigbels van de DCMR. Hij is volstrekt duidelijk over de overschrijding van de waarde en de nieuwe metingen. Ziet hij een mogelijkheid om kortetermijnmaatregelen te nemen? Zo ja, welke? Hebben wij bij die maatregelen de zekerheid dat wij bij de langetermijnmaatregelen die later volgen, niet onnodig veel geld hebben uitgegeven dat wij in een keer kwijt zijn? Op die manier zetten wij in ieder geval nu snel stappen die straks geen weggegooid geld blijken te zijn bij de langetermijnmaatregelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn eerste vraag is aan de heer Veraart en die sluit een beetje aan bij de opmerkingen van de heer Bashir. Ik heb ook dat stuk in de NRC gelezen en ook in de bijdrage van de FNV. Daarin worden twee rapporten van NIVA en Ecorys aangehaald, waarin ook vrij hard wordt geconstateerd dat concurrentie op het spoor tamelijk kansloos is. Volgens deze rapporten leidt die concurrentie tot verlies van schaal- en combinatievoordeel. Welke verklaring is er volgens

de heer Veraart voor het gegeven dat er toch regionale vervoerders geïnteresseerd zijn? Welke betekenis voor de reizigers verwacht de heer Veraart van de doorgang van de plannen?

Ook heb ik een vraag aan de heer Sierts. Wij hebben meerdere malen in de Kamer gedebatteerd over de wijze waarop Noord-Nederland het beste bediend kan worden met spoorvervoer. Hoe gaat het met de bediening van de stations in het noorden en met het reizigersgemak? Ik ben er zelf niet helemaal gerust op om meerdere vervoerders op dat project toe te laten. Tegelijkertijd voelde de NS zich niet geroepen om de IC's uit Zwolle als treinen met meer stops in te zetten. Hier is veel discussie over geweest, met name over het traject richting Groningen. Wat zou volgens de heer Sierts voor de reiziger in het noorden het beste systeem zijn?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De laatste vraag van mijn collega is interessant. Het gaat daarbij niet alleen om Groningen, maar mijns inziens ook om Friesland.

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

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb ook een vraag aan de heer Sierts. Misschien ben ik wat afgeleid door de ooievaars, dat zou kunnen. De heer Sierts hield een interessant betoog over de netwerkvisie en zei dat er een analyse van de markt moest plaatsvinden en niet van de marktordering. Kan hij dat concreet maken aan de hand van de hele discussie over de decentralisatie van de stoptreinen in Nederland? Als hij dat daar toepast, waar zouden wij dan uitkomen?

De heer Van Paridon sprak over het programma van eisen. De Kamer heeft daar inderdaad een uitspraak over gedaan. Wij zullen straks met de minister erover moeten spreken of zij conform die uitspraak gehandeld heeft. De heer Van Paridon trekt een heel harde conclusie. Hij zegt namelijk dat het allemaal heel erg algemeen is. Dit betekent dat het in feite niet heel erg smart geformuleerd is. Wat zijn de consequenties voor een verdere uitwerking, als je het op deze manier doet? Kan hij dat verwoorden?

De **voorzitter**: Ik heb zelf nog twee vragen. Mijn eerste vraag stel ik aan de heer Veeneman. In zijn inbreng gaf hij aan dat er een sterke overheid moet zijn die doelstellingen stelt en vervolgens ruimte geeft aan de vervoerder die deze moet uitvoeren. Wij krijgen het pakket van eisen nog. Heeft hij een advies hoe een sterke overheid dit het best concreet handen en voeten kan geven?

Mijn tweede vraag is voor de heer Wigbels van de Milieudienst Rijnmond. Hij doet een vrij ironische constatering: er is een betonnen bak aangelegd en daar zijn schermen op gezet en die schijnen het geluid juist te versterken. Is dit een correcte analyse van zijn woorden? Wat kunnen wij doen om in de toekomst te voorkomen dat wij maatregelen nemen die juist een tegengesteld effect hebben? Dit waren mijn vragen als woordvoerder van de CDA-fractie.

De heer **Veeneman**: Voorzitter. Ik heb alleen één vraag van de voorzitter gekregen. In mijn schriftelijke bijdrage schreef ik inderdaad dat je de combinatie moet hebben tussen een sterke overheid die strak controleert en tegelijkertijd de vervoerder de ruimte geeft om de dingen die de vervoerder het best kan doen, ook te doen. Volgens mij sluit dit heel erg aan bij wat de heer Van Paridon gezegd heeft. Het moet duidelijk zijn dat de overheid scherp neerzet wat zij verwacht van een vervoerder. Die moet hard afgerekend worden als hij dit niet doet. Op die manier houd je de vervoerder scherp. Als je zelf niet de rol speelt, als je zelf geen instrument hebt om dat spel zo scherp te spelen, wordt de vervoerder niet genoeg geprikkeld. Het is dus echt nodig om dat te doen. Dat ontbreekt nu. Dat

zien wij ook op een aantal meer nationale dossiers over het openbaar vervoer, zoals de ov-chipkaart en de reizigersinformatie. Het Rijk zou een scherpere rol moeten spelen bij het coördineren van de verschillende vervoerders en zou daarin sterker de kwaliteit voor de reizigers moeten borgen, zonder de vervoerders te veel voor de voeten te lopen.

De **voorzitter**: Ik maak even een kort puntje van orde. Ik zie een groot aantal mensen steeds heen en weer rennen omdat hun telefoon afgaat. De mensen in het publiek reageren daar verstoord op. Wij proberen zo veel mogelijk informatie met elkaar te delen. Ik verzoek iedereen om alleen in heel urgente gevallen door de zaal te lopen met de telefoon, zodat de andere mensen die hiernaartoe zijn gekomen, dit zo goed mogelijk kunnen volgen.

De heer **Van de Velde**: De eerste vraag kreeg ik van de heer De Jong. Hij vroeg of het een goed idee was om de hsl te integreren met het hoofd-railnet. Gelet op de omvang van de markt in Nederland en de lengte van de hsl in Nederland – vrij kort dus – lijkt het mij inderdaad van voordeel voor de klanten als er doorgaande treinen zijn. Dat was bij de huidige concessieverlening niet zo. Dat lijkt mij een stap in de goede richting. De heer De Jong vroeg ook of de financiële constructie de beste is voor de belastingbetaler. Dat is een zeer complexe materie waarover ik nu geen woord zou durven zeggen. Men moet hogere financiële kennis hebben om dit precies uit te zoeken. Ik ben ook niet in staat om zelf een andere bieding te maken voor wat die lijn precies waard is. Op die vraag moet ik helaas het antwoord schuldig blijven.

De vraag van de heer Monasch ging over SNCF. SNCF heeft geen concessie voor de landelijke dienst in Frankrijk. Formeel gezien exploiteert SNCF de spoorwegen daar als een commercieel bedrijf naar eigen inzichten. De staat of het parlement heeft daar geen rechtstreekse controle op zoals hier met een concessie voor NS. De Franse president heeft wel invloed met een lettre d'«émission». Dat zijn een paar bladzijden. Die kunt u downloaden van de site van het Élysée, maar dat is het. Dat is dus een heel ander sturingsmechanisme. SNCF is gewend om te doen wat het bedrijf zelf wil. Het is een soort vrije markt. SNCF heeft geen ervaring met een echte concessie zoals hier. Dat komt misschien binnenkort in Frankrijk, want er wordt wel degelijk aanbesteed vanaf volgend jaar of over twee jaar. Ik wil de vraag over de flexibiliteit binnen de concessie toch beantwoorden. Mijns inziens is het bij een onderhandse gunning belangrijk om voortdurend een vinger aan de pols te houden. De mogelijkheid bestaat om jaarlijks te polsen of de verbeteringen gehaald worden. Ik ben dan ook voor een benadering met continue verbetering, een procesafpraak dus waarin staat dat het elk jaar beter zal moeten zijn. Wat dat precies is, zullen wij later nog nader bepalen, maar die richting moet wel bestaan. Dit bestaat overigens al in de Nederlandse concessie en daar is dus al een paar jaar ervaring mee opgedaan. Daar valt van te leren en misschien kan men dit nog een stapje verder brengen. Ik heb overigens niet veel over Zwitserland kunnen zeggen, maar dat bestaat ook daar, weliswaar op een andere manier. Wellicht valt daarvan nog iets te leren. Het moet uiteraard samengaan met de landelijke spelregels om ervoor te zorgen dat alles op elkaar blijft aansluiten.

De **voorzitter**: Zijn de vragen voldoende beantwoord volgens de twee leden die deze vragen hebben gesteld? Dat is het geval. Dan is het woord aan de heer Veraart.

De heer **Veraart**: Voorzitter. De eerste vraag ging over concurrentie en samenwerking. Misschien kan ik nog even kort toelichten waarom ik sterk voor een monopolie-model ben. Het Nederlandse spoor is een sector met hoge investeringen. De kapitaalintensiteit is hoog. Bovendien is het een

complex systeem waarin operationele logistieke processen van exploitatie, infrabeheer en infraonderhoud heel sterk op elkaar ingrijpen. Dit systeem, het netwerk, is bovendien heel druk bezet. Er wordt steeds gezegd dat wij een van de drukste netwerken in de wereld hebben. Vanwege de hoge kapitaalintensiteit is het ook een systeem met heel hoge toetredingsdrempels, zeker als het gaat over grotere netwerken. Als je praat over het hoofdrailnet, denk ik dat wij in de eerste sessie de mogelijke aanbieders hier aan tafel hebben zien zitten. Er zijn dus niet zo veel spelers. Dat maakt het lastig om een terugvaloptie te benoemen. Dat zijn dus mijn redenen.

Concurrentie levert in zo'n sector natuurlijk concurrentievoordeel op en altijd ook efficiency, maar het is de vraag of de concurrentievoordelen die je weet te bereiken, voldoende zijn om mogelijke nadelen, kosten, op te vangen. De kosten zitten met name in de coördinatie. De operationele coördinatie wordt op het moment dat het druk is en zeker als het allemaal penibel wordt, veel ingewikkelder als je met twee, drie of vier partijen bent. Dan stijgen de relaties exponentieel. Dit kun je misschien oplossen door er een baas boven te zetten, bijvoorbeeld een ov-autoriteit, maar die moet dan wel zeer veel macht hebben. Het is de vraag of wij in Nederland dit soort instellingen kunnen en willen hebben en of het zo kan functioneren. Een verder probleem zit in de investerings sfeer. Dan gaat het meer over de lange termijn. Ik neem altijd het voorbeeld van het nieuwe beveiligingssysteem, het ERTMS. Dat vereist investeringen in de infrastructuur, maar ook relatief steed meer investeringen in het materieel. Nu is het al heel ingewikkeld om de investeringsplanning van ProRail en NS op elkaar af te stemmen. Het is naar mijn mening niet voor niets dat er nog steeds geen invoegingsplan ligt.

Om die redenen ben ik niet alleen voor het monopolie model, maar zeg ik ook dat je moet kijken waar je weer functies kunt integreren. In het bedrijfsleven is het heel normaal om opnieuw te kijken naar verticale integratie van bepaalde activiteiten, maar dat is hier niet aan de orde. Het is verbazingwekkend dat die discussie helemaal niet plaatsvindt, want ik ben zelf geen voorstander van de splitsing tussen ProRail en NS. Dit alles geeft ook aan hoe ingewikkeld het is om dit weer terug te draaien. Daarom zeg ik: let op, want kleine stapjes kunnen grote gevolgen hebben en die zijn heel moeilijk terug te draaien. Dit betekent dat je daar in de samenwerking een hypotheek op legt. Als je het hoofdrailnet nu aanbesteedt voor tien jaar, moet je erop letten dat er over tien jaar weer een andere wereld kan zijn. Alle spelers die er nu inzitten, moeten zich daarvan vergewissen.

Ik maak een klein uitstapje in dit verband: NS is in het buitenland actief, voor een deel om ervaring op te doen, maar voor een deel ook om risico's te spreiden. Stel nu dat NS over tien jaar buiten de boot valt, dan moet NS behoorlijke activiteiten in het buitenland hebben om als organisatie te kunnen overleven. Als je het publieke monopolie hebt, heb je dit niet nodig. Het is de vraag of je dit in die situatie wel zou willen.

Ik kom nu op samenwerking en concurrentie. Mevrouw Van Gent noemde de regionale vervoerders aan de uiteinden van het hoofdrailnet. Je moet je altijd afvragen waar je nu precies de grens trekt, ook in dit geval. Het gaat in feite niet om een of twee lijntjes. Ik zie inderdaad dat uit de combinatie van regionale spoorlijnen plus het streekvervoer winst te behalen is. Dat is ook wel bewezen in de afgelopen tijd. Waar je die winst kan behalen, moet je dit toen. Tot nu toe hebben wij gezegd dat er samenloop ontstaat, maar dat wij nog niet gaan concurreren op het spoor. Zodra wij dit verder uitrollen, is er op een gegeven moment een omslagpunt waarop een heel andere situatie ontstaat. Dit kan bij wijze van spreken ook onbedoeld zijn. Misschien bedenkt je op een gegeven moment dat je inderdaad meer functies moet splitsen. Het rapport van de Erasmus School of Economics dat FMN heeft laten opstellen, geeft een mooie schets van wat dat betekent. In de uiterste consequentie kan dit

weleens betekenen dat het materieel afgescheiden moet worden van NS, dat je vastgoed ook eigenlijk apart moet zetten en het personeel misschien in een aparte pool moet zetten. Dit is natuurlijk vooruitkijken, maar dit kan de consequentie zijn. Daarom zeg ik: weet waar je aan begint en stel daar heel duidelijk grenzen aan. Als je een experiment met een of twee lijntjes doet, is dat niet zo erg. Als je zo maar gaat experimenteren – ik gun het de heer Hettinga van harte – heb je een fundamenteel andere situatie en dat moet de Tweede Kamer heel goed begrijpen. Dat hoort ook bij dit besluit. In de schaduw van dit besluit is dit namelijk volop aan de orde.

De **voorzitter**: Kijkend naar degenen die de vragen gesteld hebben, stel ik vast dat de vragen afdoende beantwoord zijn. Ik dank de heer Veraart hiervoor. Het woord is aan de heer Sierts.

De heer **Sierts**: Voorzitter. Ik begin met de vraag die mij persoonlijk het meest aan het hart gaat, namelijk de kwestie van de intercity's naar het noorden. Ik ben namelijk geboren in Groningen en «ik ha sa wat ien jier yn Frylân wenne». Daarnaast ben ik nog steeds een zeer frequent gebruiker van het intercityproduct van de Nederlandse Spoorwegen. Ik spreek dus ook uit ervaring.

Ik denk dat je de vraag in twee delen kunt opsplitsen, ten eerste het algemeen beleid. Aan het verhaal van de intercity naar het noorden valt mij op dat wij een paar jaar geleden nog gezellig zaten te praten over zwevende treinen die met enorme snelheden naar het noorden zouden rijden. Dat ging misschien iets te ver en dat is nu ook van tafel. Nu zie je de opmerkelijke beweging dat in het noorden ineens alle aandacht gaat naar het regionale en het lokale vervoer. Dat is buitengewoon. Eerst wil men heel snel naar Schiphol en vervolgens lijkt het erop dat men dit de rug toekeert en helemaal vergeet dat landsdelige verbindingen in de richting van Zwolle en de Randstad toch ook niet onbelangrijk zijn. Ik vind dit opmerkelijk en betreuenswaardig. Het zou goed zijn als de bestaande intercityverbindingen fiks sneller worden. De reizigers hebben mijns inziens ook dringend behoefte aan intercity's naar het noorden. Vroeger trokken die ook heel veel automobilisten. Toen waren er veel park-and-ride-reizigers op diverse stations. Bovendien wordt de hoeveelheid ov-studentenkaarthouders relatief steeds groter. Dat maskeert een gevoelde achtuitgang in de kwaliteit. Dat waren mijn opmerkingen over het algemeen beleid.

De vraag betreft ten tweede de concessie. Ik vervat mijn opmerkingen daarover in vier concrete punten, anders wordt het te lang. Het eerste concrete punt is dat het heel goed is om de regiotrein Zwolle-Groningen bij NS te houden, maar dan wel als doorgaande stopintercity en bij voorkeur twee keer per uur. Dat zorgt voor een goede park-and-ride-gelegenheid voor de diverse stations. Mocht de NS vasthouden aan knippen, dan lijkt het mij verstandiger om die treindienst aan te besteden, want er zijn toch wel aanwijzingen dat de markt daar beter mee overweg kan. Vanuit het perspectief van de reiziger zijn de doorgaande verbinding en de stopintercity heel belangrijk.

Het tweede punt gaat over de wijze waarop je kunt versnellen. Wij weten ook dat onze minister niet ruim in het geld zit. Als je leuke ideeën hebt, moet daar ook een budget bij horen. Mocht een nieuwe spoorlijn Groningen-Drachten-Heereveen inderdaad niet doorgaan, dan doe ik de suggestie om het noorden te vragen om een deel van het vrijvallende RSP-budget – laten wij zeggen 15% – aan te wenden voor een robuuste aanpak van de flessenhals Hattemberbroek-Zwolle-Meppel. Dat is namelijk een behoorlijk probleem dat volgens mij onderschat wordt. Ik geef er een concreet voorbeeld van. Er wordt nu heel veel geld uitgegeven aan de motie-Koopmans op stuk nr. 41 (27 658), 44 mln. geloof ik, voor het versnellen naar 45 seconden van in- en uitrijden van het station. Als de

trein bij Hattermerbroek, Meppel of Herfte een keer een geel sein tegenkomt, weten de reizigers wel hoe veel vertraging je hebt. Dat is aanzienlijk meer dan die 45 seconden, maar dit verdampst een beetje. Je ziet daar heel duidelijk een begin van een congestieprobleem. Dat wordt duidelijk steeds erger, maar het wordt erg onderschat.

Het derde is punt is: verplicht NS – ik zeg echt «verplicht» en kom daarbij ook op het materieel waar de heer Bashir vragen over stelde – tot de aanschaf van nieuw intercitymaterieel voor de verbinding Den Haag-Almere-Groningen- Leeuwarden dat toegankelijk is en minimaal 200 km/h kan rijden. Versnel bovendien het traject Almere-Lelystad tot 200 km/h, zodat je echt een fiks lange afstand – ik geloof dat het 90 km tot 100 km zijn – 200 km/h kunt rijden. Ik denk ook dat het redelijk is dat je het noorden daarvoor vraagt om een bijdrage uit het RSP, laten wij zeggen 10%. Dan praat je toch over een inzet van 55,7 mln. Dat lijkt mij een solide financiële onderbouwing.

Ik kom nu op het vierde punt over de intercity's naar het noorden. Ik adviseer om een inspanningsverplichting voor NS op te nemen om het intercitytraject Utrecht-Zwolle in de periode tot 2025 te ontwikkelen naar een kwartiersdienst. Ik noem dit bewust een inspanningsverplichting. Ik merk namelijk dat NS op basis van vervoerswaardemodellen het idee heeft dat er niet zo veel groei zit op het traject Utrecht-Zwolle. Ik denk dat NS zich daar ernstig in vergist. De congestiedruk, met name als je richting Utrecht rijdt, is heel groot. Door een kwartiersdienst kun je een zodanige kwaliteitssprong bereiken dat je reizigers in de trein krijgt.

De heer **Monasch** (PvdA): Die snelheid van 200 km/h sprak mij aan. Kunt u daar nog even op ingaan?

De heer **Sierts**: Ik ga nu meteen in op de vraag van de heer Monasch over de rijtijdverbetering. Ik heb al een concreet voorbeeld gegeven. Ik denk dat dit een heel goed punt is. ProRail is daar ook mee bezig. In de vervoersconcessie zou ik graag het sneller in- en uitrijden van stations verwerkt zien, evenals de hogere topsnelheden. Die hebben een relatie met beveiligingssystemen. Verder zou er een betere doorstroming in moeten komen, zodat je minder rijtijdmarginen nodig hebt. Wat de politiek betreft noem ik in dit verband de motie-Van Gijssel op stuk nr. 13 (26 200 XII), de motie-Hofstra op stuk nr. 23 (28 000 XII) en de motie-Van Hijum op stuk nr. 224 (22 026). Ik denk dat er in zijn algemeenheid een grote behoefte is aan rijtijdverkorting.

Ik voel mij zeer vereerd met de vraag over het materieel van de heer Bashir, maar ik ben niet echt een materieelexpert. Ik zal een kort antwoord wagen. Bij de toegankelijkheid, waar de heer Bashir speciaal naar vroeg, viel mij op dat er een soort van gaatje zit in het conceptbeleidsvoornemen. Daar staat namelijk dat het nieuwe materieel toegankelijk moet zijn. Dat klinkt heel interessant, maar de NS heeft natuurlijk ook de mogelijkheid om tweedehandsmaterieel te kopen of te leasen. Dat hoeft dan niet toegankelijk te zijn. Het is niet onaannemelijk dat NS dat gaat doen. Daardoor zal een behoorlijk deel van het materieel tot 2025 nog steeds niet toegankelijk zijn. Ik vraag mij af of de Kamer dat zo wil. Een andere vraag over het materieel betrof AnsaldoBreda. Ik denk dat het voor iedereen duidelijk is dat er bij de aanbesteding door NS een aantal dingen niet helemaal goed gegaan is. Er is gekozen voor een leverancier waarvan bekend is dat die veel leveringsproblemen had. Andere vervoerders kunnen geen treinen toveren en NS kan dit ook niet. Dat is helaas in het verleden fout gegaan, maar vandaag kunnen wij daar niet zo veel meer aan doen, vrees ik.

Verder moet ik de vraag van de heer Slob nog beantwoorden. Ik zal het kort proberen te houden. Die vraag ging over de toelichting over de decentralisatie van de stoptreinen in Oost-Nederland. Je ziet dat de decentralisatie tot nu toe gebaseerd is op een – wat ik noem –

«knipbeleid». Dit houdt in dat de minister wat onrendabele lijntjes afknipt. Die komen dan bij de provincies terecht. Die hebben daar de afgelopen jaren heel goed werk mee gedaan. Dat hebben zij samen met de private vervoerders gedaan en dat smaakt naar meer. Het is echter ook belangrijk om dan te denken aan een zogenaamd «plakbeleid». Misschien kan ik daarvoor beter het woord «integratie» gebruiken. Dit houdt in dat je heel goed moet bekijken waar je door middel van het koppelen van verbindingen kwaliteitsverbetering kunt bereiken. Gezien de tijd is het echter niet verstandig dat ik daar nu uitgebreid op inga.

De **voorzitter**: U hebt mijns inziens genoeg stof voor discussie doen opwaaien. De heer Slob heeft nog een aanvullende vraag.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Sierts kan ook iets op papier zetten en ons dat toesturen. Wij hebben namelijk wel behoefte aan dat soort concrete toepassingen.

De heer **Sierts**: Dat is mogelijk.

De **voorzitter**: Dank daarvoor. Als u het naar onze griffier stuurt, zorgen wij voor de verdere verspreiding onder de commissieleden. Het woord is aan de heer Wigbels.

De heer **Wigbels**: Voorzitter. Ik ga allereerst in op de vraag of er op korte termijn maatregelen mogelijk zijn die ook in de eindsituatie werken en dan niet te veel kosten. Het antwoord op die vraag is «ja», die maatregelen zijn er. De minister heeft in 2010 al een rapport ontvangen waarin alle maatregelen opgesomd zijn. In feite zijn alle maatregelen die daarin staan om het geluid van de wielen en de rail te dempen, zowel in de huidige situatie als in de eindsituatie effectief. Als die nu worden toegepast, betekent dat sowieso geen weggegooid geld in de eindsituatie. De maatregelen voor het aerodynamische geluid bij hogere snelheid zijn nu nog wat lastiger te bepalen. Daarvoor moeten eerst nog metingen plaatsvinden. Die maatregelen kunnen dan later eventueel nog toegevoegd worden.

Een andere vraag ging over de bak: is het niet ironisch dat de bak die bedoeld is om geluid te dempen, juist het probleem is? Dat is zo. De bak is geluidsdempend bedoeld voor beide kanten van het spoor. Er staan ook geluidsschermen bovenop, omdat er aan beide kanten woningen op korte afstand van het spoor staan. In de voor het tracébesluit gebruikte rekenmodellen is er echter van uitgegaan dat er in die bak geen reflecties plaatsvinden, dus dat het geluid geabsorbeerd wordt. Nu ligt daar een harde betonnen bak en staan er glazen geluidsschermen op. U kunt zich dus voorstellen dat het geluid gewoon heen en weer kaatst, net zolang tot het aan de bovenkant onverminderd naar buiten komt. Dat is dus inderdaad het probleem en daar is wat aan te doen met hetzelfde onderzoek dat de minister al in 2010 had. Daar staat een serie maatregelen in die allemaal toegepast kunnen worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een vraag over de geluidsoverlast in Lansingerland. Heeft het plan om er naast de snelle treinen ook nog allerlei intercity's tussendoor te laten rijden, naar uw inschatting vervelende gevolgen voor het geluidsniveau? Of is dat geen probleem voor de belasting van de aangrenzende woningen?

De heer **Wigbels**: Andere treinen dan er nu rijden zouden een probleem kunnen zijn, in die zin dat we niet weten hoe het rolgeluid van die treinen zich in die bak gedraagt. De ervaringen met de huidige Fyra-treinstellen – het gaat om oude intercityrijtuigen – zijn niet goed. Die maakten in het begin heel veel geluid en de remsystemen moesten aangepast worden. Ik

kan mij dus voorstellen dat ook bij modernere intercityrijtuigen of andere treinstellen eerst aanpassingen noodzakelijk zijn.

De **voorzitter**: Dank. Als volgende is het woord aan de heer Van Paridon.

De heer **Van Paridon**: Ik heb van de heer De Jong en de heer Aptroot twee vragen gekregen over de waarde van het hoofdrailnet. Ik vergelijk de concessie hoofdrailnet met een concessie om olie te winnen in de Noordzee. Als de overheid een dergelijke concessie geeft aan bijvoorbeeld Koninklijke Olie, gaan we heel goed berekenen hoeveel olie er zit, hoeveel dat opbrengt en hoeveel dat kost. De overheid wil dan natuurlijk een redelijke marge van de opbrengst van een dergelijke concessie ontvangen.

De hoofdrailnetconcessie is eigenlijk ook een winstgevende concessie, althans je kunt die winstgevend exploiteren. Het is dus heel logisch voor de overheid om als aanbestedende dienst een indruk te hebben van de kosten en de opbrengst over een periode van tien jaar en te bekijken wat een redelijke vergoeding voor het Rijk is. Het Rijk investeert ongeveer 1 mld. à 2 mld. in de infrastructuur. Ik heb niet alle stukken gelezen maar ben het tot nu toe niet tegengekomen. Dat verbaast me eigenlijk, want de rijksoverheid zet daarmee een heel groot goed in de markt.

Ook heb ik geen heel scherpe benchmark gezien. Stel dat je de kosten van de huidige vervoerder als beginpunt neemt. Het kan zijn dat andere vervoerders, in het binnen- of buitenland, dat goedkoper doen. Aan de hand van een benchmark kan men bekijken of het rendement op zo'n hoofdconcessie wellicht niet groter is dan men dacht.

Ook uit het feit dat er aan deze hoorzitting allemaal vervoerders uit binnen- en buitenland deelnemen die heel graag op dat hoofdrailnet willen rijden, blijkt dat het hoofdrailnet heel veel waarde heeft. In de stukken ben ik een dergelijk zakelijke en professionele toon, waarmee de overheid aangeeft dat de concessie heel veel waarde heeft als zij in de markt zou worden gezet, niet tegengekomen. Ik begrijp het ook wel. Er is immers een combinatie gemaakt van concessievergoedingen van HSL-Zuid en het overige net. Dat maakt het doorgronden van de stukken zeer ingewikkeld, maar neemt niet weg dat de zojuist door mij genoemde analyse ontbreekt.

De vraag van de heer De Jong had betrekking op de groei. Ik ben van mening dat men de waarde van de concessie in 2015 moet berekenen en dat men vervolgens van de vervoerder, de operator, mag verwachten dat hij enige efficiencywinst en opbrengstengroei realiseert gedurende deze tien jaar. Mijn belangrijkste punt is dus als volgt: maak geen statische maar een dynamische afspraak met de vervoerder. De overheid moet ervoor zorgen dat zij tien jaar lang een deel van die groeiende opbrengsten of efficiency naar zich toe haalt.

De heer Slob heeft gevraagd naar het programma van eisen. Ik heb het programma van eisen doorgelezen. Daarbij heb ik me de volgende vraag gesteld. Als ik dit als aanbestedende dienst in de markt zou zetten, zou ik daar dan gelijksoortige en vergelijkbare aanbiedingen op krijgen en zou ik dan een winnaar kunnen aanwijzen? Dat is niet het geval. Die scherpste heeft het absoluut niet. Als die scherpste ontbreekt omdat het niet smart geformuleerd is, voldoet het ook niet aan het niveau van openbare aanbestedingen. Als aanbestedende dienst heb je altijd een beetje te maken met een strijd tussen inpuiseisen en functionele eisen. Je wilt functionele eisen stellen om vervoerders de ruimte te geven hun kennis en creativiteit in te zetten, maar er moet ook een minimum aan inpuiseisen zijn om biedingen vergelijkbaar te maken. Ik zal een aantal voorbeelden geven aan de hand van het huidige programma van eisen. Er staat dat NS de plicht heeft om ervoor te zorgen dat de reiziger een redelijke kans op een zitplaats heeft. Dat kan 70%, 80% of 90% zijn, maar ook 40%. Het is maar net wat je redelijk vindt en of je in bijvoorbeeld de daluren of de

spits meet. Een ander voorbeeld luidt als volgt: «NS neemt als grootste vervoerder in het spoorstelsel haar verantwoordelijkheid en zoekt op positieve wijze de samenwerking met de infrastructuurbeheerder en andere vervoerders». Ik schrijf dergelijke zinnen niet op in een programma van eisen. Dat zijn meer beleidsmatige zinnen die je bijvoorbeeld aan de Tweede Kamer schrijft.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Aansluitend op wat het programma van eisen betekent voor het maken van vergelijkingen en voor andere spelers op dit terrein, heb ik een aanvullende vraag. Is er wel sprake geweest van fair play, als dit het uitgangspunt was?

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb een korte vraag. Mijn vraag was ook of die 10% in groei die meegenomen wordt in de prijs die ervoor betaald wordt, een realistisch beeld geeft, juist om te voorkomen dat we in de toekomst weer met zo'n debacle te maken krijgen.

De heer **Van Paridon**: Ik heb wat moeite om beide vragen te doorgronden. Wat de vraag van de heer Slob over fair play betreft: volgens mij is er door de Kamer voor gekozen om bij voorkeur onderhands te gunnen. De vraag van fair play is niet helemaal aan de orde, omdat andere vervoerders niet de ruimte wordt gegeven om mee te bieden. Ik bedoel te zeggen dat aanbesteden of onderhands gunnen een professie, een echt vak, is. Dat moet je met ongelooflijke scherpheid doen, tenminste als je een resultaat wilt boeken dat vergelijkbaar is met een openbare aanbesteding. Dus moet je ook een heel goed programma van eisen en een goed bestek maken. Ook moet je het op een dusdanige wijze op de aanbestedingskalender zetten dat alle concurrenten kunnen zien wat er in het bestek staat, wat de gunningscriteria zijn, welke vragen er door NS gesteld worden en welke antwoorden er door het ministerie – dat zijn de zogenaamde nota's van inlichtingen – zijn gegeven. Het laatste is gebruikelijk bij openbare aanbestedingen en moet je ook in dit proces doen. Daarmee voorkom je namelijk dat wat NS en het ministerie hebben uitonderhandeld, opeens naar buiten komt en er wordt gezegd: dit is het. Volgens de heer Slob is openbaar aanbesteden als terugvaloptie niet helemaal goed. Dat zou kunnen. Ik denk dat het openbaar aanbesteden van het hele hoofdrailnet wellicht een te grote stap is. Je kunt echter andere terugvalopties bedenken die ook pijn doen. Bijvoorbeeld als er uit de gunningsprocedure geen deal komt, kun je zeggen: er kan alleen aan een tweede ronde worden meegedaan als de vergoeding op het hoofdrailnet 25% hoger wordt. Je kunt allerlei terugvalopties bedenken die implementeerbaar zijn en enigszins pijn doen als er niet tot overeenstemming wordt gekomen.

De vraag van de heer De Jong over de 10% heb ik in de eerste ronde een beetje vermeden – mijn excuses daarvoor – omdat ik niet helemaal begreep waar de 10% over ging.

De heer **De Jong** (PVV): Rondom de hsl wordt een bepaald bedrag betaald. Dat wordt vergeleken met de afgelopen periode. In 12 jaar tijd wordt 142 mln. door NS naar voren gebracht. Dat zou neerkomen op een groeipercentage voor de hsl van 10% per jaar. Herkent u dit en, zo ja, geeft dat een realistisch beeld van het aantal reizigers dat daarvan gebruik zal gaan maken?

De heer **Van Paridon**: Ik herken het niet, maar dat kan zijn omdat ik de Kamervragen en de antwoorden, evenals de brief over de hsl, vrij complex vond. Ik begreep dat er vanaf de beginperiode tot 2024 een gemiddelde vergoeding van 101 mln. betaald zal worden voor de concessie voor HSL-Zuid. Daarom begreep ik de door de heer De Jong genoemde groei van 10% niet.

De **voorzitter**: Om te voorkomen dat u in aanwezigheid van ons allen gaat proberen te achterhalen wat er precies bedoeld wordt, stel ik het volgende voor. We hebben elkaars contactgegevens. Ik heb ook geen terugvaloptie met betrekking tot het eindtijdstip van dit overleg, 18.00 uur. Als u het dus goed vindt, zou ik dit blok willen afronden en u hartelijk willen danken voor de tijd die u genomen hebt om ons wijzer te maken op dit complexe dossier. Namens de commissie dank ik u hartelijk voor het beschikbaar stellen van uw tijd.

Blok IV: Overheden

Gesprek met:

- De heer Janssen (gedeputeerde, namens de provincie Limburg en Parkstad Limburg)
- Mevrouw Biezen (gedeputeerde, namens de provincies Overijssel en Gelderland)
- De heer De Paepe (wethouder gemeente Lansingerland)
- De heer Smit (wethouder gemeente Den Haag)

De heer **Janssen**: Voorzitter. De provincie Limburg is verheugd dat de minister de decentralisatie in Limburg wil realiseren. Wij zijn verheugd, omdat wij de ambitie hebben om als regisseur op te treden. De vraag die echter heel erg speelt, is: wat merkt de reiziger ervan? De kern van de decentralisatie – daar hebben we al vijf jaar ervaring mee – moet in ieder geval zijn dat de reiziger daar beter door wordt gefaciliteerd. In Limburg hebben wij ervaring met het visgraatmodel, waarin de regiotaxi en de bus de treinreiziger naar de trein vervoeren. Daardoor ontstaat in ieder geval een optimalisatie van het vervoer van de treinreiziger richting de treinen. Waarom willen wij decentralisatie en overname van de treindiensten? Ik geef een aantal voorbeelden. Het past in het multimodale systeem in Limburg – zoals bewezen met de Maaslijn en Heuvellandlijn – van een vervoerskundige en bedrijfsmatige integratie van trein, bus en regiotaxi. Er is één regisseur op het totale netwerk. De ketenbenadering past bij de wens van de reiziger om van deur tot deur te worden bediend. Ook is het passend bij de regionale vraag. De provincie als regisseur kan deze passendheid zeker waarborgen. Het is echter evident dat het Rijk een passende vergoeding moet geven, omdat de stoptreindiensten in Limburg geen positieve businesscase kennen.

Wat willen wij als provincie? Wij willen op zijn minst break-even draaien. De provincie moet kostenneutraal kunnen exploiteren en geen extra concurrentie meer krijgen door extra IC's in te zetten op de lijnen in Limburg. Mogelijke knelpunten kunnen wij door een samenloop oplossen. Daardoor dwingen wij de vervoerders en infrabeheerder om de reiziger centraal te stellen. Wat de reiziger ervan merkt, moet de kernvraag van de discussie zijn.

Dan kom ik bij het onderwerp «grensoverschrijdend vervoer». Limburg grenst meer aan het buitenland dan aan het binnenland. Het slechten van de grenzen van de infra zijn van levensbelang, voor Limburg maar ook voor andere provincies, zowel economisch, toeristisch als op het gebied van de volkshuisvesting. Denk bijvoorbeeld aan het krimpvraagstuk dat in Limburg momenteel speelt. Het is dus niet alleen een probleem van de regio maar ook van het land. Investeer dus in meer grensoverschrijdende verbindingen. Momenteel is de rol van het Rijk te sterk gefocust op het regisseren van de regio. Laat als Rijk de regie los en laat de regio echt de regisseur zijn. Het Rijk moet echter wel medeverantwoordelijk zijn en blijven als vervoersautoriteit en concessieverlener voor het HRN. Dit moet echter ook in de praktijk worden gebracht. Mijn vraag is dan ook: waarom wel verantwoordelijkheid nemen voor de HSA en niet voor andere verbindingen?

Tot slot. De regio ziet graag het volgende. Zorg voor een economische structuurverbetering middels goede verbindingen tussen Maastricht-Luik, Venlo-Düsseldorf en Eindhoven-Aken. Investeer daarom in goed grensoverschrijdend openbaar vervoer.

Mevrouw **Biezen**: Voorzitter. Dank voor de uitnodiging om namens Oost-Nederland deel te nemen aan deze hoorzitting. Ik heb overigens gemerkt dat het onderwerp ook bij de andere provincies leeft. Zoals u weet, is in de afgelopen jaren een dertigtal onrendabele, regionale treindiensten zeer succesvol gedecentraliseerd. Door de kwaliteit en de frequenties te verhogen en de aansluiting op het regionale busvervoer te verbeteren is het aantal reizigers in Oost-Nederland en ook in andere provincies flink gestegen. Decentralisatie heeft mede door toedoen van kennis en expertise van regionale vervoersautoriteiten geleid tot een significant beter ov voor de reiziger. Dat laatste is precies waar we het allemaal voor doen. Ook bij deze nieuwe vervoersconcessie staat het belang van de reiziger voorop; een reiziger die zijn reizen grotendeels multimodaal maakt en die in 80% van de gevallen maximaal 40 km reist. Dit multimodale, regionale karakter van een reis rechtvaardigt een rol van de provincie. In Oost-Nederland hebben we bewezen die rol aan te kunnen. Daarom willen wij, uiteraard samen met het Rijk, ProRail, NS en andere vervoerders, bijdragen aan een nog beter reisaanbod voor de reiziger.

Om dit te kunnen doen, is een vijftal zaken onontbeerlijk. In de eerste plaats: een actieve en gelijkwaardige afstemming tussen NS, regionale vervoerders en provincies. Hierbij gaat het onder meer over afstemming tussen verschillende dienstregelingen van trein en regionaal openbaar vervoer. In de tweede plaats: de prestaties van NS moeten meetbaar en afrekenbaar zijn. Hierbij dienen absolute aantallen reizigers in plaats van reizigerskilometers het belangrijkste criterium te zijn binnen een nieuwe concessie. In de derde plaats: laat regio's mede bepalen waar nieuwe stations komen, waardoor bij nieuwe woon- en werklocaties tijdig openbaar vervoer wordt gerealiseerd. Nu ervaren we het als een belemmering dat uitsluitend NS bepaalt waar nieuwe stations komen. In de vierde plaats: laat binnen de nieuwe concessie ruimte voor experimenten. In de vijfde plaats: laat het Rijk, ProRail, NS, de FMN en de provincies samen de voorwaarden voor de decentralisatie van stoptreinen vaststellen, inclusief afspraken over het bijbehorende budget. Door deze zaken goed te regelen is de provincie in staat de reiziger te bieden wat hij zoekt, namelijk kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer waarmee hij of zij veilig en comfortabel van A naar B kan reizen. Wij bieden bij dezen aan onze ervaringen met het opstellen van vervoersconcessies met de Kamer te delen.

De heer **De Paepe**: Voorzitter. Het lijkt er soms op dat het vanmiddag meer gaat over de financiën dan over de beleving en de consequenties voor de mensen die langs het spoor wonen. Het lijkt mij goed om dat aspect voor het voetlicht te brengen.

Lansingerland heeft een serieus en groot probleem. Wij hebben te maken met een forse overschrijding van geluidsnormen van de hsl. Wij vragen de Kamer nog dit jaar effectieve en duurzame maatregelen te nemen om deze overschrijding te stoppen. De gemeente heeft eerst metingen en onderzoeken laten uitvoeren door DCMR. Daaruit zijn maatregelen voortgevloeid om de geluidsbelasting te verminderen. Aangevoerd is echter dat deze maatregelen onvoldoende effectief zijn. Er is namelijk nog steeds sprake van een forse overschrijding van de geluidsnormen. Toenmalig minister Eurlings heeft daarop toegezegd dat de geluidsnormen van 57 dBA uit het tracébesluit worden gerespecteerd. Nog steeds echter worden nu, begin 2012, de normen fors overschreden. DCMR en TNO hebben de overschrijding objectief gezamenlijk vastgesteld. Ook de

huidige minister heeft geconstateerd en erkend dat dit het geval is. Zij heeft toegezegd een pilot naar de te nemen maatregelen te starten, maar de uitvoering daarvan verloopt stroperig. In het kader van het tracébesluit verplichtte de toenmalig minister de gemeenten om vlak langs het spoor 1850 extra woningen te bouwen. Juist in dit gebied constateert de gemeente nu dat er sprake is van een overschrijding. De hsl gaat in 2012 conform de dienstregeling nog sneller en nog vaker rijden. De geluidsnormen zullen dan op nog grotere schaal overschreden worden. Volgens berekeningen leidt dat tot een stijging van het geluidsniveau met 4 dBa. Dat is meer dan een verdubbeling van het geluid. Hieruit blijkt dat in Lansingerland sprake is van een ernstige geluidsoverlast en dat deze overlast zonder geluidsbepalende maatregelen sterk gaat toenemen. Uit onderzoek van de GGD blijkt ook dat dit leidt tot slaapverstoring en andere gezondheidseffecten voor onze inwoners. De tijdelijke situatie met gecombineerd materieel levert al sinds 2009 zeer hinderlijk geluidsoverlast op voor onze inwoners. De geluidsschermen in combinatie met de tunnelbak vermeerderen het lawaai in plaats van dat ze een dempend effect hebben. Met zekerheid kan worden gesteld dat onze inwoners zonder aanvullende maatregelen in de eindsituatie nog meer geluidsoverlast gaan ervaren. Dat kan en mag niet gebeuren. Daarover bestaat ook in toenemende mate grote maatschappelijke onrust. Wat vragen wij de Kamer? Wij vragen haar om de bestuurlijke toezegging daadwerkelijk, voortvarend en nog dit jaar na te komen. Op de korte termijn – dit jaar – moeten geluidsbepalende maatregelen worden gerealiseerd, zodat het geluid van de treinen binnen de toegestane geluidsnorm van 57 dBa en verleende hogere grenswaarden blijft. Op de langere termijn moeten de noodzakelijke structurele maatregelen worden getroffen, waarbij we niet uit kunnen sluiten dat onconventionele maatregelen zoals een overkapping noodzakelijk kunnen zijn. Laat onze inwoners nu niet meer langer in deze normoverschrijdende geluidsoverlast zitten. Doe er wat aan.

De heer **Smit**: Voorzitter. Dank voor de uitnodiging namens de gemeente Den Haag en de gehele stedelijke agglomeratie, en misschien ook nog wel een beetje namens Dordrecht en Leiden. Ik heb contact gehad met de collega's.

Ik begin met de Haagse agglomeratie en de internationale verbindingen vanuit deze agglomeratie. Ik kan mij natuurlijk heel breed maken door te zeggen dat Den Haag na Amsterdam de grootste hoofdkantorenstad van internationale vestigingen in Nederland is, met KPN, Siemens, Shell, AEGON, Tele2, Fugro, Q8 et cetera. Of door te zeggen dat wij de tweede VN-stad in de wereld zijn. Deze stad heeft straks echter geen internationale treinen meer. Wij gaan van ongeveer 20 à 21 internationale treinen vorig jaar terug naar nul binnen enkele maanden. De Thalys is verdwenen en de Beneluxtrein verdwijnt ook. Er zijn afspraken met de Belgen over acht rechtstreekse treinen Brussel-Den Haag per dag. Die afspraken worden niet nagekomen. Ze stammen uit 2005 en zijn dus zeven jaar oud, terwijl ze al eerder in een concessie waren opgenomen. Die treinen rijden straks dus niet. We hebben dan geen internationale treinverbindingen meer. Overstappen is het devies. Ik kan de Kamer verzekeren dat het college geen enkel gesprek heeft met een vertegenwoordiger van een internationale instelling of een internationaal georiënteerd bedrijf dat daar niet over gaat.

Ik heb daar een anekdote over. Wij hadden laatst een ontmoeting met leden van het Internationaal Gerechtshof in het Vredespaleis. De leden van het gerechtshof vroegen hoe het daar nu mee staat. Ik antwoordde daarop dat dit wellicht een internationaal dispuut is dat hen ooit nog eens bereikt. Daarop zeiden ze: ja, maar wij zijn belanghebbenden en dan moeten wij ons onbevoegd verklaren. Dat is natuurlijk geestig, maar het geeft een beetje aan dat als het definitief op een doodlopende weg

belandt, er wellicht ook geen uitweg is. De Belgen komen weliswaar hun afspraken niet na, maar misschien kan Nederland er ook iets meer aan doen dat dit gebeurt.

Ik kan mij van alles voorstellen bij de maatregel die is genomen ter zake van de reconstructie van het hoofdconcessienet, door de lijn Amsterdam-Rotterdam die door de polder gaat, daarin op te nemen. Dat kan toch ook repercussies hebben voor de treinbediening van Den Haag. Den Haag is een volwassen bestemming met een conglomeratie van 1,1 miljoen inwoners en 500 000 banen, waarvan 64 000 in de internationale sector. Toch is er ook een gecumuleerde waarde vanuit Amsterdam, Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam. Die is mede bepalend voor de bediening van Den Haag op het nationale treinennet. Als die gecumuleerde waarde facultatief wordt, is dat niet bevorderlijk voor het garanderen van de treinbediening van Den Haag op het niveau dat voorzien was totdat deze maatregel werd genomen. Ik mag ook namens Dordrecht spreken. Het is helder dat de verbinding naar het zuiden daar onder druk staat vanwege deze maatregel, maar wellicht ook onze verbinding naar Schiphol via Leiden. De eerste verbinding per uur naar Schiphol via Leiden – we hadden er zeven, dat zijn er nu zes – is al vervangen door een trein via Haarlem. Daar maak ik mij toch ook zorgen over. Kan in de concessie van de NS straks worden meegenomen dat het bedieningsniveau van de genoemde steden op die lijn een beetje behoorlijk blijft?

De **voorzitter**: Ik weet niet of uw betoog nog sterker was geweest als u had gezegd dat Den Haag ook de vestigingsplaats is van de Tweede Kamer. Ik denk dat ons dat zeker had aangesproken.

De heer **Smit**: Maar dat weet u!

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden om één vraag te stellen.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik had eigenlijk drie vragen, maar dan kies ik voor de bijdrage uit Limburg. Hoor ik de heer Janssen goed zeggen dat hij geen extra intercity's in Limburg wil hebben en die wil inruilen voor stoptreinen? Zit daar de politieke filosofie achter om reizigers van buiten over te laten stappen of om Limburg een bepaalde positie te geven? Ik hoor echter vanuit NS dat een groot deel van de reizigers via het spoor van buiten Limburg komt. Ik snap deze opmerking dus niet. Kan de heer Janssen daar een verhelderende opmerking over maken? Of moet ik mijn reistijd naar Limburg grondig aanpassen en straks wellicht ook mijn paspoort meenemen?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Smit. Hij stelt dat al zijn treinen naar het buitenland gaan verdwijnen en men dus moet overstappen. Kan hij iets meer uitleggen waarom dit zo gelopen is? Met daaraan gekoppeld de hoofdvraag wat het dan nog voor zin heeft om het in de concessie op te nemen. Het lijkt mij namelijk een internationaal conflict. Dan kunnen we 1000 dingen in de concessie opnemen. In hoeverre heeft de hartenkreet van de heer Smit aan de Tweede Kamer zin voor de oplossing van zijn probleem?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De heer Smit zei dat er acht treinen moeten rijden tussen Den Haag en Brussel en dat die nog steeds niet rijden omdat de afspraken niet worden nagekomen. Is dat alleen te wijten aan de Belgen? Of spelen wijzelf ook een rol?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Kan de heer Janssen aangeven wat de reiziger in Limburg ervan gaat merken als het FMN-plan wordt uitgevoerd conform het voorstel van de minister en welke kosten en baten daar voor de provincie Limburg mee gemoeid zijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij met de vragen aan de heer Smit. Hij heeft namelijk gelijk. Dat vind ik ook van de heer De Paepe. Dat moeten we oplossen. Ik houd een vraag over aan mevrouw Biezen. Ik heb haar verhaal gehoord. Er ligt een voorstel van de regering. Er is een plan van de FMN, waardoor in het gebied van mevrouw Biezen heel iets anders gaat gebeuren. Welk voorstel heeft haar voorkeur en waarom?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben het ook eens met de heer Smit en de heer De Paepe. Mijnheer Smit, ik ben er vanmorgen ook al voor opgekomen bij de Belgen, maar het zag er niet goed uit. Ik heb een vraag voor de heer Janssen die aansluit bij de vraag van de heer Monasch. Hij zegt wel een zak geld te willen krijgen, maar daar geen extra intercity's voor in te willen zetten. Ik begrijp daar helemaal niets van. Aan de ene kant heeft hij net duidelijk gemaakt enthousiast te zijn over het aanbesteden van het spoor in zijn provincie. Aan de andere kant noemt hij twee forse beren op de weg. Hij zegt namelijk een reële financiële bijdrage te verwachten van het Rijk. Dat lijkt mij nogal problematisch, want NS krijgt een dergelijke bijdrage ook niet van ons. Waar denkt de heer Janssen dat het vandaan moet komen en hoe hoog denkt hij dat dat bedrag moet zijn? Ook heeft de heer Janssen in het kader van de tariefsvrijheid gezegd waar concurrentie tussen vervoerders toe kan leiden ...

De **voorzitter**: U hebt al een vraag gesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben bijna klaar. Dit hoort er allemaal bij.

De **voorzitter**: Ik snap dat het een lange vraag is, maar de collega's hebben ook allemaal één vraag gesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben bijna klaar, maar dit heeft er echt mee te maken. De heer Janssen wil echter ook geen tariefsharmonisatie, want dan zal NS leidend zijn. Mijn vraag is dan: wat wil de heer Janssen dan wel?

De **voorzitter**: Mijnheer De Paepe, in uw bijzin gaf u aan dat u nadenkt over een overkapping. Wil uw college dat eventueel onderzoeken en de resultaten van dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Dat was mijn vraag als woordvoerder van de CDA-fractie. Als eerste is het woord aan de heer Janssen.

De heer **Janssen**: Voorzitter. Ik pak het in het algemeen op. De reiziger wordt door de decentralisatie en het zogenaamde visgraatmodel beter bediend. De reizigers worden vanuit de regiotaxi en de bus naar de treinen geleid. Het streven is om de reiziger van deur naar deur te brengen. De treinreiziger zal daardoor beter bediend worden. Als provincie moeten we wel weten wat de verhouding tussen de kosten en de baten is. Tot op heden hebben wij daar geen zicht op. NS beschikt over bedrijfsgevoelige informatie die voor ons niet bekend is. Op het moment rijden twee keer per uur intercity's richting Randstad. Als de frequentie verhoogd wordt naar bijvoorbeeld vier keer, kan dat de decentralisatie van de stoptreinen in de weg zitten. De huidige IC-verbindingen zijn goed en moeten doorgetrokken worden. In gezamenlijkheid moet echter wel bekeken worden of het vier keer per uur laten rijden repercussies heeft op de decentralisatie en de stoptreinen die dan zullen rijden. Waarom willen wij toch een zak met geld hebben? De IC-verbindingen zijn rendabel en brengen veel op. De stoptreinen zijn echter niet rendabel. Wanneer de decentralisatie een feit is, dient de regio daarvoor gecompenseerd te worden. Onze regio zal er dan op inzetten om het verlies van deze

stoptreinen te minimaliseren, maar onze inzet moet er ook op gericht zijn om ongewenste effecten op de bus en de regiotaxi te compenseren. Wij zijn immers doende met de drie modaliteiten en het visgraatmodel.

Mevrouw **Biezen**: Voorzitter. Er werd gevraagd naar onze voorkeur voor de plannen. Het FMN-plan is op zich een goed plan. Wij zijn daar ook zeker niet tegen. Het geeft in ieder geval aan dat de markt in staat is om creatief en innovatief te denken. Eigenlijk hebben wij nooit eerder een voorkeur uitgesproken, maar ik denk dat wij er heel pragmatisch naar kijken. Wij stellen ons op het standpunt dat wij via duurzame samenwerking met NS tot goede afspraken kunnen komen. Als aan de vijf zojuist door mij genoemde voorwaarden of punten tegemoet wordt gekomen, zien wij goede mogelijkheden voor een goed op elkaar afgestemd regionaal en landelijk openbaar vervoer. Wij zien een aantal voordelen van deze samenwerking, vooral dat op een goede manier gesproken kan worden over de randvoorwaarden die bij decentralisatie horen. Als voor het FMN-plan wordt gekozen, wordt men gelijk gedwongen om te decentraliseren. Wij denken echter dat het goed is om rustig de tijd te nemen om met alle partijen te praten over de bijbehorende randvoorwaarden, met name wat de kosten en de opbrengsten betreft. Dat vinden wij een van de grote voordelen.

De heer **De Paepe**: Voorzitter. Ik dank de commissie dat men mij nog even in beeld heeft willen brengen. Wat de overkapping betreft, het volgende. Maatregelen op de lange termijn mogen de problemen op de korte termijn niet op de lange baan schuiven. Dat dreigt namelijk. Zo eenvoudig is een overkapping nu ook weer niet, als men zich realiseert wat daar allemaal bij komt kijken. Wij stellen nadrukkelijk dat wij dit jaar echt van de overlast af willen zijn. Daar wordt door onze bewoners al jarenlang naar uitgekeken. Ik kan de commissie verzekeren dat de maatschappelijke onrust op dit moment sterk toeneemt. Voorts heeft de minister ons schriftelijk een toezegging gedaan. Het ligt dus niet voor de hand om de bal nu naar de gemeente, naar de gedupeerde inwoners, te schuiven, door ons te vragen dat te gaan onderzoeken. Het is de verantwoordelijkheid van de minister om daar een onderzoek naar te doen. Het gaat bovendien om rijksinfrastructuur. Het is de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid om het tracé op deze gevoelige locatie en tussen twee kernen door neer te leggen. Wij mogen verwachten dat degenen die daarvoor verantwoordelijk zijn, ook hun verantwoordelijkheid nemen. Wij vragen u, parlementariërs, nadrukkelijk om daar verantwoordelijkheid in te nemen en daar stappen in te gaan zetten.

De heer **Smit**: Voorzitter. De heer Verhoeven stelde dat het opnemen in de concessie weinig zin heeft als het een internationaal conflict betreft. Dat is niet het geval voor de binnenlandse treinbediening. Daar heeft het met nadruk wel zin voor. Het tweede deel van mijn betoog ging daarover. In het kader van de internationale dimensie van de zaak kan ik moeilijk een antwoord geven op de vraag of het helemaal aan de Belgen ligt. De diplomatie tussen Nederland en België kent meer facetten en is al eeuwenlang zeer delicaat. Vervolgens ligt de fundamentele oorzaak natuurlijk in het feit dat de hsl voor de Haagse agglomeratie – van Leiden tot en met Delft – als een commerciële standalone-propositie is gedefinieerd, omdat we de lijn hebben aangelegd zoals hij is aangelegd. Ergens in de jaren negentig is dat besluit zo genomen. Dat maakt het natuurlijk niet aantrekkelijker en dat is een van de fundamentele problemen in dit verband. Of dat besluit overigens heeft bijgedragen aan de commerciële propositie om de normale hsl-bediening van Amsterdam naar Rotterdam commercieel te laten slagen, weet ik ook niet. Dat idee krijg ik in ieder geval niet. Het fundamentele punt is echter als volgt. Het is mij ook wel

duidelijk dat de commerciële propositie van een standalone van deze agglomeratie op het hsl-netwerk wat lastig is. Er zijn echter afspraken over gemaakt, terwijl bekend was dat dit lastig was.

De **voorzitter**: Ik dank de gasten hartelijk voor het verlevendigen van de discussie die wij gaan voeren met het kabinet. Ik dank alle aanwezigen voor hun betrokkenheid bij dit dossier. Ik wens iedereen wel thuis, ongeacht welke vervoersmodaliteit men gebruikt.

Sluiting 17.57 uur