

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

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

Nr. 451

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 19 december 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 4 november 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu en Minister Dijsselbloem van Financiën over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 september 2013 over de oplossing van de Fyla-problematiek en het definitieve tijdspad voor het komen tot de nieuwe beheer- en vervoerconcessie inzake alternatief voor de Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr.430);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 oktober 2013 met antwoorden op vragen van de commissie inzake een alternatief voor de Fyra V2502013Z20791 (Kamerstuk 22 026, nr.430);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 oktober 2013 inzake deadlines en termijnen alternatief Fyra en nieuwe vervoerconcessie (Kamerstuk 22 026, nr. 432);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juni 2013 inzake Ontwikkelingen Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr. 403);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 september 2013 met nadere informatie over grensoverschrijdende treinverbindingen (Kamerstuk 29 984, nr. 427);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 oktober 2013 inzake mogelijke gevolgen uitstel AO Fyra 3 oktober 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 431);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 oktober 2013 betreffende aanbieding 33ste Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 435);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 oktober 2013 inzake geluid HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 434);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 oktober 2013 inzake vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet (Kamerstuk 22 026, nr. 436).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

De griffier van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Kuiken
Griffier: Miserus

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: De Boer, Hoogland, Bashir, Beertema, De Rouwe, Van Veldhoven, Dik-Faber, Bisschop en Kuiken,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu en Minister Dijsselbloem van Financiën.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen allemaal. We zitten krap in de tijd vanochtend. Er is een ordevoorstel van mevrouw Van Veldhoven van D66.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Zoals u net terecht aangaf, zitten we krap in de tijd. Daarom stel ik mede namens de CDA-fractie voor om vandaag geen moties in te dienen, maar daarvoor een plenaire afronding of een korte tweede termijn te organiseren. Om met zo veel woordvoerders het debat zorgvuldig te kunnen voeren, ook met de Staatssecretaris, hebben we onze tijd hard nodig. Ik zou het nu willen beperken tot het inhoudelijke debat.

De **voorzitter**: Graag reacties daarop.

De heer **De Rouwe** (CDA): Akkoord, maar ik heb nog een andere vraag: waar is de penningmeester?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister van Financiën zou erbij zijn.

De **voorzitter**: De Minister van Financiën komt er zo aan. Ik wilde alvast met het ordevoorstel starten; dat leek mij efficiënt. Anderen over het voorstel van de D66-fractie?

De heer **Bashir** (SP): Steun voor het voorstel.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Eens met het voorstel van D66.

De heer **Bisschop** (SGP): Wat mij betreft ook steun.

De heer **Beertema** (PVV): Geen bezwaar tegen het voorstel.

De heer **Hoogland** (PvdA): We hebben een procedurevergadering gehad waarin we het een minuut of twintig hierover hebben gehad en waarin we van alles hebben verschoven om het vandaag te kunnen afronden. Wat mij betreft kunnen we onszelf ook wel eens wat beperkingen opleggen. We hebben ruim de tijd voor onze inbreng, inclusief het indienen van moties. Wat mij betreft zou het vandaag toch wel moeten lukken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daar sluit ik mij bij aan. We hebben alles voorbereid. We hebben inderdaad in verschillende procedurevergaderingen hierover gesproken. We wisten dat dit zo zou gaan. We hebben expliciet afgesproken om iets eerder te beginnen en iets langer door te gaan. Ik kijk dus een beetje met verbazing naar mijn collega's. Tegelijkertijd wil ik ook geen debatomogelijkheden van collega's in de weg zitten. Ik leg de bal dus terug bij u, voorzitter. Wat zijn de mogelijkheden? We hebben niet voor niets, in verband met de tijd, een wetgevingsoverleg op maandag.

De **voorzitter**: Ik ben geen voorzitter van deze commissie. Ik vind het buitengewoon vervelend dat dit ordevoorstel er nu is. Dit had in de procedurevergadering gemoeten, maar dat is een procesopmerking. Er is ruimte, want er is de mogelijkheid om morgen bij de regeling van werkzaamheden te vragen om een plenaire afronding. Verder is er de mogelijkheid om het WGO volgende week maandagavond, 11 november, in tweede termijn af te maken. De keuze is echt aan u. Ik hoor graag het definitieve oordeel van de fracties die bezwaar maakten, te weten die van de VVD en de PvdA.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zal geen debatmogelijkheden van collega's blokkeren. Als er deze week of volgende week maandagavond tijd is, doen we dat.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ook ik zal geen debatmogelijkheden blokkeren, maar ik breng wel in herinnering dat we dit debat hebben verplaatst omdat een aantal mensen andere verplichtingen had. Nu ken ik mijn agenda niet voor maandagavond of dinsdagmiddag of wanneer dit dan moet worden afgerond, maar als we daar dan ook weer rekening mee moeten houden, verwacht ik dat het nog wel even kan duren voordat we het kunnen afronden.

De **voorzitter**: Een tegenvoorstel is om de moties te bewaren voor de Staatssecretaris, ofwel voor de plenaire afronding ofwel voor aanstaande maandagavond, en om de moties voor de Minister van Financiën wel vandaag in te dienen, zodat hij er niet opnieuw bij hoeft te zijn. Dat scheelt weer wat in de agendatechnische problemen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Is het nu zo dat de Minister van Financiën niet aanwezig kan zijn? Dan hebben we te maken met de situatie waarover we in de procedurevergadering ook al een paar keer hebben gesproken.

De **voorzitter**: Er wordt mij net ingefluisterd dat de Minister aanstaande maandagavond niet kan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan moeten we dat stuk in ieder geval vandaag afronden. Dan kunnen we het vandaag net zo goed helemaal afronden, zo leg ik de collega's voor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik was zelf niet aanwezig bij de procedurevergadering waarin dit is besproken; mijn excuses aan de collega's dat ik dit punt toen niet heb kunnen maken. Anders had ik het zeker gedaan. Als de Minister van Financiën er volgende week maandag niet bij kan zijn, valt die mogelijkheid af, maar hebben we nog steeds een hele week waarin we ergens toch wel een korte afronding kunnen plannen. Dat zou nog steeds mijn voorkeur hebben. Het lijkt me geen haalbare weg om te splitsen wat we wel en niet vandaag afronden. We vragen het kabinet om een aantal zaken en niet specifiek de ene of de andere bewindspersoon, in ieder geval als het gaat om moties. Ik wil het dus toch in een keer in zijn totaliteit afronden.

De heer **Bashir** (SP): We moeten het niet moeilijker maken dan het al is. We houden nu gewoon het WGO en doen later een plenaire afronding met de bewindspersoon die er dan namens het kabinet is. Van mij hoeft de Minister van Financiën daar niet per se bij aanwezig te zijn. De Staatssecretaris kan namens het kabinet spreken.

De **voorzitter**: Dan stel ik dat voor. We ronden hier niet af met moties. Dat wordt ofwel plenair, ofwel aanstaande maandagavond gedaan, zonder

de Minister van Financiën. Ik wil nu kort schorsen totdat de Minister van Financiën er is, zodat we in gezamenlijkheid kunnen starten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Mag ik nog een voorstel van orde doen? Ik vind dit weer een typisch gevalletje van onhandig. We zouden een kwartier eerder beginnen. Nu hebben we zelf wat tijd versnoept met de procedure, maar dat hoort nu eenmaal bij het Kamerwerk. De afspraak was 10.00 uur. Kunnen we niet gewoon aanvangen? De Minister moet dan zelf later maar uitleggen waarom hij te laat is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan stel ik voor dat de heer De Rouwe begint met zijn woordvoering.

De **voorzitter**: We wachten nog twee minuten. Als de Minister er dan nog niet is, gaan we beginnen. Correctie, we gaan nu toch beginnen, want ik hoor zonet dat de Minister van Financiën nog enige tijd nodig heeft om hier te komen. Dat is inderdaad buitengewoon vervelend. Ik kan de omstandigheden niet veranderen, maar wel onze eigen manier van vergaderen. Ik vraag mevrouw De Boer van de VVD-fractie om aan haar termijn te beginnen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Heeft een van de collega's misschien behoefte om als eerste aan het woord te zijn? Ik heb toch echt een aantal belangrijke vragen aan de Minister van Financiën. Het zou toch jammer zijn als hij die niet meekreeg. Zijn er vrijwilligers? Anders begin ik.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Als mevrouw de Boer niet durft, begin ik wel; geen probleem.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dank u wel, mijnheer De Rouwe. Dat stel ik zeer op prijs.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Hoeveel tijd hebben we? Vijf of zes minuten?

De **voorzitter**: Excuses; ik vergeet het proces helemaal. De spreektijd bedraagt vijf minuten per fractie. Ik sta onderling twee interrupties toe. Die moeten kort en bondig zijn, opdat zo veel mogelijk tijd kan worden besteed aan het stellen van vragen aan de Staatssecretaris en de Minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb mij afgevraagd hoe ik dit debat moest aanvlagen. Ik heb mij voorgenomen om vanuit het perspectief van de reiziger te bekijken wat er is gebeurd, wat er gaat gebeuren en waarop de reiziger nog kan vertrouwen. Daarbij staan wat de CDA-fractie betreft drie vragen centraal. 1. Wat is de reiziger oorspronkelijk beloofd door het Paarse kabinet? Toevallig zijn nu bijna dezelfde partijen aan zet. 2. Wat is de inhoud van het alternatieve voorstel dat nu voorligt? Wat krijgt de reiziger nu eigenlijk aangeboden na al het geblunder? 3. Hoe zeker kan de reiziger zijn dat datgene wat nu voorligt, wel klopt?

Laat ik beginnen met de oorspronkelijke opgave van Paars I en II. Deze kabinetten wilden door middel van een marktconcessie het beste voor de reiziger eruit halen. Met een peperdure hsl-lijn werd gekozen om een snellere verbinding van A naar B, van Amsterdam naar Brussel, tot stand te brengen. Wat is het oordeel van het huidige kabinet over de stappen die toen zijn gezet? Was het, gezien het resultaat van nu, destijds een succesvolle aanpak om aan te besteden? Ik heb in de stukken gelezen dat het oorspronkelijk beoogde doel was om met een snelle verbinding te concurreren met luchtverbindingen: internationaal, in Europa, van A naar B op een snelle en milieuvriendelijke manier. Wat is de reactie van de

Staatssecretaris op de conclusie dat er niet wordt geconcurrereerd met luchtverbindingen maar met buslijnen? Hoe kan deze degradatie hebben plaatsgevonden? Eurolines is sneller en goedkoper dan het alternatieve voorstel dat voorligt. Was dat de oorspronkelijke bedoeling? Wat krijgt de reiziger eigenlijk aangeboden? De reiziger krijgt van de NS, die op het hsl-traject hopeloos heeft gefaald, een intercityverbinding aangeboden op supersnel spoor: een intercity-plus. De reiziger moet nog acht jaar wachten op het uiteindelijke plaatje. Pas vanaf 2021 wordt begonnen met – let wel – de instroom van de IC 200. De vraag is dan of met voorrang wordt begonnen op deze peperdure lijn of dat we eerst andere trajecten gaan doen. De conclusie is ook dat we kennelijk een peperdure spoorlijn hebben aangelegd waarop we vervolgens vooral intercity's laten rijden. Ik kreeg een mail van een mijnheer die schreef: «Waarom heb ik mijn hele boerderij moeten vergoeien? Omdat de overheid zo nodig een heel snelle spoorlijn moest aanleggen, waarvoor allemaal huizen moesten worden geschrapt.» De hsl vraagt namelijk veel van een regulier spoor. Ik vind dat die man een punt heeft. Als je je erin verdiept, is het tragisch om te zien dat uitgerekend alleen de champagne-trein, de Thalys, nu de ruimte krijgt. Hij smaakt misschien lekker, maar hij is peperduur en typisch Frans. Daar waar het kabinet ooit is begonnen met een vorm van competitie en concurrentie, met een NS die coûte que coûte buitenlandse partijen buiten de deur wilde houden en met een eigen trein zou komen – zelf ontworpen, zelf besteld, zelf afgekocht, zelf afgeserveerd – mag er nu uitgerekend alleen een exclusieve champagne-trein rijden: de Thalys. Die is peperduur, niet flexibel en biedt ook nog eens keer geen keuze voor de reizigers. Wat is de reactie van de Staatssecretaris hierop?

Hoe zit het eigenlijk financieel, zo vraag ik aan de niet-aanwezige Minister van Financiën. Wat krijgt de NS eigenlijk voor deze onderhandse deal, die buiten alle boeken om gaat? Het parlement krijgt niet eens de keuze om te bekijken of andere partijen ook iets in de melk hadden te brokkelen. De afgelopen maanden zijn alle opties coûte que coûte afgehouden. Het ging om treinen van Alstom en Stadler. Deze bedrijven laten ons weten dat zij wel sneltreinen kunnen leveren. Hoe kan het dat zij geen kans hebben gekregen? Hoe kunnen andere aanbieders die eerst wel een kans moesten krijgen van de overheid, nu in een keer geen kans meer krijgen? Wat is de reactie van de Staatssecretaris op het bericht van Arriva met de strekking «hallo, wij deden oorspronkelijk toch ook mee, waarom worden wij buiten de deur gehouden?» en de boodschap dat het bedrijf daartegen in beroep zou gaan? Wat is de reactie van de Staatssecretaris op de Europese Commissie, die nu al spreekt over een substantiële wijziging van de concessie, die niet zomaar kan worden gegeven?

Voorzitter. Helaas zijn er vele, vele vragen die ik niet kan stellen. Vijf minuten is te weinig, maar dat hebben we al geconcludeerd. Wie gaat de 119 miljoen nu uiteindelijk echt betalen, zo vraag ik de niet-aanwezige Minister. Gaat dit ten koste van het spoor? Gaat het ten koste van de weg? Gaat de automobilist uiteindelijk het gelag betalen voor dit geblunder? Ik denk dat het goed is dat er een parlementaire enquête komt, want vele vragen zijn nog niet beantwoord. Een ding is duidelijk: de voorstellen die nu voorliggen, zijn gebaseerd op twee principes. 1. Een fata morgana, omdat we niet weten wat we krijgen. 2. Het is juridisch drijfzand, gezien de reacties die er nu al zijn van partijen die zijn buitengesloten en gezien de reactie van de Europese Commissie, die inmiddels wakker is geworden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik kan wel weer naar mijn collega's kijken, maar we moeten allemaal accepteren dat de Minister van Financiën er helaas nog niet is. We wisten dat we om 10.00 uur zouden beginnen, dus dat is een tegenvaller.

Ter beoordeling ligt voor het voorstel van de NS over de vervanging van de Fyra. Niemand, zo zeg ik nadrukkelijk ook tegen de heer de Rouwe, is blij met de situatie waarin we beland zijn. Dit is het zoveelste debacle met de hsl dat de reiziger en de belastingbetaler flink veel geld gaat kosten. In de huidige tijd, waarin we scherp moeten bezuinigen, is dit nagenoeg onverteerbaar, hoewel ik het idee krijg dat dit wel een zeer gunstige uitkomst is voor de NMBS als aandeelhouder van Thalys en Eurostar. We hebben in juni ingestemd met het voorstel van de Staatssecretaris om de NS drie maanden de tijd te geven om met een gelijkwaardig aanbod te komen. Onze fractie heeft goed gekeken naar wat goed is voor de reiziger. Tenslotte gaat het erom dat de reiziger op een goede en fijne manier van A naar B kan reizen. Ik ga hierbij in op twee essentiële punten. Ik verwelkom overigens de Minister van Financiën; ik ben blij dat u er bent! Allereerst wil ik het hebben over de snelheid, en dan snelheid in meerdere opzichten. De VVD-fractie is van mening dat de NS met dit voorstel te weinig ambitie toont. Zij vindt het huidige aanbod minimaal en vindt dat de NS het aan zijn stand verplicht is om de ambitie hoger te leggen dan 200 km/u. Intercity's die met 200 km/u over hogesnelheidsspoor rijden zijn wat de VVD-fractie betreft niet voldoende. De treinen worden ook pas vanaf 2021 gefaseerd opgenomen in de dienstregeling. Het duurt bijna een concessieperiode voordat er sneller materieel gaat rijden. Er liggen inderdaad alternatieve aanbiedingen waarin dit sneller kan en waarin materieel vanaf 2018 kan instromen. Waarom gaat de NS niet hiermee in zee? Er wordt immers ook samengewerkt met andere vervoerders zoals Thalys en in de praktijk ook Deutsche Bahn.

De heer **De Rouwe** (CDA): De VVD-fractie legt op een onvoorstelbaar gemakkelijke manier de bal bij de NS. Mag ik haar erop wijzen dat de overheid de concessieverlener is en niet de NS zelf? De VVD-fractie doet hier alsof de NS volledig de baas is, alsof de Staatssecretaris en de NS niet los verkrijgbaar zijn. Waarom legt zij de bal neer bij de NS? Waarom neemt de VVD-fractie geen zelfstandige positie in ten opzichte van de concessieverlener door juist wel een marktverkenning te doen? Tijdens de hoorzitting hebben we gehoord dat dit kon. De Staatssecretaris heeft zelf aangegeven eerst met de NS om tafel te gaan en als dat niet voldoende is, alsnog een verkenning te doen. De VVD-fractie geeft nu zelf aan dat het onvoldoende is. Waarom niet zelf voor de concessie gaan in plaats van alles af te schuiven op een NS die heeft gefaald?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij bespreken wij vandaag ook de concessiehouder en geeft de VVD-fractie keurig haar wensen door voor het hogesnelheidsspoor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was waarom de VVD-fractie, met de overheid als concessieverlener, niet zelf bekijkt of andere partijen een beter aanbod hebben. Zij constateert zelf dat het aanbod onvoldoende is en komt dan met een mager, zwak pleidooi voor iets meer ambitie. Er zal vast een toezegging komen dat er iets meer ambitie komt. Is de VVD-fractie daarmee tevreden? Of zegt zij gewoon recht voor zijn raap dat de concessieverlener moet constateren dat het project mislukt is en dat we nu gaan kijken of andere partijen met een beter aanbod komen? Is dat niet ook een oud beginsel van de VVD, om naast de overheid de markt en samenleving ook wat ruimte te geven? Of is het al dichtgetimmerd en hebben PvdA en VVD al de deal gesloten dat wat de NS zegt, hoe dan ook doorgaat?

Mevrouw **De Boer** (VVD): In juni hebben we het besloten; toen lag het voorstel voor. De heer De Rouwe heeft er toen voor gepleit om het opnieuw aan te besteden, terwijl het CDA in 2011 akkoord is gegaan met alles inzake de hogesnelheidslijn. Sterker nog, ik heb de woordvoering er

nog eens op teruggelezen en die bevatte helemaal niet de kritiek die ik vandaag de dag van het CDA hoor. We hebben in juni gezegd dat we een contractpartner hebben, de NS, die nog een allerlaatste kans moet krijgen om te laten zien dat hij inderdaad in staat is om de hogesnelheidslijn te exploiteren. Dat hebben we in juni gezegd. Ik weet dat de heer De Rouwe in juni andere dingen heeft gezegd, die hij vandaag ongetwijfeld zal herhalen, maar als goede contractpartner moet je de NS wel in de gelegenheid stellen om de fouten te herstellen die tot nu toe zijn gemaakt. Dat staat bovendien ook in de concessie. Voor die situatie staan we vandaag.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw de Boer zegt dat de treinen die worden aangeschaft, sneller moeten kunnen rijden. Weet zij wat daarmee aan reistijd kan worden bespaard? Ik heb begrepen dat je tussen Rotterdam en Breda maar drie minuten wint als je niet 200 km/u, maar 300 km/u rijdt. Is mevrouw De Boer daarvan op de hoogte?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daar heeft de heer Bashir een treffend punt. Als we het over de concessieverlening hebben, hebben we het ook over reistijd, want die bevat ook reistijden. Je kunt echter ook weer tijd winnen op de totale capaciteit van de hogesnelheidslijn. Als er iets snellere treinen rijden, kunnen er in de toekomst meer treinen rijden. We schaffen nu treinen aan voor een periode van 30 jaar. Ik wil niet de kans mislopen om deze IC's in de toekomst ook internationaal in te zetten. Ze moeten dan geen 200 km/u rijden, maar sneller. Die twee punten wil ik vandaag meegeven. 1. Kun je op de hogesnelheidslijn zelf meer capaciteit vrijmaken voor meer treinen? 2. Je schaft ze voor een heel lange periode aan. Je moet dan toch naar de toekomst durven te kijken en zeggen dat de treinen op verschillende trajecten kunnen worden ingezet, misschien in de toekomst ook wel internationaal. Dan hebben we tenminste ook hogesnelheidstreinen.

De heer **Bashir** (SP): Een trein die 300 km/u rijdt op de hsl, kan dat maximaal 20% van de tijd volhouden. De overige 80% zou hij bezig zijn met optrekken en afremmen. De vraag is dan of je de reistijdwinst van drie minuten zo veel waard vindt dat je miljoenen meer wilt uittrekken om nieuwe treinen te kopen die 300 km/u kunnen. Ik vraag de VVD-fractie dan ook hoeveel geld zij ervoor over heeft om die drie minuten te winnen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb gezegd dat we een hogere ambitie moeten uitstralen. We hebben voor meer dan 7 miljard euro een hogesnelheidslijn aangelegd. We moeten bekijken of we snellere treinen kunnen aanschaffen. Wat de VVD betreft ligt de ambitie echt hoger. We zijn al van 300 km/u naar 250 km/u gegaan en gaan nu in een keer terug naar 200 km/u. Ik ben bang dat we daarmee een kans missen om deze treinen in de toekomst te kunnen inzetten op internationaal spoor of op lange spoortrajecten in Nederland. Ik zei net al dat je door de winst die je kunt boeken op de hogesnelheidslijn, meer treinen tegelijkertijd kunt inzetten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er hangt een flink prijskaartje aan dit hele Fyra-debacle. 220 miljoen van dat prijskaartje wordt door de NS doorgeschoven naar de aandeelhouder. De aandeelhouder zegt vervolgens dat hij het Infrastructuurfonds daarvoor laat betalen: 119 miljoen. Vindt de VVD-fractie dat een goede zaak? Is zij blij met de gekozen dekking van die 119 miljoen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daarover kom ik nog uitgebreid te spreken in mijn woordvoering. Ik heb gezegd het over twee punten te willen hebben: de snelheid en de financiën. Mevrouw Van Veldhoven is dus ietwat vroeg.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan bewaar ik mijn interruptie graag voor zo meteen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben het helemaal eens met het pleidooi van de VVD-fractie voor sneller materieel. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Voor de reistijd zijn volgens mij twee punten van belang: niet alleen het snellere materieel maar ook het traject dat wordt gereden. De ChristenUnie-fractie zal het voorstel doen om Breda er uit te halen en een aparte lijn Breda-Antwerpen te gaan rijden, omdat we daarmee tot twintig minuten reistijdwinst kunnen boeken. Ik ben heel benieuwd hoe de VVD-fractie in het kader van haar pleidooi voor reistijdverbetering aankijkt tegen dit voorstel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wilde vandaag niet zover gaan om het hele spoorboekje te bespreken en te zeggen welke lijnen wel en welke lijnen niet moeten worden gereden. Bovendien heb ik contact gehad met de gemeente Breda, die wat minder gelukkig is met dit voorstel. Ik kom er zo meteen op terug, maar we vergeten Venlo nu. Limburg wordt nu ook wakker en realiseert zich geen IC-verbinding meer met Den Haag te hebben. Dat is ook zo'n punt. We kunnen het ook over Dordrecht hebben of over de gemeente Roosendaal of over Breda zelf. Ik wil de Staatssecretaris wel vragen om in gesprek te gaan met de verschillende overheden en de NS om te bekijken hoe toch kan worden gekomen tot een verfijndere dienstregeling waarmee zo veel mogelijk partijen worden bediend. Er is nu een voorstel neergelegd, maar er is kennelijk weinig tot geen overleg geweest met de verschillende overheden. Dat vind ik heel jammer. Wat er nu ligt, is wat mij betreft een minimumaanbod. Ik kom daar in mijn woordvoering nog op terug. Misschien is deze uitwerking in de toekomst wel een goed voorstel; ik heb geen idee. Ik vind het nogal kort dag om nu te besluiten om de lijn maar even te verleggen, maar ik verzoek de Staatssecretaris wel om met de verschillende overheden te bekijken hoe toch tot een verfijndere dienstregeling kan worden gekomen waarmee meerdere overheden tegemoet kunnen worden gekomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben heel blij met de opening die de VVD-fractie biedt. We hebben een rondetafelgesprek gehad waarin mensen uit de regio Brabant, uit Breda, aanwezig waren. Zij hebben duidelijk aangegeven dat het voor hen ontzettend belangrijk is dat er een goede verbinding komt met Antwerpen en dat zij veel kansen zien om de lijn door te trekken naar Eindhoven en Düsseldorf. Ik denk dus dat daar zeker een plus zit. Laten we niet vergeten dat als we stoppen in Breda, dat voor mensen in Breda natuurlijk wel prima is maar dat het in het nadeel is van iedereen die ten noorden van Breda instapt. Ik hoop dat de VVD-fractie dat in gedachte houdt.

De **voorzitter**: Gaat u verder met uw verhaal, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie wil dat het aanbod dat er nu ligt, een minimumaanbod is. Dat wil zeggen dat er na een evaluatie van twee jaar niet alsnog wordt geschrapt op de binnenlandse lijnen. In de brief van de Staatssecretaris wordt dit wel geïmpliceerd. Ik krijg vandaag graag een toezegging van de Staatssecretaris op dit punt. De Europese Commissie onderzoekt mogelijke ongeoorloofde staatssteun in het NS-voorstel. De gevolgen zijn groot als alles over een jaar moet worden teruggedraaid. Dat is echt niet te verkopen op dit dossier. Willen de Staatssecretaris en de Minister niet op voorhand meer zekerheid van de Europese Commissie over dit punt? Ik kom te spreken over de financiële aspecten. De verplichting van de NS om 161 miljoen af te dragen aan het Rijk in geval van meevallende energielasten komt te vervallen. Daarnaast wordt er een reservering op de

begroting van I en M van 103 miljoen aan de NS afgedragen. Daarbovenop komt dat de dividendafdracht aan het Ministerie van Financiën wordt verminderd met 119 miljoen. Dit bedrag wordt uit het Infrastructuurfonds gehaald. In het bedrijfsleven is het in deze gevallen gebruikelijk dat ondernemingen worden gesaneerd, bedrijfsactiviteiten worden afgestoten en activa worden verkocht en dat wordt gekeken naar het beperken van de kosten. De NS bakt zoete broodjes in de broodjeszaken die hij exploiteert, maar is niet in staat om hogesnelheidstreinen te kopen en te laten rijden. Ik vraag beide bewindspersonen waarom ervoor is gekozen om de 119 miljoen euro niet bij de NS neer te leggen. Zijn de Minister en de Staatssecretaris in dit verband bereid om te bekijken of er een hoger bedrag dan 220 miljoen aan bezuinigingen kan worden behaald uit efficiencyvergroting bij de NS of uit andere zaken? Mijn slotvraag heb ik in het eerdere interruptiedebat al gesteld. Waarom is er niet beter gesproken met de verschillende overheden, bijvoorbeeld met Limburg over de verbinding Venlo-Den Haag, met Dordrecht of met Roosendaal?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank mevrouw De Boer voor haar uiteenzetting, die al een eind tegemoetkomt aan de eerdere vraag die ik stelde, maar nog niet aan de principiële vraag. Mevrouw De Boer vraagt aan de bewindspersonen waarom is gekozen voor deze lijn. Mijn vraag is echter wat de lijn is van de VVD-fractie. Vindt de VVD-fractie dat de NS in dezen zijn eigen broek moet ophouden? Het bedrijf heeft zelf gekozen voor een hoge inzet bij de Fyra en moet nu ook zelf de schade daarvan opruimen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij was de strekking van mijn betoog helder. Ik vraag beide bewindspersonen waarom ervoor is gekozen om het op deze manier te doen. Dat antwoord wacht ik graag af alvorens een definitieve afweging te maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat de VVD-fractie vraagt waarom deze oplossing is gekozen, is inderdaad helder. Mag ik dan ook constateren dat de VVD-fractie dus ontevreden is met de gekozen oplossing en vindt dat er een oplossing moet worden gekozen waarbij de NS meer de consequenties van het eigen gedrag draagt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nogmaals, ik denk dat dit voldoende bleek uit de strekking van mijn betoog. Ik maak mijn afweging graag nadat beide bewindspersonen hebben geantwoord.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe wil ook interrumpen. Dat is dan wel zijn tweede interruptie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is niet anders, mevrouw de voorzitter. Ik vind de VVD-fractie helemaal niet helder. Het Infrastructuurfonds is al helemaal uitgekleeft met bezuinigingen. Nu komt er weer 120 miljoen bij die even in het Infrastructuurfonds moet worden gevonden. Mevrouw De Boer stelt wel de vraag hoe dat zit, maar die vraag is allang gesteld, ook schriftelijk, en is ook beantwoord. Het komt er nu gewoon op aan wat de politieke partijen ervan vinden. Zo meteen zal wel opnieuw het antwoord worden voorgelezen dat afgelopen weekend verscheen. Daarom vraag ik het de VVD-fractie toch wat scherper. Sluit de VVD-fractie met de CDA-fractie uit dat de automobilist hier de rekening betaalt? Daarnaast vragen heel veel mensen. De NS heeft zelf kapitale blunders begaan en heeft inderdaad veel gouden eieren, met investeringen in het buitenland en met allerhande winkels. Dat is prima, maar sluit de VVD-fractie hier uit dat de automobilist uiteindelijk via het MIRT moet bijdragen voor dit geblunder bij het spoorbedrijf?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan het niet mooier maken dan het is: ik baal hier ontzettend van. Dat was ook de strekking van mijn betoog. Dit zijn de vragen die ik bij beide bewindspersonen neerleg. Ik ben ook blij dat de Minister van Financiën vandaag als aandeelhouder aanwezig is om zijn kant van het verhaal te doen. De vragen zijn beantwoord door de Staatssecretaris. Ik wil straks heel graag mijn eigen afweging maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op deze manier heeft interrumpen geen enkele zin, want we krijgen de hele tijd een inleiding te horen, namelijk dat de VVD-fractie baalt. De vraag is gewoon: waarvoor staat de VVD-fractie, waarvoor komt de VVD-fractie nog op? Ik herhaal de vraag. Sluit de VVD-fractie uit dat de automobilist hiervoor moet bloeden? We hoeven ons oordeel toch niet de hele tijd te laten afhangen van de NS of de Staatssecretaris? De VVD-fractie heeft zelf toch ook nog een mening, mag ik hopen? Ik stel dus nogmaals de simpele vraag of de VVD-fractie uitsluit dat opnieuw een greep wordt gedaan in het Infrastructuurfonds waardoor uiteindelijk onder anderen de automobilist wordt geraakt, die hieraan part noch deel heeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan de heer De Rouwe in zoverre tegemoet komen dat ik vind dat de automobilist niet mag boeten. Verder wil ik mijn afweging maken in de tweede termijn. Dan zal ik erop terugkomen.

De **voorzitter**: Ook voor de heer Bashir geldt dat dit zijn laatste interruptie is.

De heer **Bashir** (SP): De VVD-fractie zegt dat de automobilist niet mag bloeden. Dat vindt de SP-fractie ook. De SP-fractie vindt echter ook dat de reiziger in het openbaar vervoer niet mag bloeden. Het was toch niet de reiziger in het openbaar vervoer die ervoor koos om een hsl aan te leggen voor meer dan 7 miljard euro? Mijn vraag aan mevrouw De Boer is of zij ook hierover uitsluit wil geven en wil uitspreken dat ook de reiziger in het openbaar vervoer straks niet de prijs hoeft te betalen voor dit debacle. Mevrouw De Boer zei dat het in het bedrijfsleven anders gaat. In het bedrijfsleven is het echter ook zo dat bedrijven die niet goed functioneren, minder dividend uitkeren, zoals nu ook het geval is met de NS. Kan mevrouw De Boer ook dat bevestigen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nogmaals, we zijn met de eerste termijn bezig. Ik wil heel graag het antwoord van de Staatssecretaris en met name van de Minister afwachten. Laten we dan in tweede termijn op een aantal zaken terugkomen.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het antwoord van mevrouw De Boer onbevredigend. Ze zegt wel dat de automobilist niet mag bloeden, maar de openbaarvervoerreiziger mag dus blijkbaar wel bloeden van de VVD. Begrijp ik dat nu goed? De SP wil natuurlijk niet dat de openbaarvervoerreiziger hiervoor moet dokken, want die betaalt al een heel hoge prijs voor zijn treinkaartje. Ik krijg hierover graag uitsluit.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kom de heer Bashir natuurlijk altijd graag tegemoet, ook met het geven van antwoorden, maar ik moet helaas de antwoorden van de Staatssecretaris en de Minister afwachten. Ik wil mijn eigen afweging vandaag in tweede termijn maken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik had hier graag een onbeschreven blad gehad, na twintig jaar gedoe; gewoon een leeg A-4'tje om te vullen met wensen voor de treinreiziger. Dan had ik, dan hadden wij de mogelijkheid gehad om iets te creëren. Nu is er slechts de mogelijkheid

om iets te accepteren of af te wijzen. Dat is de werkelijkheid van de situatie die zich nu voordoet.

Het idee om een hsl aan te leggen is ontstaan in de jaren tachtig, met als gedachte dat Nederland moest worden aangetakt op snelle verbindingen in Europa. We moesten mee in de vaart der volkeren. Op zichzelf is dat geen gekke gedachte. Wel twijfelde ik even toen ik begreep dat Neelie Kroes bij de wens tot het aanleggen van de verbinding aangaf dat Nederland niet het Jutland van Europa moest worden. Ik dacht: laat ik eens uitzoeken hoe het Jutland eigenlijk is vergaan. Er rijdt een trein naar Frederikshavn, in het noorden van Jutland. Voor een kleine 60 euro – tegen de dagkoers van gisteren – doet de trein deze plaats aan, in ongeveer 5,5 uur vanaf Kopenhagen. Het is ongeveer 475 kilometer. Dat is dus geen hsl-snelheid, maar ik denk met dit voorbeeld in ieder geval aan te tonen dat het met de Jutlandisering van Nederland wel meegevallen is! In 2009 kopte Trouw: «Amsterdam-Parijs in 3 uur en 18 minuten». Het is nu overigens 3 uur en 16 minuten, maar sinds 2009 is er niet veel veranderd in het vervoer over de hsl. Er is alleen een langzamere trein bij gekomen, die 160 km/u kan en voor een deel maar 140 km/u gaat. Dat is een wrange constatering als je bedenkt dat er voor miljoenen aan schroot staat weg te roesten – de Fyra – dat er een deuk in het vertrouwen van de NS is geslagen en dat de Staat honderden miljoenen euro's verliest, geld dat beter had kunnen en moeten worden besteed. Voordat ik de indruk wek hier het werk van de enquêtecommissie te doen, stop ik met deze historische beschouwing. De reden dat ik het perspectief kort schets, is dat ik vind dat het ook onze verantwoordelijkheid is om te toetsen wat het kabinet, gegeven deze situatie, voorlegt aan de Tweede Kamer.

Wij zijn verbaasd over de keuze van de NS om geen hogesnelheidstreinen te kopen, maar we accepteren het plan dat de NS heeft voorgelegd wel. Treinreizigers krijgen met dit plan de benodigde verbindingen naar Brussel, alsmede binnen Nederland. Die verbindingen nemen in aantal toe, zowel nationaal als internationaal, en ook het aantal steden dat via de Benelux-trein toch een verbinding krijgt, neemt toe. Het vervoer op de hsl zorgt in de toekomst voor verbindingen van Eindhoven via Breda naar Den Haag met snel materieel. Gegeven de omstandigheden waarin we verkeren, is dat een goede zaak. Elk kwartier zal er een trein rijden tussen Rotterdam en Amsterdam over de hsl. Ook dat is een goede ontwikkeling. De stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen verdient wat ons betreft nog wat aandacht, vooral als het gaat om de mogelijkheden om deze nog wat sneller te laten rijden; graag een reactie.

Op dit moment is Dordrecht een volwaardig intercitystation. Er is vrees onder de Dordtenaren dat dit zal veranderen. Nu is Dordrecht de vierde stad van Zuid-Holland, het achterland van 280.000 mensen. Is de Staatssecretaris bereid om naar aanleiding van het onderzoek dat is gedaan door de provincie, het Rijk, de NS en ProRail te bekijken of het geld dat nodig is om de volwaardige status te behouden, namelijk 33 miljoen euro, in cofinanciering te vinden is?

Dan heb ik nog twee inhoudelijke vragen. In hoeverre kan Eindhoven worden aangetakt op de internationale verbinding en hoe loopt deze verbinding? Dat is belangrijk voor deze stad. Daarnaast ben ik benieuwd hoe de Staatssecretaris verdergaat met het onderzoek naar de mogelijkheid om de Benelux-trein vier keer wat sneller te laten rijden, niet via Breda, en acht keer wat langzamer te laten rijden, wel via Breda.

Ik ga terug naar de plannen. Het draagvlak voor deze oplossing binnen de vervoersbedrijven lijkt groter dan bij de voorgaande concessie. Toen was de sfeer anders, gezien het feit dat toenmalig Minister Eurlings het niet nodig vond ...

De voorzitter: U hebt nog een halve minuut, mijnheer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): ... om de Belgische spoorwegen met een claim te dreigen omdat zij hun gemaakte afspraken niet wilden nakomen. Mijn persoonlijke inschatting is dat een claim de reiziger niets had opgeleverd, want voor vruchtbare samenwerking heb je echt commitment nodig. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het commitment van beide partijen nu? Het alternatieve plan van Arriva en Deutsche Bahn is wat ons betreft geen eerlijk alternatief. Deutsche Bahn wil geld verdienen in Nederland. Als het Deutsche Bahn echt alleen om de reiziger te doen was, zou hij allang zijn begonnen met de internationale verbinding en het rijden via de hogesnelheidslijn, want dat kan. Deutsche Bahn wil natuurlijk een gedeelte van het Nederlandse hoofdrailnet berijden. Dat snap ik heel goed. Een van de doelstellingen van het bedrijf is om 35% van de Nederlandse openbaarvervoermarkt te veroveren. Dit zou een mooie manier zijn om daar binnen te komen. Wat ons betreft is dat geen goede zaak.
Voorzitter. Aan de slag; het gedoe heeft lang genoeg geduurd. Met deze oproep aan de bewindspersonen sluit ik mijn betoog af.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Bij de start van zijn betoog legt de heer Hoogland namens de Partij van de Arbeid het hoofd wel erg deemoedig in de schoot, zou ik bijna zeggen. Waar is de vechtlust van de PvdA-fractie voor de treinreiziger? Hoe komt de Partij van de Arbeid nog op voor de treinreiziger? In navolging van de vraag die mijn collega aan de VVD-woordvoerder stelde, vraag ik de heer Hoogland of de Partij van de Arbeid kan uitsluiten dat de treinreiziger – of zelfs alleen de treinreiziger – gaat betalen voor deze Fyra-flop.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien is het niet zo overgekomen op mevrouw van Veldhoven, maar ik heb een aantal vragen gesteld die juist gaan over de treinreiziger. Hoe staat het met Dordrecht? Hoe gaat het verder met de intercity tussen Antwerpen en Roosendaal? Hoe wordt Eindhoven aangetakt? Dat is allemaal in het belang van de treinreiziger. De ideale situatie gaan we niet meer krijgen, zoals ik aan het begin al zei. Gegeven de omstandigheden waarin we zitten, is dit voorstel wat ons betreft echter akkoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik zou het wel prettig vinden als u een klein beetje in de gaten houdt of er überhaupt enigszins op een gestelde vraag wordt geantwoord. De vraag die ik stelde had namelijk niets te maken met alle kleine wensen die er nog zijn, die overigens van groot belang zijn voor bepaalde regio's. Ik zal daar straks in mijn termijn nog op terugkomen. De vraag was echter of de Partij van de Arbeid de treinreiziger – of alleen de treinreiziger – laat opdraaien voor deze Fyra-flop of dat zij dat uitsluit.

De **voorzitter**: Dat is het mooie van het debat, dat u elkaar onderling uitdaagt om het goede antwoord te geven.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mevrouw Van Veldhoven heeft een punt; daar was ik niet op ingegaan. «Of de treinreiziger betaalt» is echter een valse tegenstelling. Daar is natuurlijk geen sprake van. Met de kosten die neerdalen bij de rijksoverheid zijn alle belastingbetalers uiteindelijk niet blij. Wij zijn daar ook niet blij mee. Je ziet dat de belastingbetaler in eerste instantie opdraait voor de aanleg van een lijn en in tweede instantie ook nog eens voor een deel voor de aanschaf van de treinen. Dat is op zichzelf een heel treurige zaak. Dat neemt niet weg dat we moeten blijven knokken voor goede verbindingen. Dat doen we ook, vaak door voorstellen samen met D66. Het is echter een valse tegenstelling om te zeggen dat de treinreiziger betaalt of niet. Het gaat er nu om dat we een oplossing vinden die zowel voor de belastingbetaler als voor de reiziger acceptabel

is. Veel meer is er op dit moment, gezien de situatie, volgens mij niet uit te halen, maar ik wacht de voorstellen van de D66-fractie met genoeg af.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook ik ben de geschiedenisboeken in gedoken. Het afgelopen weekend heb ik het verslag van het algemeen overleg van 28 oktober 1996 over de hsl erbij gepakt. Toen moest de hsl nog worden aangelegd. Er waren berekeningen gemaakt over het percentage van de tijd dat de trein de hoge snelheid van 300 km/u zou rijden. Vooral SP-Kamerlid Remi Poppe maakte daar een punt van, want wat bleek? Slechts 22% van de afstand tussen Amsterdam en de grens met België kon met 300 km/u worden gereden. De rest van de afstand, dus bijna 80%, zou de trein bezig zijn met optrekken en afremmen. Het was dus al van tevoren bekend dat een hoge snelheid binnen Nederland nauwelijks haalbaar was. Waarom zou je dan 10 miljard gulden uittrekken voor de aanleg van een hsl, zo vroeg Poppe toen, en waarom zou je dat geld niet gebruiken voor het verbeteren van het bestaande spoor? Inmiddels weten we dat naar de heer Poppe niet geluisterd werd. De aanleg van de hsl bleek zelfs meer dan 16 miljard gulden te kosten. De lijn werd drie jaar te laat opgeleverd en daarna reden er nog drie jaar geen treinen over. Door de hsl ook nog eens in een aparte concessie te stoppen, werd poker gespeeld over de ruggen van de reizigers en de belastingbetalers. Later bleek dat dit pokerspel alleen verliezers opleverde. Ook is alles wat fout kon gaan met de treinen, fout gegaan. Daarbij werd ook niet geluisterd naar de wens van de SP om de Benelux-trein, de betaalbare en zeer populaire trein, te behouden.

De vraag die nu voorligt is of het nieuwe voorstel van de NS en de Staatssecretaris wel een stap in de goede richting is. De SP-fractie is in tegenstelling tot al die andere beslismomenten uit het verleden nu wel tevreden met de voorliggende plannen, ook al zit hieraan een hoger prijskaartje; het is niet anders. De Benelux-trein komt terug en wordt uitgebreid met Breda. Ook de reiziger vanaf Eindhoven wordt beter bediend. Internationaal krijgen we Lille erbij en gaat de Eurostar Londen bedienen. De SP-fractie is ook blij dat er geen reserveringsplicht en geen toeslag voor binnenlandse trajecten komt. Wij vinden het verstandig dat de NS treinen koopt die 200 km/u kunnen rijden en geen 300 km/u. Er is namelijk geen noodzaak om veel duurdere treinstellen aan te schaffen voor een zeer beperkte reistijdwinst. Ik verwijs in dit kader ook naar de berekeningen die de heer Poppe al in «96 aanhaalde: tussen Rotterdam en Breda scheelt het maar drie minuten als je 300 km/u rijdt.

Ik kom te spreken over Thalys. Het is goed dat de NS daar nu nauwer mee gaat samenwerken. De Minister probeerde de vorige keer het voorstel van de SP hierover belachelijk te maken, maar Thalys is het meest logische onderdeel van de oplossing. Volgens de SP-fractie zou het goed zijn om deze samenwerking echt te intensiveren. Ik heb eerder voorgesteld, te bekijken of de NS aandelen Thalys kan verwerven. Als aandeelhouder zal de NS meer zeggenschap krijgen. Daarnaast maakt Thalys nu meer winst op de hsl, winst die naar de aandeelhouder gaat. Als de NS aandeelhouder wordt, krijgen we ons deel van dat geld gewoon terug. Het gaat dus niet alleen om expertise en zeggenschap maar ook om het geld, ons eigen geld. Ik vraag de Minister nogmaals om dit rustig te onderzoeken, zonder meteen in de reflex van de vorige keren te schieten. Ik vraag de Staatssecretaris of het mogelijk is dat er op termijn met Thalys kan worden gereisd zonder van tevoren te reserveren. Wil zij dit toelichten? De Benelux-trein gaat in december 2016 weer rijden. We vinden het jammer dat dit nog drie jaar op zich laat wachten. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om dit te versnellen, bijvoorbeeld door de Traxx-treinen zo snel als mogelijk op te voeren tot 200 km/u? Kortom, kan dit niet sneller? Reizigers wachten al heel lang op goede verbindingen. Daarnaast willen we ambitie zien ten aanzien van de reistijd. De CEO van NMBS vertelde bij het rondetafelgesprek dat de reistijd van de Benelux-trein korter kan. Ik wil

dat de Staatssecretaris en de NS hiervan werk maken en alvast aan de slag gaan om de reistijd te verkorten. Kan de Staatssecretaris ons binnen een halfjaar informeren of en wanneer de Benelux-trein sneller kan rijden en hoeveel sneller dat zal zijn? Ook vraag ik haar wat nodig is om Dordrecht te blijven bedienen met intercity's.

Ik sluit af met het voorstel van Arriva en Deutsche Bahn. Volgens sommige partijen die graag nog meer marktwerking willen, zal alles veel sneller gaan en beter en betaalbaarder zijn als Deutsche Bahn de hsl en de Benelux-trein voor zijn rekening neemt. De SP-fractie wilde de aanleg van de hsl niet, maar hij ligt er nu. De hsl had van ons ons ook niet zoveel mogen kosten, maar tegen onze wens in heeft hij wel veel geld gekost; bakken vol met geld. Nu deze lijn eindelijk wat gaat opleveren, mag de opbrengst zeker niet naar Berlijn worden gestuurd. Vooral de heer De Rouwe wil dat de Duitse overheid wordt gespekt. Het aanbesteden van het spoor is voor hem een heilig doel op zich, geheel in lijn met wat Deutsche Bahn-dochter Arriva wil. Dat is heel opmerkelijk, omdat in het CDA-verkiezingsprogramma staat dat de splitsing tussen NS en ProRail ongedaan moet worden gemaakt. CDA-kiezers willen dus dat er in Nederland een sterk spoorbedrijf komt, een sterk maatschappelijk bedrijf. De heer De Rouwe wil echter meer aanbestedingen, meer ruimte voor buitenlandse staatsbedrijven en een kleinere NS. De vraag is ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ik wil hier graag op reageren ...

De heer **Bashir** (SP): ... wat het verkiezingsprogramma van het CDA de heer De Rouwe waard is. Alles wat hij hier zegt en doet, is namelijk in strijd met zijn eigen verkiezingsprogramma.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, u krijgt van mij de beurt omdat dit uitlokking is, maar ik heb de heer Bashir eerst zijn punt laten afmaken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is wel opvallend dat de SP, die zo tegen marktwerking en buitenlandse bedrijven is, de champagnetrein Thalys, die peperduur is en niet bereikbaar is voor de eigen achterban, zo maar even onderhands gunt aan de NS. Het is opvallend dat de SP uitgerekend het CDA verwijt te lobbyen voor een bepaald land, terwijl de champagne-trein helemaal in handen is van de Fransen en het geld dus daar naartoe gaat. Het is ten slotte nogal opvallend dat de SP, die altijd zo tegen marktwerking is, nu in een keer aandelen wil kopen van een bedrijf omdat dat zo lekker verdient. Ja, dat is logisch. Dat is allemaal Nederlands geld dat mensen nu moeten betalen omdat ze de champagnelijns voor heel veel geld moeten bekostigen. De enige die hier totaal van kleur verschiet, is dus de SP zelf.

De **voorzitter**: Daar laten we het nu wel bij. De heer Bashir heeft iets mogen zeggen en dat geldt ook voor de heer De Rouwe. Als er geen andere interrupties meer zijn, gaan we naar de heer Beertema van de PVV-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, mag ik met één zin antwoord geven? Alle punten waarop de heer De Rouwe is ingegaan, stonden in mijn tekst. We hebben dus al een oplossing voor al deze punten.

De **voorzitter**: Ik snap het. We kunnen dit allemaal gaan doen; dan gaan we allemaal op elkaar reageren. Ik liet het één keer toe omdat het uitlokking betrof, maar ik ben vandaag heel streng vanwege de tijd. We zitten hier niet in een cafédebat, maar moeten gewoon de tijd in de gaten houden. We gaan nu dus echt naar de heer Beertema van de PVV-fractie.

De heer **Beertema** (PVV): Voorzitter. Ze gaan nu gewoon luisteren naar mijnheer Beertema!

Ik vervang vandaag mijn collega Machiel de Graaf, die lid is van de Fyra-commissie. We hebben de afspraak gemaakt dat ik de Fyra-debatten van hem overneem. Ik heb geen historische beschouwing, maar wil toch wel iets kwijt. Ik ben onderwijswoordvoerder voor de PVV-fractie en ik heb me op mijn eigen dossier vaak verbaasd over het gebrek aan afstemming tussen de stakeholders, de onmacht van de regiovervoerders, het taaie corporatisme dat leidt tot die ontzettende kippendrift en de focus op de bestuurlijke details terwijl het grote verhaal verloren gaat. Ik heb vaak gedacht dat dit vooral gold voor de zachte portefeuilles zoals zorg en onderwijs. Ik dacht altijd dat het op de harde dossiers – infra, treinen, defensie, veiligheid – heel anders was. Daar werd tenminste echt no-nonsensebeleid gemaakt en uitgevoerd, zo dacht ik. Voorzitter, ik ben een illusie armer. Nergens zie ik meer bestuurlijke onmacht, nergens een groter menselijk tekort dan op dit dossier. Zeven kostbare miljarden werden geïnvesteerd in een hsl die Nederland klaar had moeten maken voor de toekomst. Nu is er een Fyra-enquêtecommissie ingesteld en zitten wij hier om een oordeel te vellen over alternatieven die de regering aandraagt voor het wegvallen van onze eigen hsl-verbindingen, die onze nationale trots hadden moeten worden. De enquête gaat overigens absoluut vuurwerk opleveren; dat kan niet anders. Belangrijker nog: laat deze enquête alsjeblieft lessen opleveren voor de toekomst. Laat dat alsjeblieft zo zijn.

De fractie van de Partij voor de Vrijheid is van mening dat de alternatieven die de Staatssecretaris en de Minister in hun brief aandragen, de beste alternatieven zijn in de gegeven situatie. Laat ik dat hier helder hebben gezegd. Uiteraard zijn we teleurgesteld over het falen van de Fyra. Wat heet teleurgesteld; we zijn verbijsterd! Het is nu echter zoals het is en dit is praktisch gezien het beste plan. Er moeten verbindingen komen voor de reiziger. Dat is het allerbelangrijkste op dit moment. Het plan is evenwel niet perfect. Ik ben wel van mening dat er over de financiële gevolgen voor het Infrastructuurfonds toch te laconiek wordt gedaan. We zijn namelijk bang dat de regering toch weer een beweging maakt die we al vaker hebben gezien: bij problemen is er altijd het geduldige Infrastructuurfonds dat verlichting kan bieden zonder dat de burger het direct merkt. Nu weer heeft de Minister van I en M in Nieuwsuur gepreludeerd op verdere bezuinigingen op de aanleg van de broodnodige wegen. Het lijkt erop dat zij ineens groene inzichten heeft gekregen. Dat is toch heel opmerkelijk voor een VVD-Minister. Mijn fractie vreest het ergste. Kan de Staatssecretaris ons geruststellen? Ik sluit me wat dat betreft graag aan bij collega De Rouwe. Worden de verliezen die dit Fyra-debacle oplevert, afgewenteld op het Infrastructuurfonds? Gaat de hardwerkende salaryman, die afhankelijk is van zijn auto om zijn werk te kunnen doen, hier uiteindelijk toch weer voor opdraaien, zoals dat zo vaak het geval is? Kunnen de Staatssecretaris en de Minister verzekeren dat dit niet gebeurt? Gaan PvdA en VVD niet weer gezamenlijk optrekken om de automobilist nog verder uit te melken?

Waarom wordt niet gekeken naar de organisatie van de NS? Ik lees dat nergens terug. Waarom worden de financiële klappen daar niet intern opgevangen? Is daarover überhaupt gesproken of komt dat nog? Zijn er mogelijkheden, zoals bedrijfsprocessen stroomlijnen, afslanken en efficiencylagen maken? Ik krijg hierop graag een reactie.

De Staatssecretaris beschouwt een heffing van 20% voor een hsl-kaartje als redelijk. Ze heeft het zelfs over keuzevrijheid. De Staatssecretaris presenteert het als een geste aan de reiziger omdat de NS ook 30% had mogen vragen. Welke financiële gevolgen zou het hebben als er helemaal geen heffing werd gevraagd? Is er wel gekeken naar de prijselasticiteit van dit reisproduct? Zouden er, als de heffing helemaal verdwijnt, niet meer mensen van gebruikmaken, wat weer hogere opbrengsten genereert,

hetgeen misschien zelfs kan leiden tot een positiever resultaat? Wil de Staatssecretaris hierop reageren?

Ten slotte meent de PVV-fractie dat de reiziger hiermee een volwaardige invulling van de hsl-concessie krijgt. Door het inzetten van verschillende soorten treinen met eindbestemmingen zoals Londen en Parijs en met het behoud van de Benelux-lijn is dit voorstel in veel opzichten beter dan de Fyra-variant. We hechten eraan om erbij te zeggen dat de hsl onderdeel moet blijven van het hoofdrailnet. We zien niets in een systeemwijziging. Wel blijven we pleiten voor een strakke regie van I en M en de bijbehorende controle van het parlement. Daarom zullen we elk initiatief om het hoofdrailnet op te knippen, niet steunen. Het opknippen zou in onze ogen de belastingbetaler op de lange termijn onnodig veel geld kosten. Vergeet niet dat er in de NS veel maatschappelijk kapitaal is samengebald. Dat verdient aandacht en een strakke regie van de bewindslieden en uiteraard van ons als parlement. De neoliberale politiek die ons misschien te wachten staat, leidt tot onheil. Wij pleiten dus voor een strakke regie van de bewindslieden en een strakke controle door de Tweede Kamer.

De **voorzitter**: U bent door uw tijd heen, mijnheer Beertema.

De heer **Beertema** (PVV): Ben ik door mijn tijd heen? Wij moeten de achtervang van de Haagse vleespotten die altijd maar weer worden gevuld door de belastingbetaler – in dit specifieke geval het Infrastructuurfonds – beschermen. Wij vinden het nog altijd meer dan de moeite waard om de uitdaging aan te gaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de beide bewindspersonen voor hun aanwezigheid, want er zijn veel vragen die bij de Minister van Financiën terecht zullen komen. Mijn inbreng bestaat uit drie blokken: de gekozen dienstregeling, de juridische houdbaarheid en als belangrijkste aandachtspunt de financiële consequenties.

Ik begin met het alternatieve plan en de gekozen dienstregeling. D66 vindt het onterecht dat andere vervoerders niet al eerder zijn betrokken bij het zoeken naar een alternatief. Het plan van Arriva biedt namelijk interessant vergelijkingsmateriaal. Vooral valt op dat Arriva wel met hsl-materieel kan rijden. Ik vraag me toch af of er geen slimme koppeling te maken is tussen die bestaande mogelijkheid en het plan van de NS; graag een reactie van de Staatssecretaris.

De D66-fractie vraagt aandacht voor de positie van de Drechtsteden. Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat Dordrecht weer een intercityaansluiting naar Breda krijgt? Er reizen immers heel veel studenten van Dordrecht naar de hogescholen in Breda, zo is mij in de regio verteld. Ook is D66 van mening dat de Benelux-trein, met een reistijd van drie uur, een reëel alternatief voor de Thalys moet blijven; graag een reactie. Ik begrijp dat dit niet binnen twee jaar te regelen is, maar zo snel mogelijk daarna moeten we echt terug naar die reistijd. Ik heb het dan over de reistijd Amsterdam-Brussel.

Kan de Staatssecretaris garanderen dat geluid en trillingen niet alleen binnen de norm blijven, maar ook niet meer worden dan ze zouden zijn met de Fyra? Wellicht zat er nog een stukje normruimte. Het is natuurlijk een schrale troost om tegen mensen te zeggen dat het wel veel erger wordt, maar niet zo erg dat de norm wordt overschreden.

Ik kom te spreken over de juridische houdbaarheid. We wijken ondertussen wel heel erg af van de oorspronkelijke aanbestedingsvraag uit 2001. Wat daarin werd gevraagd, heeft de NS uiteindelijk nooit kunnen bieden. Daarvoor zijn vele redenen, maar de vraag is wel of het nu weer aanpassen van de voorwaarden nog juridisch houdbaar is. Wil de Staatssecretaris hierop ingaan? Is er tussentijds niet alleen sprake geweest van een eigen analyse, zoals we konden lezen in de schriftelijke antwoorden, maar is er ook contact geweest met Brussel – of is dat er nu –

om een inschatting te kunnen maken van de juridische kwetsbaarheid van de genomen stappen?

De financiële implicaties zijn niet alleen torenhoog, maar ook erg onoverzichtelijk. Dat komt niet alleen doordat er op zo veel momenten financiële tegenslagen zijn geweest; ik noem de herhaaldelijke verlaging van de concessiebedragen, de redding van de HSA en de falende Fyra. Het komt ook door de falende en vage scheidslijnen tussen het Ministerie van I en M als beleidsministerie en het Ministerie van Financiën als aandeelhouder van de NS. Wie is nu eigenlijk precies verantwoordelijk voor wat? Hoe komt het dat de financiële consequenties daar niet op aansluiten? I en M is immers verantwoordelijk voor het kader – de concessie-eisen – maar niet voor de precieze invulling daarvan. De NS is verantwoordelijk voor de uitvoering, dus ook voor het «hoe» en dus ook voor de bestelling van het falende W250-materieel. Het Ministerie van Financiën roerde zich ineens wel bij een besluit om te stoppen met de investering maar is bij het nemen van dat besluit volgens mij nooit betrokken geweest. Daar waar de dividendopbrengsten altijd naar de algemene pot gaan, is nu besloten dat het lagere dividend, veroorzaakt door het falen van het materieel, wordt gecompenseerd uit een fonds dat op de begroting van I en M staat, waardoor er weer minder geld beschikbaar komt voor wegen en spoorwegen. Mijn vraag aan de Minister van Financiën zou bijna zijn: gaan meevallers in het dividend voortaan rechtstreeks naar het Infrastructuurfonds, als we de tegenvallers ook daarop korten?

De D66-fractie vindt dit geen zuivere keuze. Wij zijn van mening dat de Fyra een keuze was van de NS en dat het bedrijf daarvoor zelf de rekening moet betalen; niet door een verlaging van het dividend maar door de komende jaren de broekriem extra aan te halen. Desnoods geven we de NS daarvoor wat meer tijd dan in de concessie was voorzien. De NS wilde zijn positie op het spoor niet kwijt en bood te hoog. Op die blaren moet de NS zitten, niet de belastingbetaler. De verlaging van het maatschappelijk kapitaal is namelijk geen probleem voor de financiële positie van de NS. Het betekent alleen dat er wat minder wordt toegevoegd aan het eigen vermogen. Moeten we daarvoor nu allerlei investeringsprojecten in Nederland schrappen? Zelfs als ik op dit punt zou meegaan in de redenering van de Minister van Financiën, vraag ik me af waarom het niet bij de 119 miljoen gedeerd dividend blijft maar er ook nog een rekening van 103 miljoen door I en M wordt betaald. Daarom stel ik een paar concrete vragen.

Waarom kan de 119 miljoen niet worden gefinancierd uit de reservering van 166 miljoen die voor de HSA-problematiek gereserveerd staat op de aanvullende post bij aandeelhouder Financiën? Of is dat potje al ingezet en zo ja, waarvoor dan? Waarom komt de 119 miljoen uit het Infrastructuurfonds? Zodat het niet ten koste gaat van het EMU-saldo, zo was het technische antwoord, door het niet in te boeken bij het tekort. Daarmee beargumenteer je echter nog niet waarom de keuze voor het Infrastructuurfonds wordt gemaakt. Dat argument hoor ik alsnog graag van de Minister van Financiën. Waarom stond er een potje van 103 miljoen op de begroting van I en M? Is dat niet gek, aangezien Financiën aandeelhouder is? Wanneer is dit potje gemeld bij de Tweede Kamer? Waaraan wordt het besteed? Waarom lossen we het eigenlijk op deze manier op? Laat het helder zijn: D66 accepteert een eventuele korting op het Infrastructuurfonds niet, al helemaal niet als het alleen ten koste zou gaan van de treinreiziger. Desnoods dien ik daarover een motie in.

Ik rond af. De Fyra is een hoofdpijndossier met veel te veel hoofdstukken. Laten we hopen dat we er met dit debat eindelijk een einde aan kunnen maken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. In een vorig debat heeft de ChristenUnie een notitie over de toekomst van de HSL-Zuid gepresen-

teerd. Ook zijn er verschillende moties van mij aangenomen. In het plan van de NS zie ik enkele van onze wensen terug. De toeslagen en de reserveringsplicht worden gedeeltelijk geschrapt. Er komt elk uur een directe verbinding tussen zowel Den Haag als Breda en België. Er komen nieuwe verbindingen met Lille, Londen en vliegveld Zaventem. De nieuwe intercity's zullen ook op andere plekken in Nederland 200 km/u gaan rijden. Toch kan de fractie van de ChristenUnie op dit moment nog niet voluit «ja» zeggen tegen het voorstel. Daarvoor heb ik nog te veel vragen. Wat zijn de juridische risico's dat straks toch concurrenten van de NS procedures winnen, nu de Europese Commissie spreekt van een aanzienlijke wijziging? De toetsstenen van de ChristenUnie zijn of het nieuwe plan goed is voor de reiziger en of het voldoet aan de concessie-eisen. Op twee punten vinden wij het voorstel onvoldoende: ten eerste de tarieven en ten tweede de snelheid van de treindiensten, met name die van de Benelux-trein.

Ik begin met de tarieven. Ik ben blij dat er straks geen hsl-toeslag meer geldt tussen Rotterdam en Breda. Waarom is er dan wel een groenehart-tunneltoeslag tussen Rotterdam en Schiphol? De Staatssecretaris zegt dat de reiziger hier genoeg alternatieven heeft door om te reizen via Den Haag. Dat vinden wij toch een gezocht argument. De hsl-trein rijdt ten noorden van Rotterdam net zo hard als ten zuiden van Rotterdam. De reiziger zit gewoon op dezelfde stoelen. Het is ook niet zo dat de reiziger straks ten noorden van Rotterdam gratis koffie krijgt en ten zuiden van Rotterdam niet. Straks rijden overal in Nederland treinen 200 km/u, maar wordt alleen op dit kleine stuk spoor een toeslag gevraagd. Wij vinden dat dit niet is uit te leggen aan de reiziger. De Benelux-plus-trein zou een normaal tarief krijgen, vergelijkbaar met binnenlandse intercity's. De trein kent echter twee verborgen toeslagen. Allereerst gaat de NS met zogenaamde relatieprijzen werken. Dit is verullend taalgebruik voor een overstaptoeslag. Zo stijgt het tarief voor een ritje Antwerpen-Utrecht met 27%. Ten slotte lijkt het erop dat de grenstoeslag terugkeert. Is de Staatssecretaris soms de aangenomen motie-Anker/Mastwijk uit 2010 vergeten? Daarin werd gesteld dat deze toeslag juist moest worden afgeschaft. De ChristenUnie wil dat de overstaptoeslag, de groenehart-tunneltoeslag en de grenstoeslag vervallen. De hsl is straks onderdeel van het hoofdrailnet en dus moeten de tarieven ook worden geïntegreerd. Ik kom op het punt van de snelheid, of beter gezegd de reistijd. De Benelux-plus-trein is straks, ondanks de route via de hsl, langzamer dan twee jaar geleden. De NS gaat nog wat aanpassingen doen om de reistijd te beperken tot drie uur, maar dan nog is de trein een kwartier langzamer dan in 1957 en daarmee in feite dus een Benelux-min-trein. De snelheidswinst van de hsl voor het grensoverschrijdende vervoer mag niet alleen worden benut door de dure Thalys, want er is miljarden aan overheidsgeld in geïnvesteerd. De ChristenUnie-fractie vraagt daarom om de reistijd op drie punten te verbeteren. Ten eerste moet de Benelux-trein, net zoals de binnenlandse hsl-treinen, minstens 200 km/u gaan rijden in plaats van 160 km/u. Ten tweede vinden wij de tussenstop in Breda erg onlogisch. Deze stop kost duizenden Benelux-reizigers straks elke dag weer zo'n twintig minuten en maakt het voorstel van de NS slechter dan de oorspronkelijke concessie. Breda moet, in plaats van de Benelux-trein, een keer per uur een eigen verbinding krijgen met Antwerpen. Als de Staatssecretaris dit niet kan toezeggen, stellen wij voor om het deel Antwerpen-Breda van de hsl zo snel mogelijk opnieuw aan te besteden, met als doel elk uur een intercity op de corridor Antwerpen-Breda-Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Daarmee gaat de wens van de regio om Eindhoven en Düsseldorf een uur dicht bij elkaar te brengen en te verbinden met Antwerpen, ook in vervulling. Ik heb hiertoe al een motie klaarliggen. Ten derde moet ProRail alle snelheidsbeperkingen weghalen op het hsl-traject. Al in 2009 zegde de toenmalige Minister op een vraag van de ChristenUnie-fractie toe, te onderzoeken hoe door kleine aanpas-

singen aan wissels en beveiliging reistijdswinst kon worden geboekt binnen Nederland. Wat ons betreft wordt dit onderzoek nu ook uitgevoerd. Tot slot snijd ik een paar korte punten aan.

De **voorzitter**: U hebt nog een minuut, mevrouw Dik.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja. Ik krijg vandaag graag de toezegging van de Staatssecretaris dat er tussen Dordrecht en Breda inderdaad twee vervangende intercity's per uur komen, nu de bestaande intercity het hsl-tracé zal volgen. Heeft de Staatssecretaris de 33 miljoen die het kost om de infrastructuur aan te passen, al gereserveerd? De ChristenUnie wil ook een nieuw onderzoek naar het doortrekken van de intercity Antwerpen-Essen naar Roosendaal, zodat Zeeland en Roosendaal een snelle verbinding houden naast de stoptrein. De Staatssecretaris verwijst naar een onderzoek uit 2010, waaruit zou blijken dat het doortrekken van de intercity niet robuust is in te passen. Volgend jaar wordt Brussel de eindbestemming van deze intercity en gaat er ander materieel rijden. We vragen ook aandacht voor de fiets in de Thalys, zoals in de meeste Franse tgv's.

Ik rond af. Eigenlijk moeten we nu al werken aan plannen voor het gebruik van de hsl na 2024, als er een nieuwe concessie is. Wat zou het mooi zijn als reizigers uit Almere straks rechtstreeks over de hsl naar Rotterdam kunnen, als reizigers uit Venlo gewoon een rechtstreekse verbinding met Den Haag houden in plaats van de knip die de NS nu voorstelt, als reizigers uit Zeeland straks bij Moerdijk de hsl op kunnen zoeven via een nieuwe aansluiting en als ook de Europese wijk in Brussel een rechtstreekse verbinding heeft met Nederland. Is de Staatssecretaris bereid, dit uit te werken in de langetermijnspooragenda?

Dit debat duurt 3 uur en 15 minuten, zo ongeveer de reistijd van de voorgestelde Benelux-min. De Eurolines-bus doet er 2 uur en 45 minuten over, voor een lager tarief. De ChristenUnie daagt de Staatssecretaris uit, te zorgen voor een echte Benelux-plus zonder toeslagen.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Liever nu iets redelijks dan over tien jaar iets goeds. Dat zijn de wijze woorden van een christelijk Kamerlid, Groen van Prinsterer, ongeveer 150 jaar geleden gesproken. Iedereen kent deze persoon uiteraard, al was het maar van de zaal in dit gebouw die zijn naam draagt. Hij bedoelde daarmee dat hoe principiële en fundamenteel je de taken ook benadert, je soms praktisch moet zijn, een pragmatische insteek moet kiezen en de aanvankelijke idealen even moet parkeren. Dit, voorzitter, geldt zeker voor het Fyra-dossier, het ideaal van een ultrasnelle spoorverbinding met de grote internationale steden. Voor dit ideaal zijn vele miljarden belastinggeld neergeteld; daaraan is al gerefereerd. De uitkomst is tot nu toe erg teleurstellend. De geschiedenis zal later, als het onderzoek is afgerond, nog wel worden geschetst. Dat laten we verder dus maar even rusten. Het gaat er nu om, een situatie te creëren waarin de belangen van de reizigers zo goed mogelijk worden gediend. Voor hen moeten we de zaak weer op de rails krijgen. Ik zal eerst het voorstel bespreken en dan eindigen met een paar vragen.

NS en NMBS hebben een concreet voorstel op tafel gelegd. Kort samengevat komt dit neer op minder hogesnelheidsmaterieel dan beoogd, maar wel een gevarieerd scala aan verbindingen. Als je een heel erge positieve bent, zou je zelfs kunnen stellen dat het opheffen van de Fyra in die zin niet alleen nadelen heeft gehad, maar ook de gelegenheid heeft gegeven om nog eens goed te kijken naar de behoefte van de reiziger. Het lijkt erop dat de reiziger niet alleen hsl-vervoer wil, maar minstens zo veel behoefte heeft aan de klassieke verbindingen; een mix dus. Misschien hebben we in het verleden het accent wel eens wat te veel gelegd op alleen de hoge snelheid.

Het was voor de SGP niet vanzelfsprekend dat de NS opnieuw de concessie zou moeten worden gegund. Na zo'n debacle zijn er geen vanzelfsprekendheden meer. Toch wil de SGP-fractie het NS-voorstel serieus nemen, in de eerste plaats omdat een concessie voor de NS recht doet aan de verwevenheid van hsl-vervoer en het hoofdrailnet. De integraliteit en de voordelen daarvan moeten we niet onnodig verknippen. In de tweede plaats spreekt het ons erg aan dat de NS zal gebruikmaken van de ervaren partijen Thalys en Eurostar. Volgens mij schakelen we hiermee veel risico's uit. Dat geeft vertrouwen. Hieruit spreekt bovendien de erkenning dat deze kennis bij de NS zelf onvoldoende was geborgd. Die houding vinden wij vruchtbaar.

Ik heb een viertal vragen. In de eerste plaats sluit ik mij aan bij de pleidooien van de collega's voor het behoud van de volledige intercitystatus van Dordrecht. Een zo grote en centrale stad behoort deze status te hebben. Het is de vierde stad van Holland, zo wordt wel gezegd. Dat klopt, maar kijken we even verder terug in de geschiedenis, dan is het vanouds de eerste stad van Holland. Laten we dat ook even onderstrepen voor de Dordtenaren onder ons. Bovendien heeft er ooit een heel belangrijke synode plaatsgevonden, maar dat staat er even los van. Overigens waren de tegenstanders ... nee, laat ik er niet over uitweiden! Ik heb begrepen dat zonder deze status ook nog eens het goederenvervoer, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen, door deze stad zal toenemen. Dat is naar het oordeel van de SGP zeer ongewenst.

De tweede vraag betreft de intercity's die 160 km/u kunnen en op de hsl worden ingezet. Pas vanaf 2022 worden er snellere intercity's ingezet. Overal in Europa rijden echter intercity's die 200 km/u kunnen. Waarom kan op de hsl in Nederland die versnelling niet worden ingeboekt? Ik zou hier graag wat meer druk op hebben. De derde vraag betreft de juridische component. Ik zal daar niet te veel over uitweiden; collega's hebben er al uitvoerig aandacht aan besteed en ik sluit mij daarbij aan. Hoe zeker is de Staatssecretaris ervan dat het huidige voorstel van de NS, dat significante wijzigingen kent ten opzichte van het oorspronkelijke plan, niet noodzaakt tot een nieuwe openbare aanbesteding? Ligt hier geen juridische tijdbom? De vierde vraag betreft de financiën. Ik sluit mij korthedshalve aan bij de vragen die daarover door de fracties van de VVD en D66 zijn gesteld. Daarmee ben ik ruimschoots binnen mijn limiet gebleven.

De **voorzitter**: Heel hartelijk dank. Ik heb een huishoudelijke mededeling. De heer Bashir heeft ons verlaten om naar het wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2014 te gaan. Hij zal uiteraard via de Handelingen de antwoorden vernemen.

De vergadering wordt van 11.12 uur tot 11.25 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen van de Kamer in eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal een en ander in vijf blokjes bespreken: het oordeel over het voorstel, de andere vervoerders, de materieelkeuze, de Benelux-trein en diverse onderwerpen. Ook zal ik een opmerking maken over de financiën, waarna de Minister van Financiën het woord zal nemen.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe heeft meteen een vraag. Dat is bijzonder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt, voorzitter. Ik hoor graag hoe het zit met de interrupties aan beide bewindspersonen.

De **voorzitter**: Dat is een heel terechte vraag. Ik sta twee interrupties toe. Dat betekent één interruptie per bewindspersoon.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met alle respect, voorzitter, maar dat is te weinig.

De **voorzitter**: We komen er bijna niet uit als we er veel meer doen. Ik ben bereid om het uit te breiden met een interruptie. Dan doen we dus drie interrupties. Het maakt mij niet uit hoe u die over de bewindspersonen verdeelt, maar u mag maximaal drie keer interrumperen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik start met de opmerking van de heer Hoogland dat het geen onbeschreven blad is. Ik heb de Kamer eerder, zowel in januari als in juni, gezegd hoe ik naar de situatie keek. Ik zal dat verder niet herhalen, evenmin als de korte woorden die ik gebruikte toen ik het hoorde, maar ik heb toen ook gezegd dat het geen onbeschreven blad is. We startten in een onfortuinlijke situatie die we allemaal niet gewenst hadden. We hebben er toen voor gekozen om de aanbieders – de NS en de NMBS – een laatste kans te geven om een acceptabel en volwaardig alternatief te bieden. We hebben toen een uitgebreid debat gevoerd over marktconsultatie, waarop ik zo direct nog terugkom. Voor mij is het belangrijk geweest dat de focus op de reiziger ligt. We hebben aangegeven dat we het alternatief zouden toetsen op een aantal criteria, onder andere staatssteun, wat het betekent voor de reiziger, wat het juridisch betekent en wat het financieel betekent. Alle stukken zijn deels vertrouwelijk, wat zoals bekend aan de orde is als het om bedrijfsinformatie gaat. Alle informatie op basis waarvan het kabinet het besluit heeft genomen, is aan de Kamer toegestuurd. We zitten dus niet met een blanco, onbeschreven blad als vertrekpunt, maar met een situatie waarin we niet hadden willen zitten.

De Kamer heeft een aantal suggesties gedaan over de wijze waarop het alternatief er zou moeten uitzien. Dat geldt ook voor de reizigersorganisaties en voor een aantal decentrale overheden. Datgene wat er nu ligt, hebben wij gekwalificeerd als acceptabel. Een groot deel van de wensen die zijn geuit, zie ik er dan ook in terug. Ik kom zo specifiek terug op Venlo, Roosendaal en Dordrecht en op de snelheid. In mijn oordeel over het voorstel sluit ik mij eigenlijk aan bij de woorden van de heer Bashir, die zei dat dit voorstel deugt en dat het een stap in de goede richting is. Wij vinden het, gebaseerd op de uitkomsten van de toetsing, ook een acceptabele oplossing. De Kamer weet hoeveel waarde ik heb gehecht aan de MEIP-toets. Ook zijn in het voorstel veel wensen van reizigers werkelijkheid geworden. De heer De Rouwe heeft een bijzondere vraag gesteld, te weten wat het de reiziger eigenlijk oplevert. Ik denk dat ik hem iets ga vertellen wat hij al weet, namelijk dat het de reizigers een breed en divers pakket oplevert waarmee ze de keuze krijgen uit verschillende typen verbindingen, tarieven en bestemmingen. Er wordt met minder hogesnelheidstreinen gereden, maar de Benelux-trein is terug. Dat was een nadrukkelijke wens van bijna alle fracties in de Kamer. Deze wensen zijn ook sterk geuit door consumentenorganisaties, provincies en gemeenten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Welke keuze is er dan ineens, bijvoorbeeld voor datgene waarvoor de hsl is gebouwd? Voorheen was er een keuze tussen de NS en de Thalys. Nu blijven alleen de champagnetrein en -lijn over. Welke keuze is er dus precies? Ik heb het even niet over de boemels of over de intercity's-plus, maar gewoon over datgene waarvoor de lijn is gebouwd: een hsl, een hogesnelheidslijn van A naar B. Welke keuze is er als straks alleen de Fransen het nog voor het zeggen hebben?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind dat de heer De Rouwe de Thalys-trein tekort doet door hem een champagnetrein te noemen. Als er vroeg wordt geboekt, is er voor een zeer acceptabele prijs te reizen met de Thalys. Er gaan ook meer treinen rijden, waardoor er meer aanbod is van goedkopere kaartjes. Ik begrijp dat de heer De Rouwe teruggrijpt naar de jaren negentig en naar de bouw van de lijn. Wij zitten hier nu echter om te bekijken of het aanbod, het alternatief dat is geboden ten opzichte van het aanbod dat 9 december is gaan rijden, volwaardig is, acceptabel is en tegemoetkomt aan de wensen. Voor de reiziger is er een breder aanbod. Het allerbelangrijkste wat hier ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoef even geen «achterna-rompteksten». Het antwoord van de Staatssecretaris is dus simpel: er is geen keuze, want er komt geen andere aanbieder bij. Er is meer Thalys, oké, maar je moet inderdaad ver van tevoren boeken. Als je een maand van tevoren boekt, heb je nog een redelijk acceptabele prijs, maar dan is er geen enkele flexibiliteit. De vraag speelt ook op juridisch vlak. Wat is «acceptabel»? Wat is «gelijkwaardig»? De Staatssecretaris doet het voorkomen alsof het gelijkwaardig is om te vergelijken met wat de Kamer aan wensen heeft geuit. De Staatssecretaris staat volgens mij voor een juridisch traject van een oorspronkelijke aanbesteding aan de markt. Ten tweede of ten derde male wordt die concessie volledig aangepast. Hoe oordeelt de Staatssecretaris over de beantwoording van de heer Kallas, die alleen op basis van het materieel al zegt dat het een substantiële wijziging is? Hoe oordeelt de Staatssecretaris over de woorden van hoogleraar Jansen, die nu al zegt dat elke partij die met deze fata morgana naar de rechter stapt, een reële kans heeft dat het volledig van tafel wordt geveegd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Om te beginnen gebruikte de heer De Rouwe de frase «de Staatssecretaris zegt ...». Ik ga over mijn eigen woorden. Ik heb niet de woorden gebruikt die hij heeft gebruikt, dus daar moeten we even zuiver in zijn. Wij hebben wel degelijk getest. We hebben financieel getest, we hebben juridisch getest, we hebben de MEIP-toets laten doen en er is naar de PSO gekeken. Al die informatie is naar de Kamer gestuurd. Op basis daarvan heeft het kabinet het besluit genomen om dit als een acceptabel alternatief te aanvaarden. De Europese Commissie, die door de heer De Rouwe werd aangehaald, onderzoekt de afspraken die over de hsl zijn gemaakt in 2011. Daarover zijn vragen gesteld. Eerder is gevraagd of er is gesondeerd met de Europese Commissie. Het onderhandelakkoord in 2011 is gesondeerd met de Europese Commissie. Op basis van die sondering is het kabinet toen tot het onderhandelakkoord gekomen. Wij hebben dus onderzoek gedaan, ook naar dit alternatief. We hebben een marktconsultatie gedaan. We hebben andere vervoerders gemotiveerd, maar niet hierbij betrokken. We hebben de NS en de NMBS de kans gegeven om dit alternatief te bieden. Over de marktconsultatie hebben we enkele maanden geleden een heel lang debat gevoerd in de plenaire zaal. Dat debat wil ik niet herhalen. Het vertrouwen dat wij hebben in het voorstel van de NS en de NMBS is gestoeld op de toetsen die we hebben gedaan. Het kabinet spreekt dat vertrouwen uit; de Europese Commissie maakt eigenstandige overwegingen. Ik denk dat dat ook goed is. Als de Europese Commissie gaat toetsen, wacht ik die toetsen af. Daarna kunnen we erop reageren. De Europese Commissie heeft nog geen standpunt over het onderhandelakkoord. In het afgelopen jaar zijn er twee keer vragen gesteld, die we hebben beantwoord. Het voorstel hebben we op basis van de toetsen en aan de hand van de huidige wet- en regelgeving als volwaardig beoordeeld. Voorzitter. De heer Hoogland, mevrouw Van Veldhoven, mevrouw Dik-Faber en de heer Bisschop hebben gevraagd of er sprake is van een wezenlijke wijziging van de oorspronkelijke afspraken. De concessie wordt

per 31 december 2014 ingetrokken. Dan zal het verdergaan als een geïntegreerde concessie.

De fracties van de PvdA en het CDA hebben gevraagd hoe zeker het voor de reiziger ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ik heb een punt van orde. Dit is geen antwoord op de vraag. De Staatssecretaris herhaalt de vraag van leden in hoeverre dit een forse wijziging is van de concessie. Haar antwoord is vervolgens dat de concessie per 1 januari wordt opgeheven. Dat is geen antwoord op die vraag. Ik krijg graag een antwoord op de door leden gestelde vraag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb aangegeven dat wij hebben laten toetsen of dit voorstel marktconform is en of het financieel en juridisch haalbaar is. Uit de toetsen komt naar voren dat het antwoord daarop «ja» is. Daarop baseer ik mij. Al deze toetsen zijn in het bezit van de Kamer. Voorzitter. De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe zeker de reiziger ervan kan zijn dat dit voorstel klopt. Dat sluit aan bij de vraag van de heer Hoogland hoe ik het commitment van de vervoerders beoordeel. De NS en de NMBS hebben de Kamer zelf laten weten zich er volledig van bewust te zijn dat ze zich geen mislukking kunnen veroorloven. Ik ben ervan overtuigd dat alle partijen zich tot het uiterste zullen inspannen om dit voorstel tot een succes te maken. Bovendien leg ik in het geval van een goedkeuring het huidige voorstel juridisch vast in contracten met de NS en de NMBS. Per 1 januari 2015 staan de verplichtingen van de NS in een nieuwe geïntegreerde concessie, die ook in de Kamer voorbij zal komen. We spreken over een voorstel met bewezen materiaal van partners met een staat van dienst. Als we zien wat er getoetst is en hoe er getoetst is, denk ik niet dat we hier over luchtkastelen praten.

Ik kom te spreken over de andere vervoerders. We hebben het al eerder gehad over de suggestie om marktconsultaties te doen. Ik ben daartoe niet overgegaan, zoals ik al voor de zomer met de Kamer heb besproken. De Kamer heeft mijn benadering toen in meerderheid gevolgd. De NS en de NMBS hebben de kans gekregen om met dit alternatief te komen. Totdat dit voorstel werd getoetst, bleven de verhoudingen met de NS en de NMBS overeind en ben ik niet in gesprek gegaan met andere partijen of ingegaan op alternatieven van andere partijen. Ik heb de Kamer uitgelegd dat we dan op weg gaan naar vormen van aanbesteding. Daarom zijn wij die weg niet op gegaan. Overigens staat het iedereen vrij om een lijn Amsterdam-Brussel over het hogesnelheidsspoor aan te vragen. Zoals bekend is dit spoor geliberaliseerd; andere partijen kunnen erop rijden. De Lage Landen Lijn is een eerste initiatief op dit vlak. Dit is het enige antwoord dat ik zal geven. Er is ruimte om op dit geliberaliseerde spoor te rijden. Internationaal moet dat natuurlijk wel binnen de geldende cabotageregels.

Mevrouw Dik-Faber en de heer Bisschop hebben aan het einde van hun betogen gevraagd hoe groot de kans op claims is en hoe groot de kans is dat de hsl opnieuw moet worden aanbesteed. Op de verlening van de concessies in het openbaar personenvervoer zijn de PSO-verordening en de Wet personenvervoer 2000 van toepassing. Beide maken het mogelijk dat de geïntegreerde concessie van het hoofdrailnet onderhands wordt gegund. Dat weet de Kamer. Zij weet ook dat deze keuze van het kabinet kan worden teruggevonden in het regeerakkoord. Dat de HSL-Zuid eerder is aanbesteed, wil niet zeggen dat bij beëindiging opnieuw moet worden aanbesteed. Als het gaat om claims en procedures heb ik wel eens gezegd dat ik nooit garanties zal geven. Ik denk ook niet dat het zo in elkaar steekt. Het staat iedereen altijd vrij om processen en procedures aan te spannen. Daar kan ik zelf weinig aan doen.

Er is gevraagd naar de materieelkeuze. Met name mevrouw De Boer heeft hierover veel vragen gesteld, onder meer hoe we het gaan doen met de

intercity's en de bestelling. Bij het voorstel is het aan de NS en de NMBS om een afweging te maken inzake het type in te zetten materieel. Zo is het ook gegaan bij de gunning en de contracten. De NS en de NMBS hebben de beschikbaarheid van hogesnelheidsmaterieel verkend. Dat is de Kamer bekend; ik heb begrepen dat ze dit hebben toegelicht in het rondetafelgesprek. Zij hebben de afweging gemaakt om geen nieuw hogesnelheidsmaterieel aan te schaffen. Om zo snel mogelijk betrouwbaar en veilig te kunnen rijden, hebben zij gekozen voor samenwerking met partijen met een bewezen staat van dienst, zoals de Thalys en de Eurostar. Beide partijen hebben jarenlange ervaring met hogesnelheidstreinen en kunnen op afzienbare termijn uit hun nieuwe vloot treinen ter beschikking stellen. Dat zijn bekende treintypes. Het is beproefd materieel.

Mevrouw De Boer heeft gezegd dat het nieuwe IC-materieel pas vanaf 2021 wordt opgenomen in de dienstregeling en dat er alternatieve biedingen liggen waarin dit sneller kan en materieel vanaf 2018 kan instromen. Haar vraag was waarom de NS hiermee niet in zee gaat. Het gaat om een omvangrijke bestelling van 300 treinstellen die gedurende 30 jaar zullen worden ingezet op het gehele hoofdrailnet en de gehele hogesnelheidslijn. Het nieuwe IC-materiaal moet aan een groot aantal specificaties voldoen. De NS heeft deze bestelling twee jaar naar voren gehaald. De kortst mogelijke planning om dit materieel in te zetten beslaat zeven jaar. Ik heb mevrouw De Boer goed gehoord. Ik denk dat we moeten kijken of er sneller dan 200 km/u kan worden gereden op de hsl-routes. Dat levert echter een beperkte snelheidswinst op. De NS maakt een brede afweging voor nieuwe IC's en koopt geen standaardproduct. Snelheid is een van de parameters. Ik zeg mevrouw De Boer dat ik het belangrijk vind dat wordt bekeken wat de mogelijkheden daartoe zijn. Er zijn IC-toestellen van 200 km/u die ook 220 km/u kunnen rijden. Belangrijk is om te bekijken wat de tijdswinst dan is. Ik weet niet exact wat mevrouw De Boer wil nu ik dit antwoord heb gegeven, maar ik kan me voorstellen dat daar verder naar gekeken wordt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, voorzitter ...

De **voorzitter**: De heer Beertema was eerst, mevrouw De Boer.

De heer **Beertema** (PVV): Even voor de duidelijkheid: zijn de IC200-treinen nu bestaand, beproefd materieel of is het materieel dat op dit moment wordt ontwikkeld? Ik hoor de Staatssecretaris spreken over specificaties die nog in onderhandeling zijn. Als dat zo is, wil ik toch wel graag gerustgesteld worden. Worden alle lessen die we hebben geleerd van het Fyra-debacle hierin meegenomen? Hoe gaat de aanbesteding in zijn werk? Is er een exitstrategie ingecalculleerd? Zijn er «go/no-go»-momenten ingebouwd? Ik denk dat we dit toch heel duidelijk moeten hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Beertema stelt heel goede vragen. Dit zijn de redenen waarom het een bepaalde periode duurt. De IC op zich is geen nieuw materieel, de IC200 wel. Dat moet zorgvuldig gebeuren. Ik zei al dat de IC200-treinen iets sneller zouden kunnen. Als dat inderdaad zo is, zou dat heel relevant zijn. Het moet zorgvuldig en goed gebeuren, omdat we inderdaad niet opnieuw voor situaties gesteld willen worden waarin mooie beloftes zijn gedaan die niet zijn nagekomen. Voor mij is dat nu de kern: wat we doen, moeten we gewoon goed doen. We hebben ontzettend de neiging om in hoop en blijdschap te zeggen dat we het sneller en beter willen. Dat willen we ook, maar dan moeten we het wel zodanig doen dat we aan het einde niet worden teleurgesteld, maar juist vinden dat we het proces goed hebben doorlopen. Ik vind het al goed dat de NS het twee jaar naar voren haalt. Ik zie zelf een spanning ontstaan als je het verder

naar voren haalt, precies omdat antwoord moet kunnen worden gegeven op de vragen die de heer Beertema stelt.

De heer **Beertema** (PVV): Dat stelt enigszins gerust, maar ik wil het toch graag iets concreter. Is er bij de NS bijvoorbeeld een taskforce ingesteld die in samenwerking met het departement hieraan werkt, om te leren van de lessen van de Fyra? Eigenlijk zijn die lessen er nog niet, want de enquête moet bij wijze van spreken nog starten. Is er echter een taskforce die zich hiermee bezighoudt? Ik doel dan vooral op het contractmanagement.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een ingewikkelde vraag. Ik ben concessieverlener en de heer Dijsselbloem is aandeelhouder. Het is natuurlijk aan de NS zelf om dat te organiseren. Zoals ik al zei, zijn de IC's bestaande technologie. Een van de eisen die wij aan de toestellen stellen, betreft de toegankelijkheid. Ook voor de Kamer is het belangrijk dat de treinstellen voor iedereen, ook voor mindervaliden et cetera, toegankelijk zijn. Ook daarom moet het zorgvuldig gebeuren, want zeker in dat soort zaken wil ik aan het einde niet teleurgesteld worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat die ambitie er is, blijkt toch wel een beetje uit de antwoorden. Het gaat niet alleen om de minutenwinst, maar ook om de vraag hoe onze hogesnelheidslijn past in het internationale hogesnelheidsnet en welke toekomst er is met deze treinen. Een kleine correctie: vanaf 200 km/u heet iets al een hogesnelheidstrein, zo zeg ik vanuit het vakjargon. Die ambitie moet er echter wel duidelijk zijn. Die kun je nu meenemen in de specificaties. Ten eerste moet een en ander straks deel uitmaken van het Europese hogesnelheidsnet. Ten tweede kun je, door iets sneller te rijden, in de toekomst mogelijk meer treinen kwijt op het net. Ook die ruimte moeten we voor de toekomst bewaken. Mijn andere punt is de termijn van 2018. Ik vind het te idioot voor woorden dat er bijna een concessieperiode nodig is om snellere treinen te laten rijden. Verschillende partijen gehoord hebbende en praktijkvoorbeelden gezien hebbende – ik grijp het niet zo maar uit de lucht – zeg ik dat je de treinen best binnen vier of vijf jaar kunt laten inrijden. Dan heb je mogelijk nog een periode van een of twee jaar nodig om het volledig op orde te krijgen, maar nu duurt het bijna een concessieperiode! Het is nu 2013 en pas in 2021 gaat de eerste trein rijden. Je zou kunnen kijken naar de andere aanboden die zijn gedaan. We werken nu ook samen met Thalys. Arriva heeft een bod neergelegd. We werken ook samen met Deutsche Bahn; we hebben een Duitse IC op het Nederlandse spoor rijden. Je zou dus kunnen bekijken of je in samenwerking met andere partijen treinen nog sneller kunt laten instromen op het Nederlandse spoor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor heel goed wat mevrouw De Boer zegt over samenwerking van de NS met andere partijen. Die samenwerking is natuurlijk aan de NS. Ik denk dat de NS de Kamer goed hoort als het gaat om de samenwerking met Deutsche Bahn. Ik weet dat er achter de schermen veelvuldige contacten zijn tussen diverse organisaties. Dat gehoord hebbende vereist het Europese aanbestedingsproces wel een aantal stappen. Dat zijn geen stappen die in anderhalf jaar volledig en zorgvuldig kunnen worden gezet. Ik kan daarin helaas geen versnelling aanbrengen. De versnelling van twee jaar die de NS heeft aangebracht vind ik ambitieus, maar ik ga het bedrijf eraan houden. Dat is de andere kant van het verhaal. Ik begrijp de teleurstelling van mevrouw De Boer, alsmede haar wens om het nog sneller te kunnen doen, maar dit is het proces dat moet worden doorlopen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Toch vind ik het belangrijk dat de Kamer druk blijft zetten op het proces, ook ten aanzien van de NS. De Staatssecretaris is de concessiehouder. Er moet druk van de Kamer zijn om het materieel, misschien op een andere wijze, toch sneller te laten instromen. Er liggen echt niet zulke gekke aanboden van andere partijen. Het is goed als de NS, die al in gesprek is met NMBS en Thalys, samenwerkt met Deutsche Bahn. Ik hecht er dus aan om vanuit de Kamer druk te zetten om de eerste trein er twee jaar sneller te laten zijn. Zal dat dan in 2021 zijn of kunnen we naar 2019 kijken? In dat laatste geval komen we dichterbij in de buurt, zou ik zeggen. Als andere landen ook sneller materieel kunnen aanschaffen, begrijp ik er echt geen bal van dat het in Nederland zo lang moet duren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb mevrouw De Boer goed gehoord. Ik zal deze boodschap indringend overbrengen aan de NS.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik haak met mijn vraag aan bij datgene waarover de heer Beertema begon. De vraag heeft niet zozeer te maken met het jaar waarin het materieel daadwerkelijk beschikbaar is, maar meer met de onmacht van de Kamer en de politiek in relatie tot het sturingsmodel bij de NS. Dat vraagt dat we goed aan verwachtingsmanagement doen als het gaat om wat we wel en niet kunnen regelen. De Staatssecretaris spreekt over de aanbesteding van nieuwe treinen. Zij kan boodschappen overbrengen, maar dat voelt niet echt als sturen. Een boodschap overbrengen is iets anders dan daadwerkelijk iets regelen. In hoeverre zijn wij nu in staat om iets te regelen? Op de concessie kunnen we sturen, maar hier komt een trits aan operationele zaken voorbij die belangrijk zijn maar waarvan we misschien moeten vaststellen dat we er niet over gaan. In dat licht ben ik benieuwd naar de visie van de Staatssecretaris op de wijze waarop de nieuwe aanbesteding van de treinen moet worden vormgegeven en vooral ook op de rol die de Kamer daarin heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een goede vraag van de heer Hoogland. Ik weet dat de vertrouwelijke stukken over het traject naar een nieuwe aanbesteding aan de Kamer zijn gestuurd. Daaruit blijkt duidelijk dat het geen proces is dat enkele maanden loopt. De Kamer is nadrukkelijk partij als het gaat om de concessie, die voor de zomer in de Kamer voorbij zal komen. Dat is het moment waarop wij gezamenlijk bepalen welke eisen wij stellen aan de concessie en wat wij willen dat de NS gaat doen. Daartoe zal ik de Kamer een voorstel doen, dat ik met haar zal bespreken. Op dat moment is de Kamer aan zet. Gezien de AO's en de gesprekken die ik het afgelopen jaar met de Kamer heb gevoerd over de concessie, denk ik dat dit wel een redelijke vergadering zal worden, waarin we aan de voorkant, op het moment dat we de concessie verlenen, zeer zorgvuldig bekijken of dit de kaders zijn die we willen. Zo voorkomen we dat we in de loop van de concessie tegen allerlei vragen en zaken aanlopen die we niet van tevoren hebben ingekaderd. Daar is de rol van de Kamer dus van zeer wezenlijk belang.

Voorzitter. De heer Hoogland en de heer Bashir hebben gevraagd of de Benelux-trein van de acht keer niet vier keer sneller kan vanaf Breda. De heer Bashir heeft gevraagd of wij de Kamer binnen een halfjaar kunnen informeren of de Benelux-trein sneller kan rijden. Vanaf eind volgend jaar rijdt de trein ieder uur, zestien keer per dag, het traject Amsterdam-Brussel. Ik kan de Kamer verzekeren dat het niet eenvoudig is geweest om deze situatie tot stand te laten komen. In beginsel rijdt de trein ieder uur volgens een herhaalpatroon. Daardoor zal de Benelux-trein ongeacht het tijdstip van de dag of het aantal treinen per dag steeds dezelfde rijtijd hebben. Wanneer er bij wijze van uitzondering niet voor gekozen wordt om de Benelux-trein steeds hetzelfde patroon te laten rijden, is het wellicht mogelijk om een ander rijpad of een andere route te kiezen. Dan gaan zeer waarschijnlijk ook de rijtijden afwijken, alsmede het pad dat

wordt gelopen. De NS en de NMBS zijn in overleg om te bezien of dit mogelijk is. Dat hebben ze mij ook toegezegd. Ik zal de Kamer dan ook inderdaad binnen een halfjaar informeren of rijtijdversnellingen en andere patronen mogelijk zijn.

Mevrouw De Boer heeft mij gevraagd om toe te zeggen dat er na een evaluatie van twee jaar niet alsnog zal worden geschrapt op de binnenlandse lijnen. Als het om de evaluatie gaat, heb ik specifiek gesproken over de Benelux-trein. De Benelux-trein gaat zestien keer per dag het traject Amsterdam-Brussel rijden. De NS brengt elke twee jaar verslag uit van de gerealiseerde reizigersaantallen op de grens per trein, simpelweg om te bekijken welke treinen welke passagiersaantallen hebben. Ik zal die informatie ook met de Kamer delen. We moeten dan bezien in welke mate de treinen voldoen aan de behoefte van de reiziger. Ik vind dat een reële vraag. Zoals ik al zei, zal ik niet handelen of ingrijpen zonder dat met de Kamer te delen. Ik vind echter wel dat we ernaar moeten kijken. De frequentie van zestien zal in ieder geval worden voorgeschreven in de nieuwe geïntegreerde vervoersconcessie vanaf 2015. Dat betekent dat ik met de Kamer zal overleggen alvorens in te stemmen met een verlaging van de frequentie.

Ik kom bij het blokje diversen, waarin ik de vele vragen bij elkaar neem die zijn gesteld over een aantal stations. Mevrouw Dik heeft gevraagd waarom ik het onderzoek naar de mogelijkheden om de rijtijd op de HSL-Zuid te verkorten niet naar de Tweede Kamer heb gestuurd, conform de toezegging van de voorganger. Inderdaad is in februari 2009 aan de Kamer toegezegd om de voorstellen van toenmalig Kamerlid Cramer om de rijtijd op de HSL-Zuid te verbeteren, te bekijken. Na bestudering bleek dat uitvoering van een onderzoek naar infrastructurele aanpassingen geen inzichten zou opleveren die tot aanpassingen van de snelheid konden leiden. Deze conclusie werd getrokken omdat op dat moment de hogesnelheidslijnen al in dienst waren en het onderbreken van de treindiensten als onwenselijk werd beschouwd. Indien de Kamer een onderzoek op dit moment zinvol acht, ben ik echter met alle plezier bereid om ProRail te vragen, daarnaar te kijken.

Er is een groot aantal vragen gesteld over de steden Dordrecht, Venlo en Roosendaal. Inzake Dordrecht werd ook gevraagd naar de mogelijke investering van 33 miljoen onder voorwaarden van cofinanciering. Ik wil het volgende met de Kamer afspreken. Ik wil het huidige voorstel niet aanpassen. Dat is een voorstel dat juridisch is getoetst, dat de MEIP-toets heeft doorstaan en waarnaar externe partijen financieel hebben gekeken. Op dat laatste zal Minister Dijsselbloem wellicht nog ingaan. Ik heb de Kamer echter wel heel goed gehoord. Ik heb haar ook goed gehoord toen wij over dit alternatief spraken. De wensen van de Kamer waren toen onder andere een aansluiting met Eindhoven en een Benelux-trein. Ik zie dat een aantal steden er in de opstart van dit voorstel niet slechter op wordt, maar tijdelijk even beter en dat er in de loop van de ingroei weer een andere situatie ontstaat. Op alle drie de vragen, dus als het gaat om Dordrecht, Venlo en Roosendaal, kom ik specifiek bij de Kamer terug. Ik wil in gesprek met de regio's en de gemeenten over de exacte wensen en de wijze waarop men die wil invullen. Dat zal echter enige tijd duren, want de Kamer heeft niet zomaar wat vragen gesteld. Het zijn vragen die moeten worden uitgezocht en waarvan moet worden bekeken of ze haalbaar zijn, zeker als het om investeringen gaat. Zoals bekend is er een zeer beperkt investeringsbudget voor de langetermijnspooragenda. Ik wil hierop dus uitgebreid terugkomen, zowel in relatie tot de concessie als specifiek op deze onderwerpen, nadat ik overleg heb gepleegd. Ik adresseer al deze punten voor de zomer. Suggesties van cofinanciering sluit ik daarbij niet uit. Om in dit overleg Venlo, Dordrecht en Roosendaal en passant af te doen, lijkt me echter niet juist. Het zijn serieuze vragen en als we het doen zoals ik voorstel, kunnen we ook serieuze voorstellen doen.

De heer **Beertema** (PVV): Ik vind het een mooie toezegging. Ik hoorde Venlo in eerste instantie niet in het rijtje, maar in tweede instantie wel. Zoals bekend is dat een logistieke hotspot. Ik vraag de Staatssecretaris om Venlo in dit rijtje mee te nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan de heer Beertema melden dat Limburg in het bezit is van zeer alerte gedeputeerden, die mij dit weekend al hebben bereikt. Ook de regio's hebben goed van zich laten horen. Dit gaat om het belang van de reizigers, zowel in de regio als op internationale verbindingen.

Voorzitter. Er zijn vragen gesteld over de tarieven. Met name de heer De Rouwe gebruikte daarvoor scherpe bewoordingen. Ook in de tarieven zien we een stukje differentiatie van de keuzes terug. Voor een intercityverbinding met de Benelux-trein geldt een normaal tarief. Daarvoor is geen reservering nodig. Het tarief is ook gelijk aan het tarief voor de oude Benelux-trein. Een aantal mensen denkt dat de Benelux-trein de tijdelijke oplossing is. Nee, dat was een tijdelijke oplossing tot er een nieuw alternatief kwam. Daarvoor is ook een specifieke prijs berekend aan de reiziger. We gaan nu terug naar de oude Benelux-treintarieven. Voor het Nederlandse traject kunnen reizigers hun reguliere abonnementen en kortingskaarten gebruiken. Daarnaast is er de snellere verbinding met de hogesnelheidslijn van Thalys of Eurostar. Hiervoor gelden de gebruikelijke internationale tarieven, die afhankelijk van de vraag zijn gedifferentieerd. Die tarieven liggen gemiddeld inderdaad hoger dan het Benelux-tarief. Daarvoor krijgt de reiziger ook iets terug, namelijk het snellere reizen. Voor de binnenlandse verbindingen over de hsl gelden de reguliere tarieven en is geen reservering nodig. Alleen voor het traject Schiphol-Rotterdam over de hsl blijft een toeslag gelden. De toeslag tussen Rotterdam en Breda vervalt echter. Voor het stukje Schiphol-Rotterdam heeft de reiziger een keuze.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De Staatssecretaris loopt nu een aantal toeslagen langs waarvan ik echt niet begrijp dat ze in het voorstel zijn teruggekomen. Het traject Schiphol-Rotterdam wordt genoemd. Daar wordt een toeslag ingevoerd, want de reiziger heeft daar een keuze. Er ligt echter een Kameruitspraak, een aangenomen motie die is ingediend door de ChristenUnie, om de toeslagen er af te halen. De Staatssecretaris refereert aan de oude tarieven van de Benelux-treinen, waarop volgens mij gewoon een grenstoeslag zit. Die is er tijdelijk af geweest in verband met de Fyra die het afgelopen jaar niet reed et cetera, maar komt nu weer terug. Ook daarover ligt er een Kameruitspraak, namelijk dat we die toeslag niet willen. Wil de Staatssecretaris ook ingaan op de overstap-toeslag? Ook die zit in de tarieven. Een reiziger tussen Utrecht en Antwerpen is uiteindelijk bijna 30% duurder uit indien hij overstapt op de Benelux-trein. Ik zie dus een stapeling aan toeslagen waarvan de Kamer heeft uitgesproken die niet te willen, omdat dat noch in het belang is van de reiziger, noch in het belang van het benutten van de treinen. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat we zoveel mogelijk passagiers in de trein willen. Waarom hanteert de Staatssecretaris deze toeslagen? Haar argumenten zijn voor mij niet overtuigend.

Staatssecretaris **Mansveld**: Inzake de motie die mevrouw Dik-Faber aanhaalt, luidt mijn informatie dat er geen grenstarieven of grenstoeslagen bestaan. Ik laat dit echter uitzoeken, zodat ik er later in dit debat op kan terugkomen.

Voorzitter. De heer Bashir heeft gevraagd of op termijn zonder reservering met de Thalys kan worden gereisd. Het antwoord op die vraag is «nee». De reservering is vastgelegd in de concessie voor de hsl. Dit past ook bij de Thalys-treindienst, die een hoog kwaliteitsniveau biedt. Dat is ook

belangrijk voor de zakelijke markt, die voor een belangrijk deel internationaal is.

De PVV-fractie heeft gevraagd naar het gevolg van het schrappen van toeslagen. Alleen voor het traject Schiphol-Rotterdam over de hsl blijft een toeslag gelden. Op dit traject heeft de reiziger de keuze tussen de IC-verbinding zonder toeslag en een snelle verbinding met toeslag. Bij het opstellen van het voorstel heeft de NS rekening gehouden met het bestaan van de toeslag. Het schrappen van de toeslagen verandert de businesscase van de Nederlandse Spoorwegen, hetgeen weer leidt tot financiële gevolgen, onder andere voor de Staat.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb de Staatssecretaris net een paar vragen gesteld over de variëteit aan toeslagen die nu toch weer worden geïntroduceerd. Ik constateer dat het enige antwoord is geweest dat de grenstoelage niet heeft bestaan en dat dit nog even wordt uitgezocht. Voor de rest is de Staatssecretaris hier niet op ingegaan. Ik wil graag nog een antwoord.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom in een keer op alle toeslagen terug zodra ik de grenstoelage wel of niet heb gevonden.

Voorzitter. Mevrouw Van Veldhoven heeft een heel terechte vraag gesteld over het geluid. Daarover is veel te doen geweest; ik heb inmiddels al berichten gekregen van enkele gemeenten. Hoe zit het met de norm en hoe voldoet dit voorstel daaraan? Al het toekomstige treinmaterieel moet voldoen aan de wettelijke geluidseisen. Daaraan wordt ook voldaan. In de met de NS gemaakte afspraken voldoet de Eurostar niet aan de strengere bovenwettelijke geluidseisen. Omdat de Eurostar slechts twee keer per dag rijdt, heeft het toepassen van deze eis een verwaarloosbare invloed op de totale geluidsbelasting. Mijn uitgangspunt voor de IC200 is dat deze trein zal voldoen aan de strengere bovenwettelijke geluidseisen. Ik heb binnen het departement nadrukkelijk de opdracht gegeven om goed in gesprek te blijven met de regio. We hebben ook gezegd dat doelmatige aanpassingen die moeten plaatsvinden, ook zullen plaatsvinden. Ik weet dat de regio zich er veel zorgen over maakt en er erg druk mee is. Ik vind het belangrijk dat de zorg wordt opgelost daar waar deze terecht is. Daar waar de zorg onterecht is, moet deze zodanig worden weggenomen dat hij ook niet in een achterhoofd blijft drijven of als nekhaar blijft bewegen. Mevrouw Van Veldhoven kan er dus van uitgaan dat ik hiervoor de volle aandacht heb. Als dat niet zo is of als zij andere geluiden hoort, verneem ik dat graag, want ik vind dit belangrijk voor de regio.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de Staatssecretaris voor de heldere toezegging om inzake het geluid en, zo wil ik daaraan graag toevoegen, de trillingen heel scherp te blijven opletten dat dit alternatief voor de regio niet een nog zwaardere belasting vormt dan de Fyra al zou doen. Kan zij ook toezeggen dat er naar een oplossing zal worden gezocht als de Eurostar veel vaker dan die twee keer per dag zou gaan rijden en de belasting daardoor niet langer verwaarloosbaar zou kunnen worden genoemd?

Daarnaast signaleer ik, voorzitter, dat mijn vraag of er contact is geweest met Brussel over de juridische houdbaarheid van de nu gekozen oplossing, nog niet is beantwoord.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het eerste antwoord is «ja». Dat wordt dan direct bestudeerd, want ik wil verschillen in aanbod, andere treinen en alles wat met geluid en trillingen te maken heeft, direct bestudeerd en onderzocht hebben. Ik zal dat dan ook zo spoedig mogelijk met de Kamer communiceren. Als ik daarin zelf al niet snel genoeg zou zijn, ben ik er inmiddels achter dat de desbetreffende gemeenten mij ongetwijfeld binnen 24 uur ervan op de hoogte zullen stellen. De andere vraag waarop

mevrouw Van Veldhoven duidde, heb ik wel beantwoord. Bij het volwaardige alternatief is dit niet zo geweest. Het is wel zo geweest bij het onderhandelaarsakkoord.

Voorzitter. Tot slot enkele woorden over de financiën. De 119 miljoen die drukt op het Infrastructuurfonds zal binnen het spoorbudget gaan.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik wilde nu het woord geven aan de Minister van Financiën, maar ik zie dat de heer De Rouwe nog een vraag heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja. Het is duidelijk dat het dan via het spoorpakket gaat ...

De **voorzitter**: Dit is wel uw laatste interruptie, mijnheer De Rouwe. Beseft u dat?

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, voorzitter, want ik heb tot nu toe één interruptie geplaatst. Ik heb ook een punt van orde gemaakt, omdat een vraag door de Staatssecretaris werd opgebracht maar niet werd beantwoord.

De **voorzitter**: Ik zie het door de vingers, maar dan wil ik wel dat de vraag heel kort wordt gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Maar het is mijn tweede interruptie. We hebben er drie.

De **voorzitter**: Dit is uw tweede interruptie, maar ik wil dat u het kort houdt, omdat het een twijfelgeval is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de 119 miljoen volledig ten koste gaat van het spoorpakket, hoe ziet dat er dan concreet uit? Of bespreken wij de komende maand een begroting van I en M waarin allemaal vraagtekens staan?

Staatssecretaris **Mansveld**: De 119 miljoen zal gaan binnen het brede kader van het spoor. Ik kom daarop terug bij de Voorjaarsnota. Ik ben aan het bekijken hoe we de projecten binnen de langetermijnspooragenda invullen. Het lijkt me goed om niet separaat naar de 119 miljoen te kijken, maar dat in een breder kader te doen. Ik kom bij de Voorjaarsnota nadrukkelijk, indringend en zeer duidelijk daarop terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): De 119 miljoen kan ook op andere manieren worden gevonden, bijvoorbeeld zoals mevrouw Van Veldhoven en ondergetekende hebben aangegeven: laat de NS zelf maar bloeden voor de fouten die hij heeft gemaakt. Wat is de reactie van de Staatssecretaris daarop?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zit hier als concessieverlener. De heer Dijsselbloem krijgt straks het woord. Als het gaat om de NS, lijkt het me goed dat deze vraag vanuit zijn rol wordt beantwoord.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voordat de Minister van Financiën het woord krijgt, kom ik nog even terug op de snelheid. De Staatssecretaris heeft toegezegd de snelheidsbeperkingen in kaart te brengen. Als de meerderheid van de Kamer dat wil, legt ze de vraag voor aan ProRail. Dat is het geval, want er ligt een aangenomen motie. Ik interpreteer dit dus als een toezegging. Daarnaast heeft de ChristenUnie-fractie voorgesteld om de stop in Breda er uit te halen en in gesprek te gaan met de NS om een aparte lijn Antwerpen-Breda te rijden en die door te trekken naar Eindhoven. Ik krijg daarop graag nog een reactie van de Staatssecretaris.

Gaat zij dat overleg ook echt voeren? Anders zie ik mij genoodzaakt om een motie in te dienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat ik niet duidelijk ben geweest. Ik heb Roosendaal, Venlo en Dordrecht genoemd. Dit schaar ik onder de brief die ik de Kamer daarover zal doen toekomen. Ik wil echter dat dit goed en zorgvuldig wordt bekeken. Op voorhand zeg ik dat dit niet makkelijk zal zijn, maar ik zal ernaar kijken. Er komt een brief in de breedte over dit punt en de drie andere punten, waarin er dieper op wordt ingegaan en waarin ook wordt aangegeven hoe we ernaar hebben gekeken, wat op dat moment besproken is met andere partijen en wat daarover onze mening is.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben blij met deze toezegging. Ik geef de Staatssecretaris daarbij graag het volgende mee. We hebben al eerder inzicht gekregen in de lijn Breda-Antwerpen. Daarop zou maar een keer per twee uur een trein kunnen rijden. Voor die frequentie zou er een vervoersvraag zijn. Dat is niet wat de ChristenUnie voor ogen staat; het gaat haar uiteraard om een uursfrequentie. Ik denk dan ook dat het goed is om naar de gehele corridor te kijken, dus niet alleen in te zoomen op Antwerpen-Breda maar de gehele vervoersvraag van Düsseldorf tot Antwerpen op dit traject te bekijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb mevrouw Dik goed gehoord. Ik heb al gezegd dat het niet eenvoudig zal zijn. De Kamer stelt mij vaak vragen waarvan ik vind dat we ze serieus moeten bekijken. Tegelijkertijd hebben we met de werkelijkheid te maken. Dit is een van de drukst bereden netten ter wereld. Het moet ook allemaal inpasbaar, behapbaar en betaalbaar zijn. Ik zeg mevrouw Dik toe dat ik ernaar zal kijken, ook in een breder kader, en dat ik er inhoudelijk op terugkom, ook in combinatie met Venlo, Dordrecht en Roosendaal.

De heer **Bisschop** (SGP): Het kan zijn dat de beantwoording mij gedeeltelijk is ontgaan, maar voor de zekerheid noem ik mijn punt nogmaals. Aanvankelijk is het de bedoeling dat er treinen worden ingezet met een maximumsnelheid van 160 km/u, terwijl er op dit moment in Europa intercitytreinen met 200 km/u rijden. In dit plan zou dat pas vanaf 2022 ingaan, mogelijk iets eerder. Waarom wordt niet al in dit stadium hiervoor gekozen? Ik impliceerde die vraag met mijn opmerking dat wij er graag wat meer druk op zouden willen hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil mezelf niet geheel herhalen, maar dit heeft te maken met de bestelling van 300 treinstellen en het Europese pad dat daarin moet worden gelopen. Het materieel is op dit moment niet beschikbaar.

De heer **Beertema** (PVV): Mijn vraag over het eventueel laten vervallen van de toeslag van 20% heeft de Staatssecretaris weliswaar beantwoord, maar zij kwam niet verder dan te zeggen dat dit financiële consequenties heeft. Ja, dat is natuurlijk zo. Mijn vraag was eigenlijk of zij wil toezeggen om de prijselasticiteit van het product te onderzoeken. Laten we als een groots gebaar naar de reiziger de toeslag laten vervallen. Laten we nu eens kijken of daarmee een enorme toename van de verkoop van het product kan worden gerealiseerd. De Staatssecretaris hoeft dat niet meteen te doen, maar het zou toch goed zijn om het in ieder geval te onderzoeken.

Staatssecretaris **Mansveld**: De NS heeft natuurlijk bekeken welke prijs reëel is. Een toeslag voor een trein die sneller rijdt, lijkt mij logisch. Je krijgt namelijk iets terug voor dat bedrag. In dit geval bedraagt de toeslag

20%. Dat geeft ook een stukje differentiatie in de prijzen aan. Ik laat dat in dit geval ook aan de NS.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. De leden van deze commissie hebben harde woorden geuit aan het adres van de NS. Ik denk dat het buiten kijf staat dat de NS een forse verantwoordelijkheid draagt in dit dossier, ook voor de dingen die daarin niet goed zijn gegaan. Het lijkt mij echter verstandig om het oordeel over de vraag waar de verantwoordelijkheid ligt en in welke mate dan, over te laten aan de enquêtemissie die van start is gegaan. Ik zeg dit ook omdat mevrouw Van Veldhoven kritiek heeft geuit op het Ministerie van Financiën als aandeelhouder. Ook dat zal ongetwijfeld onderdeel zijn van het onderzoek. Haar verwijt was dat het Ministerie van Financiën niet betrokken was of zich niet betrokken toonde op het moment dat de aankoopbeslissing voor de V250 werd genomen. Toen was het Ministerie van Verkeer en Waterstaat echter nog aandeelhouder van de NS en niet het Ministerie van Financiën. Dat doet niets af aan de vraag van mevrouw Van Veldhoven of de aandeelhouder toen wel voldoende betrokken was. Het was alleen een andere aandeelhouder. Ik denk dat dit type vragen en daarmee ook het oordeel over de nu ontstane schade en de eerder ontstane schade – een deel van de schade hebben we natuurlijk al in 2011 moeten nemen – thuis horen bij de enquêtemissie.

Dat gezegd hebbende bedraagt de schade die we nu met elkaar hebben te verwerken meer dan 600 miljoen. Je kunt dat neerleggen bij de concessieverlener, dus in de begroting van het Ministerie van I en M of in de begroting van het Infrastructuurfonds. Je kunt het ook neerleggen bij de aandeelhouder, bijvoorbeeld door dividenden te verlagen en minder dividenden in te boeken. Je kunt het ook neerleggen bij de onderneming, zodat het ten koste gaat van het vermogen en daarmee ook van de investeringscapaciteit van de onderneming. Gratis oplossingen zijn er niet. Als uw penningmeester zeg ik het maar even zo scherp, omdat ik ook in dit debat vele wensen heb gehoord van de zijde van de Kamer, die stuk voor stuk een prijs hebben. In de verhouding tussen overheid/politiek en de NS zullen wij dit met elkaar echt wat scherper moeten aanvliegen, want wensen hebben prijzen. Een klein stukje van mijn analyse zou kunnen zijn dat in het verleden niet alle wensen direct in harde guldens of euro's zichtbaar zijn geworden. Die problemen komen dan later boven. Het kabinet stelt voor om te kiezen voor de oplossing die de NS heeft geformuleerd. De prijs voor deze oplossing moeten we op een redelijke manier verdelen. Zoals bekend gebeurt dat langs de volgende lijnen. Het Ministerie van I & M draagt er rechtstreeks aan bij door het inzetten van de reservering van 103 miljoen die onderdeel was van de afspraken uit 2011, het zogenaamde downside protection-mechanisme. De afspraak was dat als het rendement lager is dan de drempelwaarde uit het onderhandelaarsakkoord van 2011, er een compensatie van toepassing is. Dat was de 103 miljoen. Dat is nu het geval, dus dit geld wordt ingezet. Daarnaast is er sprake van een bedrag van 340 miljoen dat zich op twee manieren vertaalt, om te beginnen in de genoemde 35%. We hebben in de schriftelijke antwoorden inzichtelijk gemaakt hoe de winst van de NS en het dividendaandeel zich tot elkaar verhouden. Daarin is sprake van hetzelfde verhoudingsgetal: 35% zou zich vertalen naar minder dividend in de totale concessieperiode. Dat is de 119 miljoen. Ook is er een bedrag van 221 miljoen dat de NS per direct als vermogensverlies moet nemen. Tot de leden die vroegen waarom de NS niet een groter deel voor zijn rekening neemt of waarom de NS niet de hele rekening krijgt, zeg ik dat de NS een forse rekening krijgt. Alles bij elkaar bedraagt die zelfs 465 miljoen, omdat er ook nog een voorziening moet worden getroffen voor de juridische afwikkeling van de contracten met AnsaldoBreda. Dat is 125 miljoen. Alles bij elkaar is dat dus een forse klap voor het vermogen van de NS. De Kamer moet daar niet te makkelijk over denken. De NS is goed

gefinancierd en staat er financieel goed voor, maar dit vertaalt zich ook in de mate waarin de NS zijn investeringsagenda kan financieren. Deze investeringsagenda komt mede voort uit politieke wensen, bijvoorbeeld van de Kamer of van de regering.

Ik kom bij de vraag hoe we dat vervolgens vertalen en wat dat nu betekent.

De **voorzitter**: Ik sta eerst een vraag toe van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister zegt twee interessante dingen. 1. We moeten de parlementaire enquête afwachten voordat we de schuldvraag kunnen beantwoorden. 2. Verdere kortingen bij de NS zouden direct ten koste gaan van het investeringsvermogen. Als de Minister vindt dat we de uitkomsten van de parlementaire enquête over de schuldvraag moeten afwachten, waarom neemt hij dan al wel een zo groot gedeelte van de financiële schuld voor rekening van de rijksbegroting? Als hij zegt dat er een direct verband is tussen de investeringsagenda van de NS en het meer op het bordje van de NS schuiven van de kosten, hoe verklaart hij dan dat het hier alleen gaat om een verminderde opbouw van de eigen reserve? Er gaat gewoon minder naar de reserves van de NS. De solvabiliteit van de NS is hartstikke goed. Waarom zou een verhoogde interne efficiency bij de NS ten koste gaan van de investeringsagenda?

Minister **Dijsselbloem**: Ik begin met de schuldvraag. Het lijkt mij dat de vraag wat er precies fout is gegaan en de vraag wie welke verantwoordelijkheid daarvoor heeft, typisch vragen zijn die bij een enquêtecommissie thuishoren. Als mevrouw Van Veldhoven het daarmee niet eens is, roept dat de vraag op waarom er nog een parlementaire enquête plaatsvindt; laat ik echter niet provoceren, voorzitter. Tegelijkertijd staan we nu voor de beslissing of we verdergaan op basis van het alternatieve voorstel van de NS en voor de vraag welke financiële consequenties dat zou hebben. Als Minister van Financiën houd ik daarbij de rijksbegroting in de gaten. Als aandeelhouder let ik goed op de vermogenspositie en de toekomstige financiële kracht van het bedrijf. Ondertussen ben ik de tweede vraag van mevrouw Van Veldhoven vergeten, voorzitter; die had ik moeten opschrijven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De vraag was waarom een verdere interne efficiëncyslag bij de NS, desnoods uitgesmeerd over een wat langere periode, ten koste zou gaan van de investeringscapaciteit van de NS, aangezien het slechts gaat om «minder meer» naar de reserves van de NS.

Minister **Dijsselbloem**: Nogmaals, vergis u niet, voorzitter. Er gaat een flinke klap vallen in het vermogen van de NS. We gaan maximaal op de efficiency leunen. Er ligt al een afspraak dat de NS vanaf 2017 per jaar 100 miljoen structureel aan efficiencyverbeteringen moet realiseren. Dat is bepaald geen sinecure. Vervolgens moet er sowieso een vermogensverlies van 221 miljoen worden genomen. Ook daarvoor geldt dat de Staatssecretaris en ik, vanuit onze onderscheiden rollen, zullen praten met de NS over de wijze waarop dat door middel van verbeterde efficiency binnen het bedrijf kan worden terugverdiend. Dat vermogensverlies moet je namelijk zien te vermijden. Het moet worden terugverdiend; dat zal mevrouw Van Veldhoven met ons eens zijn. De vraag is nu of we dat bedrag met efficiencytaakstellingen kunnen behalen. Ik vind dat overigens altijd een gewaagde term, omdat het suggereert «hier heb je je taakstelling en succes ermee». Het zal ook echt moeten worden belegd met concrete, aantoonbare maatregelen. We wachten niet alleen de uitkomst af maar gaan echt het gesprek aan over de vraag wat dit betekent en wat de NS eraan gaat doen. Mevrouw Van Veldhoven zegt

eigenlijk dat dit bedrag nog groter moet worden gemaakt. Ik zeg maar even heel eerlijk dat ik mij zeer afvraag of wij die 221 miljoen, bovenop de 100 miljoen die er al stond, met veel gemak zullen terughalen. Als mevrouw Van Veldhoven vindt dat daarbovenop ook de 119 miljoen moet terugkomen, is dat alles bij elkaar een onrealistische opgave in termen van efficiencywinst. Het is ook geen kwestie van tijd. Efficiencywinst is te behalen binnen de huidige organisatie en met de huidige maatschappelijke opdracht, of niet. Het is geen kwestie van «laten we er dan langer over doen». Het moet worden gehaald, maar er liggen dus al twee taakstellingen voor de NS: de oude afspraak van 100 miljoen structureel en daarbovenop de opgave waarover we met de NS gaan praten, namelijk de 221 miljoen.

Dan de 119 miljoen. De hoofdvraag van veel leden was of dit bedrag wel uit het Infrastructuurfonds moet worden gehaald. Het eerste argument is ...

De **voorzitter**: Ik merk dat u nu verdergaat met de beantwoording, Minister, maar mevrouw Van Veldhoven heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister zegt dat een efficiencywinst van 10% niet realistisch is. Heeft hij dat onderzocht? Hij doet een stevige uitspraak, namelijk dat een verdere korting op het meer toevoegen aan de eigen reserves ten koste gaat van de investeringsagenda. Zo'n uitspraak wil ik dan wel eens onderbouwd zien, als het aan de andere kant ten goede komt van een korting van 120 miljoen op het Infrastructuurfonds. Het is ook bijzonder dat daar waar de meevallers naar de algemene middelen gaan, de tegenvallers in de dividenduitkering een-op-een worden gekort op de begroting van het Ministerie van I en M. Ik heb nog steeds geen antwoord gehoord op mijn vraag waarom is gekozen voor deze invulling. Er hadden ook andere invullingen kunnen worden gekozen. Bij andere tegenvallers gebeurt dat ook.

Minister **Dijsselbloem**: Mevrouw Van Veldhoven en andere leden hebben hierover verschillende vragen gesteld. Ik was bezig met mijn beantwoording. Als mevrouw Van Veldhoven mij steeds interrumpeert, moet zij mij niet gaan verwijten dat ik de eerdere vragen nog niet heb beantwoord. Als u het mij toestaat, voorzitter, zal ik alle vragen op dit punt beantwoorden. Mevrouw Van Veldhoven kan daarna vaststellen of ik vragen niet heb beantwoord. Qua omgangsvormen lijkt me dat prettiger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als we het hebben over omgangsvormen, vraag ik de Minister om er geen aanstoot aan te nemen als interrumperende Kamerleden een normale vervolgvraag stellen, maar dat te zien als een poging om helderheid te krijgen over een belangrijk dossier. Het antwoord op mijn eerste vraag hoor ik dan graag later. Het leek mij in de context van de vragen die we nu stellen, echter relevant om concreet te horen of onderzocht is of een efficiencywinst van 10% onrealistisch is, zoals de Minister van Financiën net zei. Datzelfde geldt voor de vraag hoe kan worden onderbouwd dat een verdere korting ten koste gaat van de investeringsagenda. Dat was het enige wat wij net met elkaar hebben gewisseld. De Minister kan er toch geen aanstoot aan nemen dat ik daartoe graag wat heldere feiten op een rijtje krijg?

Minister **Dijsselbloem**: Op dat laatste punt zeker niet, voorzitter. Ik heb nog veel meer tekst als antwoord op de vraag waarom er 119 miljoen via het Infrastructuurfonds moest komen. Daarover zijn namelijk veel vragen gesteld. Dat was wat ik wilde zeggen. Er is een aantal argumenten te noemen waarom deze 119 miljoen uit het Infrastructuurfonds mag komen. In de eerste plaats is het thema ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, ik stel voor dat de Minister nu gewoon antwoord geeft. Mocht er geen helderheid zijn, dan gun ik u een interruptie. Volgens mij is het voor het proces het handigste als de Minister nu antwoord geeft.

Minister **Dijsselbloem**: Ik probeer een betoog op te bouwen, voorzitter. Dat bestaat uit meerdere elementen, ook elementen waarover mevrouw Van Veldhoven zich zorgen maakt.

Voorzitter. Ik kom terug op het punt van de efficiencytaakstelling. Ik ben er met de Kamer van overtuigd dat efficiencywinst mogelijk is en dat we daar ook op moeten drukken. De Staatssecretaris en ik zullen dat vanuit onze onderscheiden verantwoordelijkheden ook doen; de Staatssecretaris als concessieverlener – ik doel dan niet alleen op de concessie voor het hogesnelheidsspoor maar op het hoofdrailnet in totaal – en ik als aandeelhouder. Er ligt nog een taakstelling van 100 miljoen. Daarbij komt onze inzet om ook de 221 miljoen aan vermogensverlies van de NS door middel van verdere efficiencyverbetering terug te winnen. Ik zou het op zijn minst kwetsbaar vinden om dat bedrag zonder verdere onderbouwing op te hogen met 119 miljoen. We moeten de 221 miljoen ook nog onderbouwen: wat verwachten we van de NS en welke afspraken maken we daartoe? We hebben dus niet gekozen voor een ophoging met 119 miljoen. Als Minister van Financiën kijk ik ook aan tegen een dividendverlies. De dividenduitkeringen van de afgelopen jaren zijn vrij netjes geweest: ongeveer een derde van de winstbedragen. Daar komt de 35% ook vandaan. Deze casus levert verlies op. Dat vertaalt zich in een lager dividend. De vraag is hoe we dat in de begroting verwerken. Als ik, zoals mevrouw Van Veldhoven zegt, mijn verlies maar moet nemen, moet ik elders verder bezuinigen, hetgeen in ieder geval gedekt moet worden. Als zij zegt dat niet alleen de concessievergoeding overeind moet blijven, maar ook het dividendcijfer, zullen wij daarvoor een andere dekking moeten vinden. Een deel van de klap die de NS te verwerken krijgt, zal hij dus voor eigen rekening moeten nemen door de efficiency te verbeteren. Een deel vertalen wij door naar het Infrastructuurfonds. Waarom doen wij dat? Omdat de derving als gevolg van het uitvallen van de Fyra, maar ook het uitvoeren van het voorstel van de NS natuurlijk voortvloeien uit beleidsbeslissingen. Deels zijn dat eerdere beleidsbeslissingen, deels beleidsbeslissingen van nu. Als wij nu voor deze oplossing kiezen, heeft dat een financiële consequentie. In het staatsdeelnemenbeleid geldt daarvoor het volgende. Als wij verliezen in rendement binnen staatsdeelnemingen accepteren als gevolg van beleid, staat daar een compensatie tegenover die niet ten laste gaat van de algemene middelen. Dat is staand beleid; het is niet nieuw. Ook in de nieuwe nota staatsdeelnemingen is dit weer verwoord. Ik moet dus met de vakminister – in dit geval de Staatssecretaris – van I en M afspraken maken over de wijze waarop deze kostenpost, die dreigde terecht te komen op de algemene middelen/de rijksbegroting, kan worden verwerkt binnen de begroting van het Ministerie van I en M.

Dan de vertaling naar het Infrastructuurfonds. Zoals bekend mag deze verliespost worden verwerkt in de gehele periode tot en met 2028.

Gemiddeld gezien gaat het om 8 miljoen per jaar op een totaal van het spoordeel van het Infrastructuurfonds in dezelfde periode van 32 miljard. Dat is niet leuk, maar het dossier brengt ook weinig leuks. Het is wel een prijs die linksom of rechtsom moet worden betaald. Zo zitten wij erin. Wij proberen het maximale terug te winnen door middel van efficiencyverbetering binnen de NS. Het zal een hele klus worden om bovenop de 100 miljoen nog eens 221 miljoen incidenteel terug te verdienen. De verminderde dividendinkomsten worden geen algemeen probleem, maar moeten ten laste komen van de I en M-middelen. Ik gaf net al de verhou-

dingsgetallen: een bedrag van 8 miljoen per jaar op een totaal investeringsbedrag in de spookkant van het Infrastructuurfonds van 32 miljard. Dat is onze keuze.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister heeft inderdaad recentelijk een nota staatsdeelnemingen uitgebracht, waarin staat dat het kabinet kan besluiten om een lager rendement te eisen dan het gehanteerde normrendement of kan beoordelen dat het departement betrokken wordt. Het blijft echter altijd een keuze. In dit geval had de Minister dus ook kunnen kiezen voor een lager rendement of voor het opleggen van een andere rendementseis aan de NS.

Daarnaast betreft het hier natuurlijk geen casus die valt onder een beleidsnota die nog niet eens met de Kamer is besproken, maar eentje die onder oud beleid valt. Onder dat oude beleid gold de begrotingsregel dat dit een generaal dossier is waarover in de ministerraad wordt besloten. De rekening komt logischerwijs dus niet direct terecht bij het beleidsdepartement, tenzij dat een keuze is van het kabinet. Nu maakt ieder kabinet zijn keuzes, maar daarvan is hier dus wel sprake. De Minister zegt dat het een beleidskeuze was. Nee, het was een keuze van de NS, want wij gaan niet over het beleid van de NS. Wij gaan over de concessie, zo krijgen wij elke keer te horen, maar niet over het invullen van de concessie. We gaan dus wel over het «wat», maar niet over het «hoe». Deze financiële consequenties komen voort uit een keuze over het «hoe». Toch is de Minister bereid om de consequenties van een keuze die besloten ligt in de uitvoering van een concessie, voor rekening van de rijksbegroting te laten komen. Vindt hij dat niet heel erg kwetsbaar? Als er in het vervolg weer iets gebeurt in het «hoe», dus in het uitvoeren van de concessie, hebben we hier een precedent, want er is altijd wel een link aan te tonen met een beleidsdiscussie. Ik stel de Minister de volgende concrete vraag. Is hij bereid om de finale rekening van het Fyra-debacle op te maken? Als je alles bij elkaar optelt, kom je volgens mij al ruim boven het miljard uit. Het lijkt mij voor ons allemaal heel nuttig om daarover helderheid te krijgen.

Minister **Dijsselbloem**: Ik vat het even in mijn eigen woorden samen: zou deze keuze een precedent scheppen? Mevrouw Van Veldhoven heeft overigens gelijk dat dit een keuze van het kabinet is. Wij hebben gewogen welke schade er is, waar die landt en hoe we die verdelen. Het grootste deel van de schade valt als een forse klap in de vermogenspositie van de NS. De opdracht aan de NS, waarop de Staatssecretaris en ik beiden zeer zullen leunen, is om dat door middel van efficiënter werken terug te verdienen. Waarom? Natuurlijk is dat in het belang van de aandeelhouder – er zit immers ook maatschappelijk vermogen in het bedrijf – maar in de eerste plaats moet de NS voortdurend in staat zijn om op basis van alle wensen die de politiek heeft, te investeren in beter reizigersvervoer. Een klap van 0,5 miljard in het vermogen van de NS gaat natuurlijk ten koste van de investeringscapaciteit. Zou het een precedent zijn? Dividenden die zijn geraamd in de begroting zijn altijd met grote onzekerheid omgeven. Het gaat hier om bedrijven die in een marktgeving opereren, of we het nu hebben over banken, over TenneT en Gasunie, over de NS of over andere staatsdeelnemingen. Tegelijkertijd kunnen we, als zo'n casus zich voordoet en we daarover een beslissing nemen, uitrekenen wat de casus op zichzelf aan dividendverlies gaat opleveren. Alle dividendschommelingen die door de markt en de externe omstandigheden worden veroorzaakt, beschouwen we als endogeen. Die nemen we gewoon als verlies in de begroting. Het ene jaar valt het mee en het andere jaar valt het tegen, zal ik maar zeggen. Ik zeg het nu wat populair, maar ze zijn endogeen. Hier hebben we echter te maken met een beslissing die wij met elkaar nemen: accepteren wij dit alternatieve plan? We hebben goede redenen om het te accepteren, in de eerste plaats de reizigersbelangen. Er zitten dan wel financiële consequenties aan. Als aandeelhouder en als

vakdepartement praten we dan met elkaar over de wijze waarop de financiële gevolgen daarvan worden verwerkt en ten laste van wie ze komen. Het uitgangspunt daarbij is dat als er een samenhang is met beleid, het beleidsdepartement het dividendverlies compenseert. Dat is niet leuk, maar wel legitiem. Ik verwacht dus niet dat hiermee een groot precedent wordt geschapen, tenzij het al past in de staande beleidslijn, zoals ik heb beschreven.

Ten slotte vroeg mevrouw Van Veldhoven naar de totale schade. Ik denk dat de parlementaire enquêtecommissie die vraag zal beantwoorden, maar op dit moment bedraagt de schade, het verlies aan baten en de extra lasten, van deze casus 622 miljoen. Een paar jaar geleden hebben wij bij de heronderhandelingen in ieder geval in de rijksbegroting – ik heb niet alle cijfers paraat – al 600 miljoen aan verlies moeten accepteren. Toen werd van die 600 miljoen 400 miljoen ten laste gebracht van het Infrastructuurfonds en 200 miljoen ten laste van de algemene middelen. Dat is ook geen gratis geld. Mensen die dat denken, moet ik altijd uit die illusie helpen. Dit vertaalt zich altijd in een groter tekort in de begroting of, als we ons dat niet kunnen permitteren – en we kunnen ons dat nu niet permitteren – in extra bezuinigingen. Er zijn eerdere enquêtes geweest naar het infradeel van dit avontuur. Het totale bedrag zal ongetwijfeld uit de enquête naar voren komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het lijkt mij toch nuttig dat de Minister van Financiën als penningmeester zijn kennis hieromtrent op een rijtje zet als input voor de leden van de parlementaire enquêtecommissie. Dat zou wellicht kunnen helpen. Ik kom terug op de bewering die de Minister nu een paar keer heeft gedaan dat een verdere korting een-op-een ten koste zou gaan van de investeringscapaciteit van de NS. Ik heb dat nog steeds niet onderbouwd gezien. Natuurlijk kun je in algemene zin zeggen dat je alles wat je minder hebt, niet kunt uitgeven. Dat is waar. De NS verwacht de komende jaren echter dat het eigen vermogen zal stijgen als gevolg van de jaarlijkse resultaten. Naar verwachting zal het eigen vermogen, dat al goed is, dus nog verder groeien. Waarom wordt deze korting dan toch op het Infrastructuurfonds verhaald, terwijl je haar ook over een aantal jaren kunt uitsmeren bij de NS, desnoods door het bedrag voor te financieren uit het Infrastructuurfonds? Waarom is deze harde korting op het Infrastructuurfonds nodig als de NS verwacht dat het eigen vermogen de komende jaren stijgt? Dan is er toch voldoende ruimte voor investeringen? Anders hadden we sowieso al een probleem.

Minister **Dijsselbloem**: Het eigen vermogen van de NS moet ook stijgen, omdat het bedrijf anders zijn toekomstige investeringsopgave niet meer kan financieren. Het is niet een-op-een. Ik heb de term «een-op-een» ook niet gebruikt. Laat ik het eens omdraaien. Mevrouw Van Veldhoven suggereert dat het ten koste gaat van de treinreiziger als we de 8 miljoen uit het Infrastructuurfonds halen, maar dat dit niet het geval is als we het als vermogensverlies op de NS laten vallen. Dat lijkt mij een zeer discutabele stelling. Het vermogen van de NS heeft in de eerste plaats als doel om de continuïteit van de onderneming zeker te stellen. Dat lijkt mij zeker in het reizigersbelang. In de tweede plaats is het bedoeld om nieuwe investeringen en vernieuwing van materieel mogelijk te maken. Het is niet een-op-een, maar als het eigen vermogen van de NS, dat nu ongeveer 50% is, fors wordt aangetast – we hebben het hier over een totaal bedrag aan schade voor de NS van 465 miljoen – gaat de credit rating van het bedrijf omlaag, zodat de financiering duurder wordt en er minder ruimte is voor een investeringsagenda voor de komende jaren. Het is dus niet een-op-een. Je kunt niet zeggen dat de 119 miljoen betekent dat de NS 119 miljoen minder kan investeren, maar het gaat wel ten koste van het vermogen. De suggestie dat als we de rekening maar bij de NS leggen, het gratis is en niet door de reiziger zou worden gevoeld, is een illusie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Niemand kan mij zeggen ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven ...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister sprak mij aan, voorzitter.

De **voorzitter**: U hebt nu ruim de tijd gehad voor interrupties, mevrouw Van Veldhoven. Er zijn meer leden die vragen willen stellen op dit punt. Ik moet ook op de tijd letten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er resteert gewoon een forse opgave. Het is altijd een keuze waar je die neerlegt. Ik begrijp wat de Minister zegt, maar ergens wringt toch de schoen. We hebben het over 600 miljoen, waarvan 221 miljoen naar de NS gaat en de rest naar het Ministerie van I en M: 103 miljoen, 119 miljoen en 161 miljoen die niet wordt uitgekeerd aan het Ministerie van I en M en aan het Infrastructuurfonds, waarmee we nog meer hadden kunnen investeren. Natuurlijk worden bezuinigingen op de NS ook gevoeld op het spoor en door de reiziger. Het is een rekensommetje. We hadden het net over 35% die neerslaat bij I en M via niet-uitgekeerd dividend. Kunnen we bekijken of bij de NS een grotere opgave haalbaar is dan 220 miljoen? Kunnen we bekijken of we in de toekomst meer uit efficiency kunnen halen? Ik heb al gezegd dat de NS een breed takenpakket heeft en dat 50% van de omzet voortkomt uit het reizigersvervoer. Kunnen we bekijken of er naast efficiencywinst nog andere opbrengsten kunnen worden behaald die ten goede kunnen komen aan de reiziger en het spoor? Ik zie de 220 miljoen in dit verband als een minimale opgave. Ik vraag dit aan de aandeelhouder, die ook de verantwoordelijkheid heeft om dit staatsbedrijf in de toekomst gezond te houden. Ook wij hebben vandaag weer een wensenlijstje met allerlei lijnen. Ook wij noemen van alles op. Dat komt allemaal uit het eigen vermogen van de NS. Laten we zeggen dat dit een minimale opgave is en als er meer te halen is, we dat terugsluizen naar het Infrastructuurfonds.

Minister **Dijsselbloem**: De minimale opgave is de staande afspraak om structureel 100 miljoen te realiseren uit efficiencyverbeteringen. Dat moet nog worden gerealiseerd. Daarbovenop komt onze wens om met concrete afspraken 221 miljoen euro aan vermogensverlies terug te halen. Daarnaast staat er, als voorlopige voorziening, nog 125 miljoen voor de afwikkeling van de contracten met AnsaldoBreda, wat is omgeven met de nodige onzekerheid. Het wordt dus al een hele klus om de NS en zijn investeringscapaciteit ongeschonden uit dit avontuur te laten komen. Ik zeg het maar zoals het is. Natuurlijk kun je meer doen, maar dan komen we op een gegeven moment aan de concessievoorwaarden, de bedieningsniveaus en de kwaliteit voor de reiziger. We kunnen nu tegen de NS zeggen: weet u wat, als u nu gewoon wat lijnen of voorzieningen schrapt of de investeringen in de wc's in treinen opschort, worden de resultaten wat beter. Dat willen we echter niet; tenminste, de Kamer wil dat nadrukkelijk niet. Het zal al een hele opgave zijn om de bedragen die we nu willen terughalen uit efficiencyverbeteringen, met concrete maatregelen tastbaar en realiseerbaar te maken. Denk er niet te makkelijk over. Het is te makkelijk om te zeggen dat de NS de hele rekening maar moet pakken zodat wij er van af zijn. Dat komt gewoon terug, ofwel in de continuïteit van de onderneming ofwel in de kwaliteit en het niveau van de investeringen en dus in de kwaliteit van de bediening van de reizigers door de NS. Wij zullen hier maximaal op leunen. Dat zal ook nodig zijn om de genoemde bedragen terug te winnen door efficiencyverbetering, maar wat mij betreft komen er geen onmogelijke, irreële opdrachten. Dat komt in negatieve zin allemaal terug bij de reiziger.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zoals ik al zei, is het bedrag een rekensom. Ik realiseer me heel goed dat er een enorme opgave ligt. Er ligt echter ook een enorme opgave voor het Infrastructuurfonds. Het Infrastructuurfonds moet investeren in spoorveiligheid, in het goederenvervoer, dat een ontzettend belangrijk thema is om in de toekomst de goederen van de Maasvlakte weg te krijgen over het Nederlandse spoor, de Betuweroute en noem maar op. Ik realiseer me dat je niet zomaar ongedekte cheques kunt neerleggen bij de NS. Dat vind ik te gemakkelijk. Ik vraag de Minister wel het volgende. We leggen deze rekening, de 221 miljoen aan efficiencywinst, neer bij de NS. Kan er ook naar andere zaken worden gekeken? 50% van de opbrengst van de NS komt voort uit reizigerskilometers. Mag en wil je de ambitie hebben om bijvoorbeeld 230 miljoen aan efficiencywinst te behalen? Kun je dat meerbedrag dan ook terugsluizen naar het Infrastructuurfonds?

Minister **Dijsselbloem**: Het enige wat we kunnen afspreken – als de Staatssecretaris het daarmee ook eens is – is om de Kamer nadrukkelijk op de hoogte te houden van de wijze waarop wij de efficiencytaakstelling samen met de NS vormgeven en afspreken. Wat mij betreft wordt dat niet de eenvoudige opdracht «hier hebt u een efficiencytaakstelling en succes ermee», omdat ik daar niet in geloof. Het zal ook hard moeten worden gemaakt. Dat kan wel leiden tot pijnlijke keuzes, bijvoorbeeld om sommige dingen gewoon niet meer te doen. Zo is de efficiency binnen de NS echt nog wel te verbeteren. Ik denk echter dat de Kamer als eerste aan de bel trekt zodra dit ten koste gaat van de bediening van reizigers. Het enige wat ik dus kan toezeggen is dat wij aan de slag gaan met de 100 miljoen die er al lag en met de 221 miljoen die er sowieso bovenop komt. Tussen haakjes zet ik daarbij de voorziening van 125 miljoen voor de afwikkeling van de AnsaldoBreda-contracten die er mogelijk nog achteraan komt. Dit is overigens met grote onzekerheid omgeven. We zullen de Kamer op de hoogte houden van de uitkomsten. Mocht dit nu heel veel opleveren, dan kan de Kamer ons opnieuw aan ons jasje trekken met de vraag of het besluit van de 119 miljoen ter discussie moet komen. Als de Kamer dat dan ter discussie stelt, zal ik dat natuurlijk accepteren. Ik accepteer echter geen opdracht om een nog veel groter, irreëel bedrag aan efficiencytaakstellingen te halen bij de NS terwijl we geen idee hebben hoe we dat in maatregelen zouden moeten beleggen. Dat is gewoon niet realistisch. Ik ontraad de Kamer om dat spoor te volgen. Wij zullen de Kamer op de hoogte houden van de afspraken die we met de NS maken om de door mij genoemde bedragen te beleggen met reële efficiencyverbeteringen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat laatste lijkt me geen toezegging, maar een vanzelfsprekendheid. Ik denk dat hierover maar een Kameruitspraak moet komen. Dan zien we het wel.

Ik hoor graag van de Minister in hoeverre al rekening is gehouden met juridische claims van partijen die nu buiten de deur worden gehouden, maar oorspronkelijk wel aan de aanbesteding hebben meegedaan. Is daarvan een inschatting gemaakt? Heeft hiervoor een reservering plaatsgevonden en zo ja, hoe groot is deze?

Minister **Dijsselbloem**: De Staatssecretaris is al ingegaan op de juridische houdbaarheid van ons voorgenomen besluit. Dat geeft geen aanleiding om er nu voorzieningen voor te treffen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het antwoord is dus «nee»; prima. Even over de inkomsten, dus de ruim 100 miljoen die nog steeds wordt ingeboekt voor de toekomst. Hoe boterhard of -zacht zijn die eigenlijk? Als je de doorrekeningen bekijkt, wordt in externe rapporten aangegeven dat de gelden voor de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet heel nauw

samenhangen met de vraag of er überhaupt wel voldoende reizigers in de treinen komen. Dat voorbehoud maakt de NS ook. Hoe hard kan de Staatssecretaris garanderen dat de concessiegelden die nu weer opnieuw op tafel komen daadwerkelijk bij het ministerie terecht komen, wetende dat concessiegelden in het verleden niet zijn opgebracht omdat het reizigersaantal te hoog was ingeschat?

Minister **Dijsselbloem**: De 100 miljoen is hard; die gaat geleverd worden. Mijn waarschuwing is dat daarbovenop onze intentie komt om ook de 821 miljoen door middel van efficiency en kostenbesparingen terug te halen. Dat zal nog een hele opgave worden. Daarover zullen we de Kamer informeren. Ik stel voor dat dit in een brief gebeurt. In die brief zal ook worden ingegaan op de 100 miljoen. Die 100 miljoen was echter al stand beleid, een staande afspraak.

De **voorzitter**: Ik zie dat er geen vragen meer zijn van de kant van de Kamer ...

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Ik ben vergeten om een vraag van de heer Bashir te beantwoorden. De heer Bashir wil graag dat wij aandeelhouder worden van Thalys. Dat debat heb ik eerder met hem gevoerd. Hij vond dat ik er toen niet serieus op inging; dat spijt me natuurlijk zeer. Het waren echter wel inhoudelijke argumenten, die ik alleen nog maar een keer kan geven. Voor zover wij weten zijn er op dit moment geen aandelen beschikbaar. Ook is er geen noodzaak voor of behoefte bij de Nederlandse Staat om aandeelhouder te worden in Thalys. Ik geloof dat de Staatssecretaris al heeft gezegd – we hebben het in ieder geval al aan de Kamer geschreven – dat de NS meedeelt in de opbrengsten van Thalys door middel van het zogenaamde revenue sharing. Het is dus helemaal niet nodig om er aandeelhouder in te worden.

De **voorzitter**: Dank u wel. We hebben nog tot 13.15 uur de tijd. We kunnen nu alsnog de tweede termijn doen, inclusief het indienen van moties en het herhalen van mogelijke openstaande vragen, en die schriftelijk van een reactie laten voorzien, zodat we het proces verder in kunnen. Het alternatief is dat we maandagavond verdergaan, want een plenaire afronding gaat waarschijnlijk niet lukken. Het heeft mijn sterke voorkeur om nu de tweede termijn te doen en moties in te dienen en vervolgens de schriftelijke reactie af wachten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dat heeft op zich ook mijn voorkeur, alleen vind ik het niet realistisch. We zitten hier met heel veel fracties, dus ik denk dat er vele moties volgen. Elke fractie zal toch minimaal drie minuten nodig hebben om te reageren, een aanvullende vraag te stellen en eventueel moties in te dienen. Als daarop nog een fatsoenlijk antwoord moet komen – ik ben ervan overtuigd dat de bewindspersonen dat willen geven – is daarvoor minimaal tien tot twintig minuten nodig. Ik snap uw voorkeur en ik wens met u dat het lukt, maar ik vind het niet realistisch. Daarom is mijn voorstel om deze termijn af te ronden en op 11 november een fatsoenlijke tweede termijn te houden, hoezeer ik dat ook niet wil, want ook ik moet er een afspraak voor verzetten. Het kan ook vanavond.

De **voorzitter**: Vanavond kan het niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan moet het op 11 november.

De **voorzitter**: Zijn er leden die er anders over denken? Ik hoef dus geen voorstanders te horen, alleen mensen die er anders over denken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Misschien kunnen we iets langer doorgaan. Over de moties is van tevoren al nagedacht; ik neem aan dat die al op papier staan. We kunnen de moties vandaag indienen en daarop een korte reactie van de bewindspersonen krijgen, eventueel later schriftelijk aangevuld. Volgende week kunnen we dan alsnog bezien of het nodig is. Ook kunnen moties gaandeweg wijzigen. Als we nu dus iets langer doorgaan, kunnen we het althans wat mij betreft vandaag afronden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik kan een heel lang verhaal houden, maar dat heb ik aan het begin al gedaan. Gewoon vandaag afronden en een korte termijn van de Kamer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat we het voor 13.15 uur niet op een goede manier kunnen afronden. Als we vandaag wat langer kunnen uitlopen met eerst een korte schorsing en daarna een korte tweede termijn, kunnen we het wat mij betreft vandaag afronden. We hebben dan wel iets langer nodig dan tot 13.15 uur. Zelf wil ik in mijn moties iets meenemen van het debat dat ik met de Minister heb gevoerd. Ik heb daarvoor een korte schorsing nodig.

De **voorzitter**: Ik heb even overlegd. Het lukt de Minister niet om langer aanwezig te zijn, maar de Staatssecretaris wel. Het heeft mijn sterke voorkeur om kort, dus enkele minuten, te schorsen om moties voor te bereiden. Vervolgens komt er een tweede termijn van tweeënhalve minuut tot drie minuten per fractie; probeer uzelf een beetje te beperken. Waar nodig zal de Minister van Financiën een schriftelijke reactie geven.

Minister **Dijsselbloem**: Ik was vanochtend te laat. Daarvoor had ik nog mijn excuses moeten aanbieden. Ik wist oprecht niet dat het om 10.00 uur begon; ik dacht 10.15 uur. Ik zal schuiven in mijn agenda, zodat ik tot 14.00 uur kan blijven. Is dat doenlijk?

De **voorzitter**: Fantastisch. Ik dank u heel hartelijk.

De vergadering wordt van 12.55 uur tot 13.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef ruimte voor één interruptie per woordvoerder. We gaan niet meer op elkaar reageren, maar alleen op de Staatssecretaris en de Minister. Ik houd de volgorde van de eerste termijn aan, zodat de heer De Rouwe weer begint, als dat geen probleem is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Ook nu is dat weer geen probleem.

Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat het alternatieve plan om in 2021 met nieuw materieel te rijden – lees ook: bestaand materieel, want dat was de voorwaarde – een ambitieus plan was. Dat is over acht jaar. Ik moest erom lachen, maar eigenlijk is het om te huilen. Ook hoorde ik een aantal mensen de wens uitspreken dat dit het laatste hoofdstuk van het boek is. Er zijn echter nu al grote juridische vraagtekens te zetten. Er wordt opnieuw fors ingegrepen in een concessie. Vandaag heeft een van de partijen al aangekondigd dat dit niet acceptabel is. Ook heeft een onafhankelijke hoogleraar gezegd dat dit een te forse inbreuk is. Wat hier voorligt is dan slechts een fata morgana in drijfzand, gedoemd om te mislukken. Dat zeg ik niet omdat ik wil dat het dat is, maar omdat ik vrees dat we over een of twee jaar alsnog met hangende pootjes moeten concluderen dat het in dit bekende dossier toch weer fout ging. Daarmee is dit niet het laatste hoofdstuk, maar slechts een cliffhanger naar een volgend boek in deze encyclopediereeks.

Om te bekijken of we toch kunnen sturen, dien ik drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om een marktconsultatie te organiseren voor alle geïnteresseerde partijen zodat een heldere kosten-batenanalyse van de verschillende voorstellen voor invulling van de hsl-concessie kan worden gemaakt;

verzoekt de regering tevens om het resultaat daarvan binnen drie maanden aan de Kamer toe te sturen en tussentijds geen verdere stappen te zetten met betrekking tot de voorstellen van de NS en de NMBS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 437 (22 026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de door de NS en de NMBS voorgestelde plannen momenteel nog te veel vragen oproepen met betrekking tot de juridische en financiële risico's, die nader grondig onderzoek vragen;

verzoekt de regering om de plannen van de NS en de NMBS gedetailleerd te laten toetsen op hun juridische houdbaarheid en daarover ook de Europese Commissie en de ACM te consulteren;

verzoekt de regering tevens om eventuele juridische risico's en claims te kwantificeren en deze, alsmede eventuele andere risico's, alsnog cijfermatig en gedetailleerd onderbouwd in kaart te brengen, zodat de Kamer volledig financieel inzicht krijgt in de toekomstige mogelijke risico's en hun waarschijnlijkheid;

verzoekt de regering ten slotte om deze onderzoeken binnen drie maanden aan de Kamer toe te sturen en tussentijds geen verdere stappen te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 438 (22 026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering van plan is om in overleg met de NS na te gaan op welke wijze meer efficiëntie binnen de NS haalbaar wordt;

verzoekt de regering om dat onderzoek extern te beleggen, waarbij niet de NS maar een onafhankelijk onderzoek laat zien welke structurele en eenmalige besparingsmogelijkheden dit kan brengen en waarbij de Kamer zich vooraf over de onderzoeksopdracht kan uitspreken;

verzoekt de regering tevens om de uitkomsten binnen drie maanden aan de Kamer toe te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 439 (22 026).

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ook ik ben voornemens om een motie in te dienen, want ik was toch een klein beetje teleurgesteld over de ambitie die de Staatssecretaris uitte. Aan de ene kant deelt ze dat misschien wel met mij, maar aan de andere kant is ze er nog niet van overtuigd dat het sneller kan. Ik denk toch dat we dat moeten willen. Ten eerste moeten de treinen sneller rijden en ten tweede moeten de treinen eerder gaan rijden. Ik voel me gemotiveerd om de motie toch iets aan te scherpen, want je zou die eis ook in de concessie kunnen neerleggen. Ook kunnen in de concessie heldere afspraken worden gemaakt over wat er gebeurt als het niet wordt gehaald en kan het boetesysteem daarop worden afgestemd. Allerlei partijen gehoord hebbende die verstand hebben van treinen, denk ik dat de treinen eerder dan 2021 kunnen worden ingevoerd. Ik zal niet de hele motie voorlezen, want het is een uitgebreide motie. Een van de overwegingen luidt dat deze treinen langer dan 30 jaar moeten meegaan. We besluiten nogal wat voor de toekomst, namelijk dat we 300 treinen kopen die later misschien ook internationaal gaan rijden. We moeten dus niet de fout maken om de ambitie nu te laag te leggen en vervolgens het buitenbeentje, het Jutland van Europa te worden omdat we te langzame treinen hebben.

Het dictum van de motie luidt als volgt: «verzoekt de regering, de NS in de studiefase de mogelijkheden te laten onderzoeken om met de nieuwe IC sneller dan 200 km/u op de binnenlandse corridors van de hsl te rijden, waarbij de inzet erop gericht is om de eerste treinen al vanaf 2018 in te zetten.» Met «sneller» bedoel ik echt sneller en niet 201 km/u. Hoe snel moeten we natuurlijk nog bekijken, maar als ik het nu vastleg, zou het een minimum zijn en dat wil ik helemaal niet. Dit alles moet worden terugvertaald in de concessie. Dat moet de opgave zijn die bij de NS komt te liggen.

Ik ben heel blij met de toezegging van de Staatssecretaris om met de gemeentebesturen van bijvoorbeeld Dordrecht en Venlo in gesprek te gaan. Aan dat rijtje wil ik Schiphol toevoegen. De bereikbaarheid van Schiphol staat onder druk, ook met de nieuwe normen die gelden voor de tunnel. Er gaan nu oude boemels langs Schiphol rijden. Ik wil graag dat de Staatssecretaris ook met Schiphol in gesprek gaat om te bezien hoe we Schiphol maximaal kunnen bedienen. Het is eigenlijk idioot dat je met een bus nu sneller in Brussel bent dan je met de trein zou zijn. Mijn volgende punt betreft de financiën ...

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat u toch de hele motie moet oplezen, mevrouw De Boer. Voor de Handelingen is dat verplicht. Past u op dat u niet over uw tijd heen gaat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Oké. Ik wil toch iets gezegd hebben over de financiën en zal dat dan heel kort doen. Ik zie de 220 miljoen als een eerste opgave. Ik begrijp dat de NS heel veel voor de kiezen krijgt met de 0,5 miljard die de Minister van Financiën heeft geschetst, maar ik zie dit als een belangrijke eerste stap. Laten we met elkaar bekijken of er meer dan 220 miljoen valt te halen, zodat we iets van het bedrag kunnen terugsluizen naar het Infrastructuurfonds.
Mijn motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS de vloot van intercity's gaat vervangen door een nieuwe generatie intercity's, die zowel op het hoofdrailnet als op de hsl zullen worden ingezet;

overwegende dat deze nieuwe generatie intercity's een levensduur heeft van 30 jaar waardoor deze strekt tot voorbij de afloop van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in 2024;

overwegende dat de NS voornemens is, een aanbesteding uit te schrijven voor deze nieuwe intercity's, waarvan de treinen die bedoeld zijn voor de hsl minimaal 200 km/uur kunnen rijden;

overwegende dat de NS binnenkort start met de studiefase voorafgaand aan de aanbesteding van de nieuwe intercity's;

overwegende dat in deze fase de belangrijkste eigenschappen van het materieel worden vastgesteld, waaronder de maximumsnelheid;

overwegende dat 2021 rijkelijk laat is om nieuwe IC's te kunnen laten rijden;

verzoekt de regering om de NS in de studiefase de mogelijkheden te laten onderzoeken om met de nieuwe IC sneller dan 200 km/u op de binnenlandse corridors van de hsl te rijden, waarbij de inzet erop gericht is om de eerste treinen al vanaf 2018 te laten rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 440 (22 026).

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had nog een vraag aan mevrouw De Boer, voorzitter.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer De Rouwe, we doen geen interrupties onderling. Anders komen we echt niet uit met de tijd.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. In eerste termijn heb ik duidelijk geschetst hoe wij er in zitten. In reactie op de termijn van de bewindspersonen zeg ik dat voor mij het belangrijkste is dat de Staatssecretaris heeft aangegeven dat het draagvlak onder de twee vervoerders om dit plan ook daadwerkelijk uit te voeren, groot is. Daar wachten wij nu op, want het papier is de afgelopen twintig jaar geduldig geweest. Eerst zien, dan geloven, zo zei ik voor de zomer, toen de NS met de plannen kwam. Die houding heeft mijn fractie nog steeds. Alles moet nu op de uitvoering zijn gericht.

De opmerkingen van de Minister van Financiën waren goed om weer wat realiteitszin te kweken in de Kamer. Alles wat wij vragen, kost een hele hoop geld. De taakstelling plus de vragen vanuit de Kamer leggen toch een behoorlijke druk op de NS. Wij moeten ons daarvan bewust zijn in alles wat we vragen. Dat zeg ik tegen de collega's, maar ik zeg het vooral ook tegen mezelf. Met deze woorden sluit ik af, want ik denk dat vandaag duidelijk is geworden dat het echt tijd is dat de treinen op de hogesnelheidslijn gaan rijden en dat dit zo snel mogelijk moet gebeuren. Dat is een open deur die ik tot slot nog even intrap.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris en de Minister voor de beantwoording. Tijdens mijn afwezigheid heeft onze staf de beantwoording gevolgd. Het blijft voor ons heel schokkend om te zien welke kosten al zijn gemaakt en welke kosten daarbovenop komen. 10 miljard gulden is 16 miljard gulden geworden. Daar komen nu nog meer kosten bovenop.

Ik heb de Minister horen zeggen dat er op dit moment geen aandelen Thalys beschikbaar zijn om te worden gekocht. Dat biedt in ieder geval een opening voor de toekomst, want wie weet komen ze later wel beschikbaar. Laten we het dus niet meteen dichttimmeren. We zijn blij dat de Staatssecretaris in haar brief terugkomt op het mogelijk verkorten van de reistijd van de Benelux-trein. Ons gaat het niet zozeer om snellere treinen maar om het beter op elkaar laten aansluiten van de dienstregelingen van België en Nederland, maar ook van de verbindingen in Nederland zelf, zodat de Benelux-trein sneller in Brussel kan komen. Wat de snellere intercity's betreft, hebben we eenzelfde discussie gevoerd over de Fyra. Aanvankelijk kon de Fyra 200 km/u. Later wilde de Kamer daar 250 km/u van maken. Daarvoor moest de hele aanbestedingsprocedure worden veranderd, met als gevolg dat de Fyra's uiteindelijk niet eens meer konden rijden. Ik wil die fout dit keer voorkomen, dus ik ben heel kritisch over de motie die voorligt om snellere intercity's aan te kopen. Ik vraag de Staatssecretaris om in te gaan op de vraag of het aan de Kamer is om te bepalen hoe hard intercity's moeten rijden. Wat ons betreft is er nu hopelijk een einde gekomen aan dit dossier. In tegenstelling tot de heer De Rouwe hoop ik niet dat dit een vervolg krijgt, want het heeft al heel veel geld gekost. Laten we er nu eens een einde maken. Het is een harde boodschap aan de NS, maar ook aan de Staatssecretaris dat hiervan serieus werk moet worden gemaakt.

De heer **Beertema** (PVV): Voorzitter. Ook ik bedank de beide bewindslieden voor de beantwoording. Ze hebben erg hun best gedaan, dus ze verdienen wel een complimentje.

Ik kom terug op het betoog van de Minister van Financiën over de vraag wie opdraait voor de verliezen van het Fyra-drama. De antwoorden van de Minister brengen ons natuurlijk in een heel ongemakkelijke positie: elke oplossing brengt enorme nadelen met zich mee, voor de rijksbegroting, voor allerlei groepen burgers en niet in de laatste plaats voor het investeringsklimaat van de NS zelf. Wat dat betreft zijn mijn zorgen over toekomstige aanbestedingstrajecten alleen maar groter geworden. Die lopen nu al. We mogen nooit meer in een dergelijke situatie terechtkomen. Wij hebben geen vertrouwen in de expertise die bij de NS en op

het departement aanwezig is. Wat ons betreft had de NS allang onder curatele gesteld moeten worden. Wij willen graag worden gerustgesteld door de Minister en de Staatssecretaris met een brief waarin een overzicht wordt gegeven van de expertise die er is. Als die expertise er niet is, moet ook in de brief staan hoe die extern zal worden betrokken. Ik doel dan ook op juridische expertise op het vlak van dit soort grote projecten, zoals contractmanagement, aanbestedingstrajecten en de «go/no go»-momenten die erin zitten. Er moet een overzicht komen van de expertise die er op deze vlakken was en is, in ieder geval ter geruststelling.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris allereerst voor de toezegging dat zowel Dordrecht als het geluid en de trillingen heel goed in het oog zullen worden gehouden. Mijn fractie vindt het teleurstellend dat het Infrastructuurfonds door het kabinet wordt gebruikt als een soort grabbelton. Zij legt zich dus niet neer bij de keuze dat dit uit het Infrastructuurfonds moet worden gehaald. Ik ben er nog niet van overtuigd dat 10% meer efficiency, bovenop de 100 miljoen die de NS al opgelegd had gekregen, onverantwoord zou zijn. Ik vraag de Minister om voor het verslag nog eens helder aan te geven waarvoor het potje van 103 miljoen en het potje van 166 miljoen precies bedoeld waren. Tot slot dien ik drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Fyraproblematiek leidt tot een lager dividend van de NS van 119 miljoen euro en dat dit bedrag wordt gecompenseerd door een verlaging van de uitgaven in het Infrastructuurfonds;

overwegende dat deze waardevermindering is veroorzaakt door een slechte investering van de NS, waarop de Minister van Infrastructuur en Milieu als concessieverlener geen invloed heeft gehad;

overwegende dat de Minister van Financiën als aandeelhouder een belangrijke rol speelt bij het goedkeuren van belangrijke investeringsbeslissingen van staatsdeelneming NS;

overwegende dat de Fyraproblematiek niet ten koste mag gaan van automobilist of treinreiziger;

verzoekt de regering, de tegenvaller van 119 miljoen euro te compenseren door een taakstellende extra dividendopbrengst door de NS in plaats van een verlaging van de uitgaven in het Infrastructuurfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 441 (22 026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te onderbouwen op welke wijze het verhalen van de tegenvaller van 119 miljoen euro op de NS ten koste zou gaan van de investeringscapaciteit van de NS, die onderbouwing met de uitwerking van de efficiencymaatregelen dit voorjaar aan de Kamer te doen toekomen en op basis daarvan de inzet bij de Voorjaarsnota te bepalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 442 (22 026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, een eventuele korting op het Infrastructuurfonds niet eenzijdig te laten drukken op het onderdeel spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 443 (22 026).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over de toeslagen, dus ik dien hierover twee moties in. Daarnaast heb ik twee andere moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vervoerders hebben besloten om tariefsprongen bij overstappen tussen de NS en regionale spoorvervoerders, die zouden ontstaan als gevolg van het degressieve tariefstelsel op het spoor, af te schaffen;

overwegende dat de NS voor de Benelux-trein tevens opnieuw de grenstoeslag wil invoeren, terwijl de Kamer in de motie-Anker/Mastwijk (32 351, nr. 7) zich hiertegen heeft uitgesproken;

verzoekt de regering, in de concessie vast te leggen dat de NS voor de Benelux-trein moet afzien van een overstaptoeslag en een grenstoeslag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 444 (22 026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de hsl-toeslag wel zal gelden tussen Rotterdam en Schiphol maar niet tussen Rotterdam en Breda terwijl de trein daar even hard rijdt en de NS ook op andere trajecten 200 km/uur gaat rijden zonder toeslag;

verzoekt de regering, de concessie aan te passen zodat de hsl-toeslag vervalt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 445 (22 026).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn volgende punt betreft Breda. 15 november is een belangrijke dag voor de HSL-Zuid-concessie. We kunnen dus niet nog een halfjaar studeren. Ik vind het belangrijk dat er nu een Kameruitspraak komt, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de voorgestelde Benelux-plus een circa 20 minuten langere reistijd heeft door de extra stops in Breda en Noorderkempen en doordat wordt ingezet op materieel dat maximaal 160 km/uur kan terwijl voor het binnenlandse hsl-vervoer wel materieel dat ten minste 200 km/uur kan het uitgangspunt is;

overwegende dat Noord-Brabant en Limburg een intercity Eindhoven-Düsseldorf wensen waarmee een uur reistijdwinst kan worden geboekt, NS reeds belangstelling heeft getoond in deze verbinding en de verbinding Antwerpen-Breda extra reizigers kan trekken wanneer wordt gekeken naar de hele corridor Antwerpen-Düsseldorf;

verzoekt de regering, met de NS de inzet van materieel met ten minste 200 km/u voor de Benelux-trein en een aparte uursdienst Antwerpen-Breda overeen te komen, zodat de Benelux-plus niet hoeft te stoppen in Breda en Noorderkempen en, indien hierover geen overeenstemming kan worden bereikt, in de concessie de mogelijkheid open te houden om de lijn Antwerpen-Breda opnieuw aan te besteden door Rijk dan wel regio,

inclusief de optie van doorrijden naar Eindhoven en Düsseldorf, waarbij de Benelux-plus Breda aandoet totdat deze nieuwe verbinding is gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 446 (22 026).

Ik deel mede dat de heer Bisschop zich heeft verontschuldigd om naar een wetgevingsoverleg over de politie te gaan. Hij zal nu geen inbreng leveren, maar laat doorgeven dat hij de Minister en de Staatssecretaris dankt voor hun antwoorden.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de brede steun voor dit alternatief, dat ontzettend belangrijk is voor de reiziger. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Hoogland en de heer Bashir dat het nu tijd is voor serieus, goed en grondig werk, niet alleen voor het alternatief maar ook voor de Benelux-trein en de toezeggingen die ik daarover heb gedaan, alsmede voor Dordrecht, Roosendaal, Venlo en Breda-Antwerpen. Ik had nog een vraag uitstaan van mevrouw Dik-Faber, maar daar hoeft ik niet meer op te antwoorden. Althans, zij heeft hierover een motie ingediend, dus ik neem de beantwoording mee in mijn reactie op de motie. Mijn eerste toezegging komt op de vraag van mevrouw De Boer of ik ook met Schiphol in gesprek wil gaan. Ja, ik zal Schiphol aan het rijtje toevoegen. Ik denk dat uiteindelijk veel meer stakeholders zullen worden betrokken bij een aantal vragen, maar ook dat zal ik voor de Kamer inzichtelijk maken.

De motie-De Rouwe op stuk nr. 437 betreft de marktconsultatie. De heer De Rouwe en ik hebben hierover in juni een uitgebreide discussie gevoerd. De argumenten zijn dan ook al bekend en ze zijn uitgebreid gewisseld. De motie is toen niet aanvaard. Ook nu ontraad ik aanvaarding van de motie.

Met de motie-De Rouwe/Van Veldhoven op stuk nr. 438 wordt de regering opgeroepen, de plannen te toetsen op juridische houdbaarheid en daarover de Europese Commissie en de ACM te consulteren. Het alternatief is uitgebreid getoetst. Al die toetsen zijn de Kamer ook toegestuurd, zowel openbaar als, waar het vertrouwelijke gegevens betreft, vertrouwelijk. Wat mij betreft zou dit dubbel werk zijn. De ACM en de Europese Commissie hebben hierin een eigenstandige rol. Bovendien is drie maanden uitstel niet acceptabel, want we zijn al tien maanden onderweg. Ik ontraad de motie dan ook.

Over de motie-De Boer/Hoogland op stuk nr. 440 zeg ik dat het aan de NS is om een keuze te maken ten aanzien van het materieel. In het voorstel kiest de NS voor de inzet van nieuwe intercity's. Dat materieel is onderdeel van een grotere vloot aan intercity's. Binnenkort start hiervoor een studiefase. Ik ben van mening dat moet worden onderzocht met welke snelheid dit materieel kan rijden, met name voor de inzet op de hsl. Ik ben bereid om de NS te vragen, in de studiefase de mogelijkheid te laten onderzoeken om met het nieuwe intercitymaterieel sneller dan 200 km/u te rijden. Ik laat het oordeel over deze motie dan ook aan de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is grappig dat de moties over een dubbelcheck door ACM en noem maar op worden ontraden omdat het al onderzocht is, terwijl nu wel akkoord wordt gegaan met iets wat al onderzocht is. Maar dat terzijde; daar lopen we wel vaker tegenaan. Ik heb hierover een inhoudelijke vraag. Deze motie gaat namelijk niet alleen over de 200 km/u, waarvan het onderzoek uitwees dat het niet wenselijk was,

maar ook over het eerder inzetten van de treinen in 2018. Daarover hoor ik de Staatssecretaris niet. Ik hoor ook graag een oordeel daarover.

Staatssecretaris **Mansveld**: De NS heeft laten weten dat de kortst mogelijke planning om materieel commercieel te laten instromen, zeven jaar is. Ik heb al eerder gezegd dat ik dat respecteer. Het moet zorgvuldig en conform de Europese aanbestedingsregels plaatsvinden. Ik laat het oordeel over deze motie dus aan de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het een beetje vreemd dat de aanbestedingsregels nu van stal worden gehaald. De discussie is juist of dit de toets van de aanbestedingsregels doorstaat. Ik hoor dus toch graag waarom de regels hier kennelijk wel moeten worden toegepast en dat daarin vertrouwen is, terwijl hierover juist heel veel opmerkingen zijn gemaakt door juristen en anderen. De kern is onder andere dat de spelregels opnieuw tijdens het spel van de concessie worden aangepast, hetgeen een substantiële wijziging van de concessie betekent. Dat kan niet zomaar even aan een partij worden gegend.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe haalt twee dingen door elkaar. Dit gaat over de aanbesteding van het materieel. Het huidige alternatief is bekeken en getoetst binnen de huidige wet- en regelgeving. Voorzitter. Mevrouw Van Veldhoven vraagt de regering met haar motie op stuk nr. 443 om een eventuele korting op het Infrastructuurfonds niet eenzijdig te laten drukken op het onderdeel spoor. Ik heb eerder aangegeven dat de definitieve uitwerking op het Infrastructuurfonds volgt bij de Voorjaarsnota. Ik zal dat dan duidelijk laten blijken. Ik wil hierop nu niet vooruitlopen, maar het zal worden gezocht binnen de brede kaders van het spoor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In eerdere stukken was sterk de indruk ontstaan dat het alleen zou gaan om een korting op het spoor. Die indruk werd in dit debat nog eens versterkt. Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris de ruimte nu expliciet openlaat om het niet alleen op het spoor te laten drukken, maar het breder in het Infrastructuurfonds te beleggen. Dat is precies wat ik met mijn motie beoog, dus als dat een toezegging is, ben ik bereid om haar aan te houden. Eerst wil ik horen of het inderdaad klopt dat die ruimte er expliciet is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb dat ook altijd, dat ik iets hoor en dat ik het dan invul zoals ik het zelf wil. In die zin begrijp ik de invulling van mevrouw Van Veldhoven, maar zij heeft het toch niet helemaal goed gehoord. Ik zal zoeken binnen de brede kaders van het spoor. Ik zal daarop bij de Voorjaarsnota terugkomen. Mevrouw Van Veldhoven zal dan ook begrijpen dat ik de motie ontraad.

Voorzitter. Ik kom bij de motie-Dik-Faber op stuk nr. 444. Ik had toegezegd in tweede termijn terug te komen op de verschillende toeslagen. De grenstoelage bestaat niet meer. Het verhoogde tarief voor de Benelux-trein waarover mevrouw Dik-Faber sprak, komt doordat het tarief in lijn wordt gebracht met het oude Benelux-treintarief. Dat heb ik al eerder aangegeven. In 2013 golden of gelden tijdelijke tarieven voor de tijdelijke dienst. Het hogere tarief bij overstappen is het gevolg van het overstappen van een binnenlandse verbinding op een internationale verbinding. Dat is dus geen toeslag, maar een verhoging van het tarief voor het deel van de reis dat internationaal wordt gereisd. Voor de internationale verbindingen geldt dan ook een tariefvrijheid. Ik ontraad de motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik krijg dan heel graag op papier of het hier inderdaad gaat om het teruggaan naar de oude prijzen van de

Benelux-trein of om het teruggrijpen op de toeslag. Van reizigersorganisaties kreeg ik de indruk – eigenlijk zelfs meer dan dat – dat er een toeslag was, die er af is gehaald maar nu weer terugkomt. Het zou hier dus niet gaan om tarieven, maar echt om een toeslag. Het moge duidelijk zijn dat als de overstap op een internationale trein een prijsopdrijvend effect heeft van 30% tot soms zelfs 50% voor mensen die in het noorden van het land wonen, dit voor de ChristenUnie niet acceptabel is. We gaan toe naar een geïntegreerde concessie. Als we met elkaar weten dat we die stap gaan zetten, zou ook de Staatssecretaris geen voorstander moeten zijn van het overeind blijven van de overstapboete.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik gaf al aan dat het geen overstapboete is. Ik ben ingegaan op de toeslagen. Ik denk dat mevrouw Dik-Faber een ander beeld heeft van toeslagen dan ik. Ik vind het geen enkel probleem om dat in een aparte brief toe te lichten, om alle onduidelijkheid daarover weg te nemen.

Voorzitter. Met de motie-Dik-Faber op stuk nr. 445 wordt de regering gevraagd, de concessie aan te passen zodat de hsl-toeslag vervalt. De toeslag bestaat omdat de reiziger op dit traject de keuze heeft tussen een verbinding over de hogesnelheidslijn en de intercityverbinding over conventioneel spoor. De reiziger kan zelf kiezen voor een snellere verbinding over een korter traject. In die zin is er wat mij betreft geen bezwaar tegen deze toeslag. Ik ontraad de motie.

Ik kom bij de laatste motie van mevrouw Dik-Faber (22 026, nr. 445) over de aparte uursdienst Antwerpen-Breda. Dit betreft een wezenlijke inbreuk op de afspraken die we met de NS willen maken. Ik heb mevrouw Dik-Faber aangegeven dat ik dit graag separaat zie van het voorstel dat nu voorligt, dat ik er zeer uitgebreid op terugkom en dat ik er ook in de breedte naar wil kijken. Als zij hierover nu een uitspraak wil, zou dat die afspraak teniet doen, ook waar het gaat om Dordrecht, Venlo et cetera. Ik wil daar breed naar kijken en ben bereid om onderzoek te doen. Als mevrouw Dik nu een uitspraak van de Kamer wil, ontraad ik de motie.

De **voorzitter**: U hebt uw interruptie al gebruikt, mevrouw Dik-Faber. U wist dat u drie moties had. Als u de motie wilt aanhouden, geef ik u de gelegenheid om te interrumpen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil toch even kort reageren ...

De **voorzitter**: Dat sta ik niet toe, sorry. We hebben duidelijke spelregels met elkaar afgesproken. Het woord is aan de Minister van Financiën.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Er zijn aan mij enkele vragen gesteld. Na die te hebben beantwoord, zal ik ingaan op de resterende moties. Mevrouw De Boer heeft ons nadrukkelijk opgeroepen, te bekijken of we meer dan 221 miljoen kunnen halen. Zoals zij weet, moet de 100 miljoen worden gerealiseerd. Daarbovenop bekijken we of we de 221 miljoen met efficiencyverbeterende maatregelen kunnen terughalen. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij bij de Voorjaarsnota de verwerking in het Infrastructuurfonds inzichtelijk maakt. Ik stel voor dat we de Kamer voor die tijd een brief sturen over het efficiencytraject, om het zo maar even te noemen. De zaken komen daar dan bij elkaar, zodat de Kamer kan beoordelen of we het voldoende hard hebben belegd met maatregelen. Nogmaals, het gaat niet om een vrijblijvende efficiencytaakstelling die we over de heg kieperen. Het zal echt moeten worden belegd met onderbouwde maatregelen. Als politieke partijen in hun verkiezingsprogramma de overheid een efficiencytaakstelling willen opleggen en dat willen inboeken in de financiële paragraaf van hun programma, zet het CPB daar altijd zijn tanden in. Het CPB zegt dan: tot op zekere hoogte is dat te billijken en boeken we het in, maar als u daaroverheen gaat, doen we het

gewoon niet, want dat is gewoon niet realistisch. Hier zitten we in een vergelijkbare situatie. In het debat hebben we met elkaar besproken dat er efficiencywinst te behalen valt; daarover zijn we het eens. Hoe dat dan precies moet en wat we dan minder of anders gaan doen, heb ik in het debat echter nog niet gehoord. Die slag zal nog moeten worden gemaakt, zeker voor de 221 miljoen. We gaan daarop maximaal inzetten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Om bij dat laatste aan te sluiten: «maximaal inzetten» lijkt me een goed plan. Ik heb aangegeven dat er misschien naar andere zaken kan worden gekeken. De helft van de omzet van de NS komt uit reizigerskilometers, maar het bedrijf doet ook heel veel andere dingen. Ik ben blij ... nee, dat is het verkeerde woord. Ik ben helemaal niet blij. In ieder geval gaan we kijken hoe we de bezuinigingen uit het spoorgedeelte kunnen halen. Als het bij de NS had gelegen, zoals bepaalde andere partijen willen en zoals ik ook heb gevraagd, komt het ook bij het spoor terecht. Ik denk dus dat het realistisch is om het in het Infrastructuurfonds bij het spoor neer te leggen. Tegelijkertijd is het vreselijk balen hoe we dat volgend jaar moeten oplossen, want ook daarin moeten keuzes worden gemaakt. Ik wil de Minister toch stimuleren om in ieder geval de 220 miljoen te halen. Of dat lukt is vers 2; ik snap dat dit al een hele opgave is. Ik wil in de brief expliciet teruglezen of we het ergens anders kunnen halen en of het misschien toch lukt om meer te halen uit efficiency, zodat we het geld kunnen laten terugstromen naar investeringen in het spoor.

Minister **Dijsselbloem**: Ten tijde van de Voorjaarsnota, medio volgend jaar, wanneer we zowel inzichtelijk maken wat de bezuiniging op het Infrastructuurfonds betekent als inzichtelijk maken hoe we het forse vermogensverlies voor de NS proberen terug te halen, heeft de Kamer het geheel aan overzicht. Overigens zijn dat ook gewoon bezuinigingen. «Efficiencytaakstelling» klinkt neutraal, maar dat is vaak ook gewoon snijden. In de brief kunnen we nog een keer de vraag beantwoorden of er nog meer te halen was geweest. Dat is eigenlijk de inzet van mevrouw De Boer, alsmede die van mevrouw Van Veldhoven. Volgens hen zou er meer uit te persen moeten zijn, zodat we niet hoeven te bezuinigen op het Infrastructuurfonds. Op zichzelf deel ik die ambitie, maar ik vind wel dat we met elkaar een reële opdracht moeten afspreken. Die opdracht is de 221 miljoen bovenop de 100 miljoen. We zullen dan nog een keer terugkomen op de vraag van mevrouw De Boer of er meer te halen was geweest. Als er meer te halen is, zullen beide bewindslieden dat uiteraard gewoon afspreken met de NS. Ik doe hierover echter geen toezegging. Ik vind dat niet reëel. Het is niet te onderbouwen. Het zal al een geweldige klus zijn om deze bedragen binnen het bedrijf terug te verdienen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben het met de Minister eens dat we moeten kijken naar reële opgaven en reële oplossingen. Wij hechten er echter wel aan om zo maximaal mogelijk te investeren in het spoor. Misschien kan binnen de NS worden bekeken of de bezuiniging kan worden gehaald uit dingen die niet of minder met het spoorbedrijf aan sich te maken hebben. Het komt nu uit het spoorgedeelte van het Infrastructuurfonds. De NS doet ook andere dingen dan reizigers vervoeren. Je zou het dus ook bij andere zaken binnen de NS kunnen neerleggen. Dan raakt het niet het spoor. Dat geef ik de Minister nog even mee.

Minister **Dijsselbloem**: Dank, maar dat spreekt voor zich. We bekijken waar het resultaat kan worden bereikt zonder de kwaliteit van het spoorvervoer van reizigers te raken. Voorzitter. De heer Hoogland heeft nog eens benadrukt dat alle wensen geld kosten. Dat brengt mij op de gedachte dat het heel gebruikelijk is om moties meteen van een dekking te voorzien. Het lijkt mij dat dit ook in het spoordossier een overweging zou moeten zijn, want de vele, vele wensen

die de Kamer heeft voor de NS zijn weliswaar begrijpelijk, maar hebben ook allemaal een prijs. Vroeg of laat vertalen ze zich ofwel in verliezen ofwel in een concessie die toch op drijfzand gebaseerd blijkt te zijn ofwel in minder resultaten et cetera. We moeten ons, in de omgang tussen politiek en overheid enerzijds en de NS anderzijds, dus allemaal gaan realiseren dat wensen een prijs hebben. Dat wil zeker niet zeggen dat we geen wensen meer mogen hebben, maar geef er dan wel een realistische onderbouwing bij. Als het extra geld kost, zullen we ook met elkaar moeten benoemen waar dat vandaan moet komen. Dat kan veel problemen in de toekomst voorkomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een punt van orde. Om welke motie gaat het hier? Dit zijn allemaal algemene ...

De **voorzitter**: De Minister reageert nu op een opmerking van de heer Hoogland.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan ga ik ervan uit dat deze opmerking ging over de motie van de coalitie om snellere treinen te laten rijden met een hogere snelheid. Ik wil het wel graag concreet benoemd hebben, want voor alle algemene termen over «de moties» kopen we niets in dit debat.

De **voorzitter**: Waarvan akte. Ik vraag de Minister, ook gelet op de tijd, om vlot door de beantwoording heen te gaan.

Minister **Dijsselbloem**: Zeker, voorzitter.

De heer Bashir heeft nog een keer gezegd dat er in de toekomst misschien wel aandelen Thalys beschikbaar zijn. Hij heeft blijkbaar het tweede deel van mijn antwoord gemist, waarin ik zei dat er geen behoefte, nut of noodzaak is om aandeelhouder te worden in Thalys.

De heer Beertema heeft concreet gevraagd om een brief met een overzicht van de expertise die er nu is. Ik neem aan dat hij bedoelt «binnen de NS». Of bedoelt hij «binnen de overheid»?

De heer **Beertema** (PVV): Bij alle stakeholders, zou ik zeggen: binnen de NS, maar ook binnen het departement van de Minister en binnen het Ministerie van I en M. Het gaat dan om heel specifieke expertise op het gebied van projectmanagement. Wat mij betreft is die bewezen afwezig, anders hadden we hier niet gezeten. Ik ben zeer ongerust over de toekomst, ook als het gaat om heel grote aanbestedingen zoals die van de IC200. Ik wil gewoon gerustgesteld worden. Ik wil dat de Minister en de Staatssecretaris zeggen: ja, wij hebben die expertise in huis, kijk maar, het gaat dus goed en het is in vertrouwde handen.

Minister **Dijsselbloem**: Het antwoord daarop is natuurlijk «ja», maar ik denk dat de heer Beertema vandaag geen genoeg daarmee neemt. Het is misschien ongebruikelijk, maar mogelijk kan de heer Beertema zijn verzoek aanhouden. Dat doen we wel eens met moties, maar we zouden het ook met een verzoek kunnen doen. Zodra de enquêtecommissie klaar is, kan hij er dan op terugkomen. Ik kan mij zomaar voorstellen dat de enquêtecommissie een aantal tekortkomingen in onze besluitvormingsprocedures, de wijze waarop wij tot beslissingen komen of zijn gekomen in het verleden, zal blootleggen en dat we op basis daarvan met elkaar afspreken waar verbeteringen nodig zijn. Anders moet ik de Kamer nu een heel epistel sturen over de aanwezige expertise op de departementen en bij de NS, met fte's en de vooropleiding van mensen erbij en weet ik veel wat. Dat wordt een schot hagel.

De heer **Beertema** (PVV): Ik zeg dat graag toe; ik spreek dat graag af. De Minister moet mij dan wel tegemoetkomen door te zeggen dat alle grote aanbestedingen worden stopgezet tot dat moment.

Minister **Dijsselbloem**: Dan kom ik terug op mijn eerste antwoord. Mijn eerste antwoord op de vraag van de heer Beertema of er voldoende expertise is en of het goed gaat, was «ja». Mijn voorstel aan hem zou zijn om dit verzoek, dat naar mijn gevoel nogal breed en ongericht is, aan te houden tot een moment waarop we het heel gericht kunnen maken. Uiteraard zal het kabinet dan specifiek reageren.

De heer **Beertema** (PVV): Ik ben daar toch niet geheel tevreden mee. Volgens mij hoeft het helemaal niet zo'n uitgebreide exercitie te zijn. Het kan haast niet anders dan dat de NS inderdaad een taskforce of een afdeling of een groep juristen heeft die zich daar heel specifiek mee bezighoudt. Hetzelfde geldt voor het departement van de Minister en voor dat van I en M. Als dat niet zo is, wil ik dat ook graag weten. Dat hoeft helemaal niet zo vreselijk moeilijk te zijn. Dat kan in twee dagen gebeurd zijn, denk ik.

Minister **Dijsselbloem**: De heer Beertema dringt zo aan, dat ik graag toezeg om een brief te schrijven. Die zal echter heel feitelijk zijn. Dat heeft heel veel te maken met de verantwoordelijkheidsverdeling tussen I en M, Financiën en de NS. Wij zullen, gerelateerd aan deze verantwoordelijkheidsverdeling, laten zien hoe we de verantwoordelijkheden hebben belegd. Dat is wat de heer Beertema zoekt, denk ik. Het zal een feitelijk overzicht zijn.

De heer **Beertema** (PVV): Zo makkelijk kan het zijn, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik heb de toezegging genoteerd.

De heer **Beertema** (PVV): Dank u wel.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Ik ga snel naar de moties. De motie-De Rouwe op stuk nr. 439 gaat over het traject dat wij ingaan met de NS om te komen tot verdere efficiencyverbetering. In de motie wordt de regering verzocht, dat onderzoek extern te beleggen, buiten de NS om, en de Kamer vooraf te betrekken bij de onderzoeksopdracht. Ik ontraad deze motie, omdat we het anders gaan doen. De Staatssecretaris en ik gaan vanuit onze onderscheiden rollen in gesprek met de raad van bestuur van de NS. Wij vragen de raad van bestuur om aan te geven hoe hij deze taakstelling wil halen. Daarna zullen we dit extern laten toetsen. Zo zullen we het doen. Ik ben niet van plan om de NS-directie bij een zo belangrijke opdracht, die gewoon hoort bij het werk van de raad van bestuur, als het ware aan de kant te zetten om een extern bureau te laten bepalen waar de efficiencyslag zou moeten plaatsvinden binnen het bedrijf. Ik vind dat een heel vreemde, zelfs ongewenste benadering. De raad van bestuur is hierin verantwoordelijk en zal aan die verantwoordelijkheid worden gehouden. Met de motie op stuk nr. 441 van mevrouw Van Veldhoven en de heer De Rouwe wordt de regering verzocht, de tegenvaller van 119 miljoen te compenseren door een taakstellende extra dividendopbrengst door de NS. Hier staat in feite dat het verlies zich weliswaar voordoet bij de NS, maar dat het dividend er toch gewoon uit moet worden gehaald. Dat betekent een rechtstreekse greep in het toch al fors geraakte vermogen van de NS. Dat zou ik zeer onverstandig vinden. Ik moet de motie daarom ontraden.

Mevrouw Van Veldhoven verzoekt de regering in haar motie op stuk nr. 442 om te onderbouwen op welke wijze de tegenvaller ten koste zou gaan van de investeringscapaciteit. Ik ben daarop al ingegaan in mijn beant-

woording. Het is niet een-op-een, maar moet worden gezien in het totaal van de vermogensschade die, als we deze 119 miljoen niet ergens anders zouden vinden, zou oplopen tot bijna 0,5 miljard. Dat is een enorme klap in het eigen vermogen van ongeveer 3 miljard van de NS. Dat gaat ten koste van de financiële positie van het bedrijf en van de mate waarin financiering kosten met zich meebrengt, waarmee het dus ten koste gaat van de investeringsagenda. We zullen bij de Voorjaarsnota terugkomen op deze discussie, wanneer de Kamer van ons zowel inzage krijgt in datgene wat de 119 miljoen betekent voor het Infrastructuurfonds – nogmaals: 8 miljoen per jaar – als in datgene wat de efficiëncytaakstelling gaat betekenen voor de NS, dus tot welke maatregelen, tot welke winst en mogelijk ook tot welk verlies in termen van dingen die niet meer zullen gebeuren dit zal leiden. We zullen de Kamer tegen die tijd uitvoerig informeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb nog geen oordeel gehoord over mijn motie, die volgens mij grotendeels overeenkomt met datgene wat de Minister net toezegde. Ik zou bijna zeggen dat die 8 miljoen per jaar dan ook de investeringsplannen van de NS niet al te drastisch in de war kan schoppen. Het zou dus toch fijn zijn als de Minister kan onderbouwen waarom de 8 miljoen per jaar dan zo ten koste zou gaan van de investeringscapaciteit van de NS. Hij geeft een aantal redenen aan, die ik graag wat uitgewerkt wil zien. Wat zijn de consequenties voor de rentetarieven en dergelijke? Ik wil het besluit hierover graag geïnformeerd nemen. Dat is de reden waarom ik het vraag. Ik neem dan ook aan dat de Minister dat best even voor de Kamer op papier wil zetten. Ook voor de collega's – ik zie de heer Hoogland al knikken – is het nuttig om te weten hoeveel de rente omhoog zou gaan als we het toch bij de NS neerleggen. Geef ons die informatie en dan kijken we bij de Voorjaarsnota verder.

Minister **Dijsselbloem**: Voor de NS als bedrijf zou gelden dat als hij deze tegenvaller moet nemen, hij die ook per direct moet nemen. Dat hoeft niet, zo hoor ik mevrouw Van Veldhoven buiten de microfoon zeggen, maar dat geldt voor een bedrijf wel. Vanuit het Ministerie van Financiën is met het Ministerie van I en M afgesproken dat de verwerking van de 119 miljoen mag worden uitgesmeerd over de concessieperiode tot en met 2028.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat heb ik in mijn termijn ook gezegd: laten we het eventueel uitsmeren.

Minister **Dijsselbloem**: Maar dat wil mevrouw Van Veldhoven niet. Zij wil dat het landt binnen de NS. De NS moet het in één keer nemen. Dat is een extra klap in het vermogen die ik onverantwoord vind. Ik heb daaraan niet zo heel veel toe te voegen. Ik haak af bij het einde van de motie. De motie eindigt namelijk met de stelling dat op basis daarvan de inzet bij de Voorjaarsnota moet worden bepaald. Dat wil zeggen dat we nu uit elkaar gaan zonder een beslissing te nemen. Ik zou dat zeer onverstandig vinden. Ik vind dat we deze beslissing wel moeten nemen. Een groot deel van de klap wordt daarbij toch al door de NS opgevangen. Wij moeten met elkaar niet doen alsof dat gratis is. Het tast de kracht van de NS aan en daarmee ook de investeringsagenda op de langere termijn. Dat moet allemaal weer worden versterkt. Ja, een deel van het verlies, waar dat samenhangt met beleidskeuzes nu en in het verleden, zal worden verwerkt in het Infrastructuurfonds. Ik ontraad de motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De feitelijke uitspraak van de Staatssecretaris was dat zij haar inzet bij de Voorjaarsnota zal bepalen. Een Minister van datzelfde kabinet kan dan niet zeggen ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, de meningen zijn nu gewisseld. U hebt uw mening gegeven. U hebt nog een kans gekregen voor een extra interruptie. De Minister heeft antwoord gegeven.

We naderen het einde van dit notaoverleg. Tijdens het overleg zijn de volgende toezeggingen gedaan.

1. De Kamer zal de ontwerpconcessie voor het vervoer op het hoofdrailnet voor de zomer van 2014 ontvangen.
2. De Staatssecretaris zal de Kamer binnen een halfjaar informeren over de mogelijkheden om de Benelux-trein sneller, met kortere reistijden, te laten rijden.
3. De Staatssecretaris zal nader onderzoek doen naar de reistijdverkorting op de HSL-Zuid, zoals bedoeld in de motie-Cramer uit 2009.
4. Voor de zomer van 2014 zal de Staatssecretaris terugkomen op de vragen van verschillende regio's ten aanzien van de verbindingen en stops op de HSL-Zuid, alsmede op de vraag of regionale wensen door middel van cofinanciering te realiseren zijn. Zij zal dat doen in verband met de eerdergenoemde ontwerpvervoersconcessie.
5. De Staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen over de toeslagen voor de internationale treinen.
6. In de Voorjaarsnota komen de Minister en de Staatssecretaris terug op de financiële consequenties van de gekozen oplossing voor de 119 miljoen.
7. De Kamer zal door de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van I en M op de hoogte worden gehouden van de wijze waarop de concrete maatregelen ter verbetering van de efficiency en de doelmatigheid van de NS worden vormgegeven, waaronder de inpassing van 100 miljoen structureel. Daarover komt rond de Voorjaarsnota een brief.
8. De Minister van Financiën zal een brief aan de Kamer zenden over de bij de NS, het Ministerie van Financiën en het Ministerie van I en M aanwezige expertise op het gebied van aanbestedingsprocedures.

Tot slot meld ik dat de stemmingen over de ingediende moties zullen plaatsvinden op 12 november.

Is iedereen het eens met de door mij verwoorde toezeggingen? Mis ik nog iets essentieels?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil een correctie aanbrengen op mijn eigen woorden. Ik heb aangegeven dat het een motie-Cramer uit 2009 was, maar het was een toezegging aan de heer Cramer dat het onderzoek zou worden uitgevoerd. Er lag geen motie aan ten grondslag.

De **voorzitter**: Hartelijk dank voor deze correctie, mevrouw Dik. De toezegging onder punt 3 luidt dan als volgt: De Staatssecretaris zal nader onderzoek doen naar de reistijdverkorting op de HSL-Zuid, zoals bedoeld in een toezegging aan voormalig Kamerlid Cramer uit 2009.

Ik dank iedereen voor de flexibiliteit; de mensen op de tribune vanwege het feit dat we wat zijn uitgelopen en de mensen aan beide kanten van deze tafel omdat we het toch vandaag hebben kunnen afmaken.

Sluiting 13.56 uur.