

2

Vragenuur

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Van Veldhoven aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over **het bericht dat de NMBS definitief stopt met de Fyra**.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. 26 cruciale gebreken aan de Fyra somde de topman van de NMBS vrijdagmiddag op. Hij noemde deuren die afbraken, brand in de accu, roest op de assen, slechte remmen. De topman van de NMBS zei het heel helder: rijden met de Fyra is niet verantwoord. D66 heeft veel vragen, bijvoorbeeld over de regie, of het gebrek daaraan. Waarom werden wij op vrijdag verrast door de Belgen? Wanneer wist de staatssecretaris van het besluit van de NS? Wanneer wist de minister van Financiën ervan? Sinds wanneer is de inhoud van de rapporten bij het kabinet bekend? Wanneer had de staatssecretaris hierover de Kamer willen informeren? Hoe is deze trein ooit door de veiligheidstesten gekomen? Wie is daarvoor verantwoordelijk in Nederland? De allerbelangrijkste vraag is: waar staat de reiziger vandaag? Waar kunnen de werknemer uit de grensstreek en de ondernemer die handel wil drijven in Brussel op rekenen? Oftewel: wanneer komt de trein naar Brussel? D66 wil snel duidelijkheid voor de reiziger, snel een betere dienstregeling dan nu en snel uitsluit van de staatssecretaris.

Met de Fyra wordt al vanaf de start fout op fout gestapeld. Wij willen de onderste steen boven. Wij zijn daarom erg blij dat er nu steun is voor een parlementaire enquête. Daarin gaan wij terugkijken, maar vandaag kijk ik ook vooruit. Daarom vraag ik de staatssecretaris vandaag concreet: wanneer is er weer elk uur een trein naar Brussel?

□

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven als derde punt het belangrijkste aangaf: waar staat de reiziger?

Ik wil eerst even de context van de huidige situatie schetsen en dan zal ik op alle vragen ingaan. De afgelopen maanden is er veelvuldig overleg geweest tussen de vervoerders en mijn ministerie. Die spanningen zijn gericht ten aanzien van de technische gesteldheid van het V250-materieel, dat wij in de wandelgangen de Fyra noemen. Conform de motie-De Boer/Hoogland hebben wij kritisch meegekeken. Er zijn verschillende scenario's geanalyseerd, inclusief het scenario van geen V250-materieel. De Kamer weet dat; daarover heb ik haar geïnformeerd.

Inmiddels is er een bijzonder ingrijpende en teleurstellende situatie ontstaan. De NS heeft een voornemen opgevat en de NMBS heeft een besluit genomen. Dat besluit is mij niet alleen mondeling, maar ook schriftelijk meegedeeld. Die brieven heeft de Kamer ongeveer gelijktijdig met mij gekregen. Belangrijk is voor mij dat ik de schriftelijke onderbouwing van die brieven, de rapporten, krijg. Die rapporten zijn nog niet vrijgegeven door de NS en de NMBS, simpelweg omdat zij juridisch gevalideerd moeten

worden. Dat is een moeilijke term voor "juridisch getoetst worden". Zij moeten juridisch getoetst worden voordat zij publiek worden, want de Kamer kan zich voorstellen dat er een juridische situatie zal ontstaan tussen de vervoerders en de leverancier van de trein. Alle informatie die naar buiten gaat, zal daarbij gebruikt worden. Ik wacht die informatie af.

Belangrijker nog – daar doelde mevrouw Van Veldhoven op – is een alternatief pakket voor de reiziger. Ik denk dat het heel belangrijk is dat dit deze week wordt opgeleverd. De NS heeft toegezegd mij deze week een eerste proeve daarvan te doen toekomen. Dat proces hebben we naar voren gehaald. Als ik de inhoudelijke onderbouwing, de rapporten en de eerste proeve van een alternatief voor de reiziger heb, zal ik proberen die voor het weekend naar de Kamer te sturen, met een oordeel van het kabinet. Daar doe ik mijn uiterste best voor. Hierbij zit dus het antwoord op de vraag over de reiziger.

Ik kom op de vraag over de regie. Waarom zijn we verast door de Belgen? In een aantal maanden zie je een proces tot een besluitvormende fase komen. Daarin gaan organisaties, in dit geval raden van bestuur, besluiten nemen. Dinsdag 28 mei heb ik 's avonds zowel de NMBS als de NS gesproken. Op dat moment stonden er nog steeds twee opties open, namelijk wel doorgaan met de V250 en niet doorgaan met de V250. Woensdag hebben de bedrijven aangegeven dat doorgaan voor hen niet langer een optie was, dat de NMBS het voorstel om te stoppen naar zijn raad van bestuur zou sturen en dat er in de raad van bestuur van de NS ook sprake zou zijn van besluitvorming. Donderdag zijn de financiële gegevens van de NS beschikbaar gekomen en is de aandeelhouder door de NS geïnformeerd. Het gesprek met de aandeelhouder heeft nadere vragen opgeleverd; dat kunt u zich voorstellen. Een en ander kwam tegelijk met het besluit van de raad van commissarissen van de NS om het besluit van de raad van bestuur te steunen. Op dat moment stonden er dus een aantal vragen open en had het besluit de status van voornemen. Vrijdag heeft de raad van bestuur van de NMBS vergaderd. Die heeft besloten om te stoppen met de Fyra. Daarna is er een persbijeenkomst geweest waarin dat formeel naar buiten is gebracht. Op dat moment was het harde informatie.

Er hebben slechts enkele minuten gezeten tussen de ontvangst van de brief van de NMBS en mijn brief aan de Kamer. Toen was de NS nog bezig met het beantwoorden van de vragen. Ik heb de Kamer direct geïnformeerd op het moment dat er harde informatie was. De nadere vragen van de aandeelhouder zijn in het weekend en maandag verder beantwoord en besproken. Daarna was het duidelijk dat de NS met het voornemen naar buiten kon. De NS heeft mij op maandagochtend in mijn rol van concessieverlener mondeling toegelicht wat hun inhoudelijke voornemen is. Ik heb naar buiten gebracht dat ik dit een verstandig besluit vind in het kader wat ik toen heb gehoord en gezien als het gaat om veiligheid en betrouwbaarheid. De rapporten zijn niet in mijn bezit. Ik kon die ook niet naar de Kamer sturen. Op het moment dat de NS definitief de brief naar mij had gestuurd, heb ik het besluit direct aan de Kamer kenbaar gemaakt en heb ik de brieven van de NS en de NMBS bijgevoegd. Ik heb de Kamer toen dus direct geïnformeerd.

Ik wil hier drie woorden benadrukken: zorgvuldigheid, juistheid en het tempo van de informatie. Tot gisteren keken we naar het verleden. Vanaf nu hebben we veel vragen richting de toekomst. Ik zal alle informatie op zorgvul-

Mansveld

digheid en op juistheid beoordelen. Dat heeft ook te maken met de juridische processen die gaan lopen. Het tempo komt wat mij betreft daarna. Ik zal mijn uiterste best doen de Kamer altijd snel te informeren, maar dit is het kader waarbinnen ik informatie zal verstrekken.

De derde vraag van mevrouw Van Veldhoven is hoe het zit met de vergunningverlening. Ik zal dat proces, hoe het werkt, volledig in kaart brengen, inclusief de rol van de ILT. Het betreft hier Europese wettelijke technische vereisten voor de wijze waarop die vergunningverlening loopt. Ik zal de Kamer een en ander zo spoedig mogelijk doen toekomen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Allereerst dank ik de staatssecretaris dat zij helder op papier zal zetten hoe het met die veiligheidstesten zit. Ik denk dat dit voor iedereen belangrijk is.

Ik kom op het punt van de regie. Als de staatssecretaris eerst uiteenzet hoe er al jarenlang wordt samengewerkt en als zij zegt dat zij dinsdag nog een gesprek heeft gehad met diezelfde partner en dat er vanaf woensdag heel sterke signalen waren dat gestopt zou worden met de Fyra, vind ik het verbazingwekkend dat wij als Nederland op vrijdagochtend overvallen werden door de Belgen, met mogelijk ook financiële consequenties. De Belgen hebben immers snel hun geld eruit kunnen trekken. Wat betekent dat voor Nederland?

Ik kom op de opstelling van de aandeelhouder. Deze lijkt te suggereren dat het nog een vraag is óf de Fyra definitief van het spoor af is. Is dat zo? Als de Belgen zeggen dat deze trein niet veilig is, dan kan het toch niet zo zijn dat wij nog eens gaan bepalen of we dat wel kunnen betalen?

En dan mijn laatste vraag aan de staatssecretaris. Natuurlijk gaat voorzichtigheid voor alles, maar ik wil weten wat haar ambitie is. Wat is de ambitie van de staatssecretaris? Wanneer gaat er weer elk uur een trein naar Brussel?

De voorzitter:

Voordat ik u het woord geef, staatssecretaris, nog even het volgende. Ik heb u in eerste termijn ruim, heel erg ruim de gelegenheid gegeven, maar u moet nu echt proberen om korte antwoorden te geven op deze drie vragen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik zal kort zijn. Ik heb het woord "voorzichtigheid" niet genoemd. Ik heb gezegd: zorgvuldigheid, juistheid en tempo. Die volgorde zal ik ook handhaven. Ik zal de Kamer maximaal en in zo hoog mogelijk tempo informeren, maar altijd zal ik eerst toetsen op juistheid en zorgvuldigheid met betrekking tot de informatie.

Ik kom op de financiële consequenties. Ik zal de onderbouwing van de besluiten en het voornemen van de NMBS respectievelijk de NS nog krijgen. Daarnaast wil ik ook een eerste proeve hebben van het alternatief voor de reiziger. Die twee zaken zal ik vervolgens toetsen op een drietal dingen. Eén: de reiziger, de concessie. Twee: de financiële aspecten. Drie: de juridische aspecten. Bij de financiële aspecten heeft de overheid twee rollen: ze is aandeelhouder van de NS en ze kan kijken naar de financiële aspecten rondom de concessie. Die zaken zullen worden getoetst. Ik kom daarop zo spoedig mogelijk terug. Er wordt gekeken naar de implicaties op dit moment, maar daar heb ik die informatie, te weten de rapporten en het alternatief voor de reiziger, voor nodig.

De eerste vraag van mevrouw Van Veldhoven was of we zijn overvallen. Ja, dat nieuws komt naar buiten en het is nogal nieuws dat de NMBS stopt en de NS dat voor-nemen heeft. Worden we dus overvallen? Ja, op dat moment voelt de Kamer zich wellicht overvallen, maar het is ook groot nieuws.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik houd het in derde termijn heel kort. Ik heb twee concrete vragen. De eerste vraag is: is het voor de staatssecretaris, voor de regering nog een vraag óf de Fyra nog terugkomt, of niet? Is het besluit daarover helder voor de staatssecretaris, aangezien de NMBS heeft gezegd dat het niet meer verantwoord is om met deze trein te rijden? De tweede vraag is: wat is haar ambitie? Dat ze het zorgvuldig bekijkt, vind ik heel logisch, maar wat is haar ambitie? Wanneer rijdt er weer elke dag elk uur een trein naar Brussel?

Staatssecretaris Mansveld:

Mijn ambitie is om op korte termijn te komen tot een tijdelijke oplossing. We bekijken of de trein van acht keer naar een hogere frequentie kan gaan. Op die weg gaan we onverminderd voort. Ik verwacht deze week van de NS een alternatief voorstel voor de korte en de lange termijn. De ambitie is om de reiziger centraal te stellen en ervoor te zorgen dat de reiziger meer conform onze wensen richting België kan reizen. Daarmee heb ik de tweede vraag ook gelijk beantwoord.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Nee!

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, u hebt nog een klein staartje.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dank u wel, voorzitter. De andere vraag is: is het voor de regering nog de vraag óf de Fyra nog terugkomt op het spoor, of is de regering met de analyse van de NMBS van mening dat, als het "onverantwoord" wordt genoemd, de conclusie helder is: de Fyra komt niet meer terug op het Nederlandse spoor? En natuurlijk bekijken we dan goed hoe we het gaan doen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb gisteren gezegd dat ik het een verstandig besluit vindt op basis van wat ik heb gezien en gehoord, zeker wat betreft de veiligheid en betrouwbaarheid. Dat is mijn eerste antwoord. Ik blijf bij wat ik zei over de zorgvuldigheid en juistheid. Ik zal mijn uiterste best doen om het oordeel van het kabinet voor het weekend aan de Kamer te doen toekomen, met daaronder de feiten. Dat is mijn antwoord op dit moment.

De heer De Rouwe (CDA):

De staatssecretaris zegt dat zij overvallen is door de persconferentie. Dat is misschien nog wat netjes uitgedrukt. Het is gewoon beschamend dat via die persconferentie Nederlandse rapporten zijn gebruikt. Het is ook beschamend dat het parlement tot op de dag van vandaag die rapporten nog steeds niet krijgt. Ik wil echter nog even terug naar de reiziger. Het debat over het voorgaande punt komt namelijk nog wel; daarover is het laatste woord nog niet gesproken. De reizigersorganisaties zeggen vandaag: het maakt ons niet uit met wie wij gaan rijden, als

Mansveld

wij maar een betrouwbare, goede verbinding krijgen. Eerder zei de staatssecretaris dat zij niet getrouwd was met de NS. Ik hoor haar betoog ook nu weer: het gaat alleen maar om de NS. Is de staatssecretaris bereid om uiteindelijk ook te bekijken of andere partijen er wel voor kunnen zorgen dat er een goede verbinding komt van A naar B? De reiziger heeft echt al veel te lang in de kou gestaan.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik benadruk twee dingen richting de heer De Rouwe. U vindt het beschamend dat ik citeer uit rapporten die er al zouden zijn, maar die u niet hebt. Ik heb u zojuist aangegeven dat de rapporten waaruit is geput door de NMBS, die ook een van de opdrachtgevers voor het opstellen van de rapporten is geweest, niet in mijn bezit zijn. De NMBS en de NS hebben de rapporten nog niet vrijgegeven. Dat wordt juridisch gevalideerd. Ik ben het niet eens met hoe u dit valideert. Ik denk ook dat het onjuist is. Verder legt u mij de woorden in de mond dat ik niet getrouwd ben met de NS. Mijn letterlijke tekst is geweest dat ik niet getrouwd was met de Fyra.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Stel je voor dat je in Nederland woont en een baan krijgt aangeboden in België. Zou deze staatssecretaris tegen zo iemand zeggen: die frequente trein komt er binnenkort en die blijft ook betrouwbaar, je kunt rustig dat werk in België aanvaarden? Of zou zij zeggen: wij zijn er al sinds 2007 mee bezig, maar het gaat helaas niet lukken, koop samen met collega's maar een auto?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Mensen die in Nederland wonen en die een baan in België willen, moeten de juiste keuze maken of de baan bij hen past.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Van Tongeren haar tweede vraag wil stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De staatssecretaris kan na al deze aanlooptijd Nederlanders dus geen garantie geven dat zij betaalbaar en frequent naar werk of studie in België kunnen. Ik vind het echt beschamend dat er geen fatsoenlijke verbinding gegarandeerd wordt tussen de hoofdsteden van buurlanden. De staatssecretaris zegt: neem die baan maar, maar zoek het verder zelf maar uit.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Uit de tweede vraag begrijp ik dat mevrouw Van Tongeren doelt op de reiziger in zijn algemeenheid en niet alleen op mensen die werken. Ik vind het belangrijk dat iedereen die om welke reden dan ook met de trein naar België wil reizen, bediend wordt. Er zijn afspraken met HSA. Die liggen vast in de concessie. Het is belangrijk dat iedere reiziger zo comfortabel en rechtstreeks mogelijk van A naar B, van Nederland naar België kan reizen. De reiziger staat centraal. Het alternatief, waarvan deze week de eerste proeve komt, is dan ook zeer belangrijk.

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

Ik vind het inderdaad beschamend dat de staatssecretaris zich heeft laten verrassen door de persconferentie van de NMBS. Het is een ongelofelijk majeur project. Hoe kan het

dan gebeuren dat je in zo'n project niet samen optrekt en geen afspraken maakt over gezamenlijke communicatie?

Eén vraag is nog onvoldoende beantwoord, namelijk de vraag naar de reiziger. Er wordt gekeken naar alternatieven, maar kan de staatssecretaris garanderen dat zij daar deze week en uiterlijk volgende week duidelijkheid over geeft? Er moet een goed alternatief voor de reiziger komen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De eerste vraag: beschamend, verrast. Ik ben verrast over deze combinatie van woorden. U bent half april geïnformeerd over de mogelijke scenario's die zouden kunnen gaan optreden. U weet dat de vraag naar de technische gesteldheid van de treinen bij de vervoerders is neergelegd. Mede op nadrukkelijk verzoek van u en de heer De Rouwe is het nulscenario, het scenario zonder Fyra's, bekeken. De NMBS is tot een conclusie gekomen. Ook de NS heeft het voornemen om niet verder te gaan met deze trein. Het woord "verrast" kan hoogstens slaan op het moment, waarin het je wat overvalt. Maar dit was een van de opties die aan de orde was.

Wat de communicatie betreft heb ik al gezegd dat wij in een aantal maanden komen tot de week van besluitvorming. Dat was bekend. Ik heb toegezegd dat de Kamer voor het AO van 20 juni informatie zou krijgen. Er kan teruggekeken worden. Begin juni kunnen er besluiten over worden genomen. Dan heb je te maken met twee organisaties die hun eigen proces doorlopen en die ook een andere positie daarin hebben. Wij zijn aandeelhouder van de NS en de NS heeft inmiddels al negen treinen afgenomen. Dat het dan in korte tijd naast elkaar gaat lopen, ja, dat gebeurt.

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

We hebben het al gehad over een Trabant op de snelweg, en dat onder leiding van een topman die tot 1 oktober € 9.000 per week graait. € 9.000 per week, als gewone man, als stukadoor, als visser of iemand met welk beroep dan ook, zul je dat maar horen. De nieuwe topman gaat naar € 10.000 per week, ik herhaal, € 10.000 per week, een half miljoen euro per jaar. Dat zijn schandalige bedragen, maar het eerste wat ik wil weten – het debat gaat namelijk nog komen – is of de staatssecretaris kan garanderen dat de heer Meerstadt niet met een vertrekpremie weggaat.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. De heer Meerstadt heeft zelf besloten de organisatie te verlaten. Onder welke condities dat is gebeurd en of er überhaupt condities zijn, daarvan ben ik niet op de hoogte.

U zegt: we hebben het gehad over een Trabant op de snelweg. Nee, mijnheer De Graaf, u hebt het gehad over een Trabant op de snelweg.

De **voorzitter**:

Ik ga u toch vragen of u via de voorzitter wilt spreken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik ben zo gewoon via de voorzitter te spreken, dus dit spijt mij.

Nogmaals, de heer De Graaf heeft het gehad over een Trabant op de snelweg.

Mansveld

De heer **Bashir** (SP):

De problemen met de Fyrafabrikant zijn al jaren bekend. In 2008 stelde de SP-fractie zelfs voor om de bestelling van de Fyra's te annuleren, maar toch is het kabinet met oogkleppen op doorgedaan met die Fyra's. Nu we inmiddels miljoenen euro's verder zijn en de schade al is opgelopen tot tientallen miljoenen euro's is mijn vraag hoe het kabinet als aandeelhouder van de NS namens alle Nederlanders dat geld terug gaat halen bij de fabrikant.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer Bashir heeft hier natuurlijk een punt dat ook zal gaan spelen in de toekomst, namelijk hoe de afwikkeling plaats gaat vinden van de aanbesteding door de twee vervoerders, de NMBS en de NS, in relatie tot AnsaldoBreda, de leverancier.

De heer **Van Raak** (SP):

Dat is geen antwoord, op geen enkele manier.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik kan niet vooruitlopen op dit proces. Dat proces gaat lopen en zal ook in de toekomst zijn dynamiek krijgen. Ik heb net gezegd: tot gisteren vier uur hadden we het over het verleden. Nu zijn er heel veel vragen over de toekomst. Hoe het proces verder gaat verlopen, is natuurlijk een van de vragen die in de toekomst beantwoord zullen worden. Ik kan er nu geen antwoord op geven, omdat ik denk dat dit proces zorgvuldig doorlopen moet worden door de betrokken partijen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft toestemming gegeven tot het laten rijden van deze treinen op Nederlands spoor. België heeft op een gegeven moment zijn toestemming ingetrokken. Hoe kan het dan toch dat deze inspectie daarvoor toestemming heeft gegeven, in de wetenschap van nu dat er zo veel mankementen zijn dat deze trein moeilijk veilig kan rijden op Nederlands spoor?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb net al richting mevrouw Van Veldhoven aangegeven dat omdat vanuit Europese wetgeving sprake is van vergunningverlening niet alleen de ILT maar ook de Belgische inspectie daarin een rol heeft gespeeld. Als ik hier echt volledig inhoudelijk antwoord op moet geven, dan heb ik daar wellicht het hele vragenuurtje voor nodig en ik weet zeker dat u mij, voorzitter, daar geen toestemming voor geeft. Daarom heb ik tegen mevrouw Van Veldhoven al gezegd dat ik zo spoedig mogelijk en zeker voor 20 juni schriftelijk aan de Kamer zal aangeven hoe dat proces in elkaar steekt en wie welke rol daarin gespeeld heeft.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer, wilt u nu uw tweede vragen stellen voor het gehele vragenuur? Dat is namelijk de keuze.

Dan nu de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik had het geluk dat mevrouw De Boer mijn eigenlijke vraag reeds heeft gesteld, dus heb ik een andere vraag. De communicatie tussen de NS en de NMBS is niet zoals die wat ons betreft zou moeten zijn. Wij willen graag dat er tussen de Belgische en de Nederlandse overheid een spoorstop georganiseerd wordt – de Kamer heeft er ook een uitspraak over gedaan – zodat we met de overheid

van België in ieder geval goed contact hebben. Mijn vraag is of de staatssecretaris die top gaat organiseren en, zo ja, wanneer die dan zal plaatshebben. Volgens mij is het namelijk van groot belang dat we op korte termijn met de Belgen praten.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Er wordt regelmatig gecommuniceerd met de Belgen. We hebben het eerder gehad over een spoorstop, niet alleen met België, maar ook met Duitsland. Ik heb toen gevraagd of Limburg daarin een rol wilde spelen, omdat de lijn naar Duitsland daar actueel is. Ik heb begrepen dat deze top nog niet georganiseerd is en ik doe mijn uiterste best om ervoor te zorgen dat er vaart in komt en dat deze georganiseerd gaat worden. Verder houd ik u op de hoogte van mijn communicatie met de Belgen.

De heer **Pechtold** (D66):

D66 heeft de staatssecretaris vandaag niet voor niets gevraagd naar de Kamer te komen, maar het valt mij op hoe weinig antwoorden de staatssecretaris na maanden op vragen van de Kamer heeft. Natuurlijk zullen we hier terugkomen op de vraag wie de schuld heeft, wie het gaat betalen en wat de verhouding met de Belgen is. Maar één vraag mag vandaag wel beantwoord worden, vind ik, en dat is de vraag betreffende de reiziger. In het voorjaar is hier een motie aangenomen van mevrouw De Boer van de VVD en mevrouw Van Veldhoven van D66. Deze vroeg aan de staatssecretaris om te garanderen dat er voor het eind van het jaar één trein per uur naar Brussel rijdt; zestien per dag. Dat is één per uur overdag. Is het de ambitie van de staatssecretaris om die motie uit te voeren? Ik hoor hierop graag een helder ja of nee, en niet dat wij moeten wachten tot een brief op vrijdag. Wat is haar ambitie?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Bij de indiening van de motie heb ik al gezegd dat ook mijn ambitie is dat er zestien treinen rijden, maar die garantie kan ik niet geven. Dat heb ik meerdere malen gemotiveerd. Het is meerdere malen in het debat teruggekomen. Men weet dat ik nu aan het opschalen ben van tien naar twaalf en bekijk of dat door kan naar zestien. Mijn ambitie is zestien en ik zet me daar volledig voor in.

De **voorzitter**:

Dank voor uw komst naar de Kamer.