

## Van Gent

van mening dat alles op alles gezet moet worden om dit tijt te keren;

van mening dat jong ondernemerschap, eventueel met behoud van uitkering, hieraan een bijdrage kan leveren;

verzoekt de regering, met een plan van aanpak te komen om jong ondernemerschap te stimuleren en te faciliteren en de Kamer hier voor Prinsjesdag over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Dibi, Koşer Kaya, Spekman, Van Hijum en Ortega-Martijn.

Zij krijgt nr. 198 (29544).

Staatssecretaris **Klijnsma**: Voorzitter. Ik begin met de eerste motie, namelijk de motie-Koşer Kaya c.s. op stuk nr. 193 over de uitzendbureaus. Het is het voornemen van het kabinet om de uitzendbureaus te blijven betrekken vanuit de Werkpleinen bij de jeugdwerkloosheid. Ik heb dus geen bezwaar tegen deze motie.

De tweede motie (stuk nr. 194) is ingediend door de heer Van Hijum en betreft het afrekenen van de gemeenten, laat ik het zo maar noemen. Ik heb de tekst hier nog niet bij de hand. Dat kan voor de jaren 2010 en 2011. Ik zou de Kamer echter willen vragen om die kwantitatieve doelstellingen nog niet voor 2009 op te nemen, want dan moet de zaak nog in gang gezet worden. Het uitgangspunt voor de regio's is dat jongeren niet thuis komen te zitten. Het is op dit moment nog niet helemaal helder welke jongeren zelf een plek gaan vinden en welke jongeren op dat punt bediend moeten worden. Ik vind het wel heel belangrijk dat we bij de verdeling van de middelen in 2010 en 2011 die kwantitatieve doelstellingen hanteren. Als ik de motie zo mag uitvoeren, dan heb ik geen bezwaar tegen deze motie.

De motie-Van Hijum c.s. op stuk nr. 195 betreft het fenomeen meester/gezel. Het kabinet wordt opgeroepen om te bezien in hoeverre dat bij de deeltijd-WW explicieter kan worden aangegeven. Dat vind ik bijzonder de moeite waard. In het debat is het ook aan de orde geweest, dus ik wil met alle plezier kijken hoe wij dat kunnen verdisconteren, samen met minister Donner, die over de deeltijd-WW gaat.

De motie-Spekman c.s. op stuk nr. 196 betreft de verantwoordelijkheid van de sociale partners. De sociale partners hebben in het sociaal akkoord grote bereidheid getoond om een groot aantal jonge mensen van plekken te voorzien. Daartoe hebben zij zich verplicht. Ik ga hen daar zeker aan houden. Ik vind het ook erg belangrijk dat de sociale partners in hun arrangementen de regio's centraal stellen. De interactie tussen de regio's en de centrale tafels van de sociale partners neem ik dus met veel plezier ter hand. Als ik de motie op deze wijze mag uitleggen: volgaarne.

Dan kom ik op de motie-Spekman c.s. op stuk nr. 197. Die betreft de overheid en de medeoverheden. Ik hecht eraan, deze motie als werkgever te zien. U zult begrijpen dat ik dit graag met collega Ter Horst wil opnemen. Het Rijk neemt zijn rol als maatschappelijk verantwoord werkgever bloedserieus, maar wij hebben natuurlijk ook een brede algemene quotumregeling op dit punt. Ik zou

het plezierig vinden als de Tweede Kamer deze motie zou willen aanhouden, zodat ik kan bekijken hoe of wat.

De allerlaatste is de motie op nr. 198 van mevrouw Van Gent over het stimuleren van jong ondernemerschap, waarin wordt verzocht daarover te rapporteren voor Prinsjesdag. Dat is wel een beetje kort dag, want het is eigenlijk een zaak voor de regio. Ik heb tegen deze motie natuurlijk geen enkel bezwaar, want het is prima om dat te stimuleren. Ik weet alleen niet of ik het precies voor de derde dinsdag in september ga redden, maar laat ik ook eens ambitie tonen. Ik doe mijn best.

De **voorzitter**: Mijnheer Spekman, wilt u uw motie aanhouden?

De heer **Spekman** (PvdA): Nee, ik breng haar gewoon in stemming.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Stemming over de moties vindt plaats bij de eindstemming.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 mei 2009 over **het Vervoerplan NS en het Beheerplan ProRail 2009**.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dien drie moties in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tijdens de driejarige bouw van de traverse Nijverdal goede aansluitingen op het vervangende busvervoer bij Nijverdal onmogelijk blijken door bestaande capaciteitsproblemen;

overwegende dat zonder gerichte capaciteitsmaatregelen de ongunstige aansluiting in Zwolle ook na het gereedkomen van het project traverse Nijverdal zal blijven bestaan en dit ongewenst is voor een spoedig herstel van de reizigersaantallen;

overwegende dat dit knelpunt voldoet aan de criteria voor overbelastverklaringen conform EU-richtlijn 2001/14 en de motie-Cramer (29893, nr. 56) en daarom reeds enkele jaren geleden overbelast verklaard had moeten worden zodat het probleem nu niet was opgetreden;

verzoekt de regering, ProRail op te dragen, dit traject alsnog overbelast te verklaren en een capaciteitsvergrotingsplan op te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 188 (29984).

## Cramer

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de in de motie-Cramer c.s. (31700-XII, nr. 36) gevraagde taakgroep vitaliteit spoorsector nog steeds niet is ingesteld;

overwegende dat de vitaliteit van de spoorsector het afgelopen jaar verder onder druk is komen te staan en ontslagen zijn aangekondigd;

verzoekt de regering, voor Prinsjesdag een taakgroep vitaliteit spoorsector in te stellen onder onafhankelijk voorzitterschap om na te gaan op welke wijze de vitaliteit van de railinfrabedrijven kan worden bevorderd en voor de toekomst veilig kan worden gesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 189 (29984).

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de motie-Slob c.s. (29984, nr. 67) de regering is verzocht te onderzoeken welke infrastructuurele maatregelen (zoals inhaalsporen) nodig zijn om een kwartiersdienst van zowel stoptreinen als intercity's op het traject Utrecht-Zwolle mogelijk te maken met een betere aansluiting van de stoptreinen op de intercity's;

constaterende dat er alleen is gekeken naar technische versnellingsmogelijkheden op de korte termijn en niet naar het invoeren van een kwartiersdienst, behoudens het traject tot Harderwijk;

overwegende dat naast reistijd ook aansluitingen, frequentie, reistijdbetrouwbaarheid en spreiding van treinen over het uur aspecten zijn die de kwaliteit van het treinproduct bepalen;

verzoekt de regering, conform de motie-Slob c.s. (29984, nr. 67) alsnog onderzoek te doen naar infrastructurele maatregelen op de spoorverbinding Utrecht-Zwolle ten behoeve van klant- en marktgerichte kwaliteitsverbeteringen en daarbij de hele corridor Utrecht-Groningen/Leeuwarden te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Roefs en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 190 (29984).



De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dien een motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat het beleid van het kabinet in het teken staat van het streven om meer reizigers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer;
- dat de NS een belangrijke taak hebben bij het realiseren van deze doelstelling;
- dat het direct aansluiten van de verschillende regio's in het land op het intercitynet daarbij een belangrijke rol speelt;
- dat ook uit een oogpunt van economische ontwikkelingen, te denken valt aan de bereikbaarheid van bedrijven en onderwijsinstellingen, en het voorkomen van het dichtslibben van weginfrastructuur, waarbij ook het milieu in het geding is, de regio's direct dienen te zijn aangesloten op het intercitynetwerk;
- dat ook het advies van Locov aan de NS in deze zin luidt;
- dat het om die reden van belang is om de regio Zuid-Drenthe aangesloten te laten zijn op het intercitynetwerk;
- dat de meningen over de effecten van een extra stop van de intercity in Hogeveen uiteenlopen, mede als gevolg van het feit dat geen inzicht bestaat in de door de NS gehanteerde modellen;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de directie van de NS met als doel het daarheen te leiden dat de door NS voorgestelde dienstregeling 2010 zodanig wordt aangepast dat intercity Groningen-Zwolle vice versa twee keer per uur een stop maakt op het NS-station van Hogeveen en de werking van deze gewijzigde dienstregeling te herijken op het moment dat de dienstregeling als gevolg van het gereedkomen van de Hanzelijn onder de loep wordt genomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 191 (29984).



De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb drie moties.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de door de Kamer gestelde vragen over de aanbesteding van het regionaal openbaar

## Aptroot

vervoer in Groningen en Drenthe en de mogelijke gevolgen daarvan voor de werkgelegenheid in Nederland nog niet zijn beantwoord;

voorts overwegende dat er sprake is van een juridische procedure over de aanbesteding en gunning van de concessie in Groningen en Drenthe;

verzoekt de regering, binnen zeven dagen de vragen van de Kamer te beantwoorden;

verzoekt de regering voorts, ervoor te zorgen dat er in afwachting van de beantwoording van de door de Kamer gestelde vragen geen onomkeerbare stappen worden gezet bij de aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer in Groningen en Drenthe,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 192 (29984).

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ging te enthousiast door.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er bij de Kamer twijfel is gerezen over de concurrentie tussen de bedrijven die actief zijn op de regionale vervoersmarkt en over het al dan niet bestaan van een gelijk speelveld;

verzoekt de regering, hier onafhankelijk onderzoek naar te laten doen, bij voorkeur door de Nederlandse Mededingingsautoriteit, en daarbij in ieder geval de relatie tussen NS en Qbuzz te betrekken;

verzoekt de regering voorts, dit onderzoek spoedig te laten verrichten en de Kamer voor 15 oktober over de uitkomsten van het onderzoek te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 193 (29984).

De heer **Aptroot** (VVD): En de derde motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat

heeft besloten, de vervoerder op de HSL-Zuid, High Speed Alliance (HSA), de eerste drie à vier jaar te ontslaan van de betalingsverplichting van de gebruiksvergoeding;

overwegende dat de minister als reden noemt de huidige financiële situatie van HSA en de verwachte resultaten van de exploitatie de komende jaren;

voorts overwegende dat het onzeker is of de bedragen en rentevergoeding die het Rijk daarmee misloopt later alsnog worden betaald door HSA;

constaterende dat de Kamer over onvoldoende informatie beschikt over de huidige financiële situatie van HSA en de te verwachten exploitatieresultaten, mede doordat de minister weigert, een rapport van PWC hierover openbaar te maken;

spreekt als haar mening uit dat het wenselijk is dat het PWC-rapport openbaar wordt gemaakt, zo nodig met het weglaten van bedrijfsvertrouwelijke gegevens;

spreekt voorts als haar mening uit dat de Kamer het bovengenoemde besluit van de minister niet kan goedkeuren zolang de benodigde informatie ontbreekt;

verzoekt de minister, voor 1 augustus de Kamer van de benodigde informatie te voorzien zodat de Kamer haar controlerende taak kan vervullen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 194 (29984).

Vervolgens is het woord aan mevrouw Van Gent. Ik constateer dat zij daarvan geen gebruik wenst te maken. Dan is de beurt aan de heer Roemer.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Deze motie probeerde ik zojuist al voor te lezen, maar nu is het echt zo ver.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet als doelstelling heeft om een jaarlijkse treinreizigersgroei van 5% te behalen;

van mening dat prijsstijgingen van treinkaartjes niet zullen bijdragen aan het behalen van deze doelstelling;

constaterende dat de NS naast de gebruikelijke jaarlijkse prijsstijging vanaf 1 juli de prijzen voor retourkaartjes met nog eens 2% wil gaan verhogen;

constaterende dat de NS als reden voor deze extra prijsstijging de introductie van de OV-chipkaart aanhaalt

## Roemer

terwijl deze nog niet kan worden gebruikt bij veruit de meeste reizen met de NS;

verzoekt de regering om deze extra prijsstijging terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 195 (29984).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Tot slot mijn tweede motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige Benelux-trein ervoor zorgt dat er driemaal per uur een snelle verbinding tussen Amsterdam en Roosendaal is;

constaterende dat met de huidige Benelux-trein eenmaal per uur een trein zorgt voor een snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel tegen de normale treintarieven;

constaterende dat er van de Benelux-trein veel gebruik wordt gemaakt;

van mening dat de komst van de hsl tot een verbetering van het openbaar vervoer dient te leiden en niet tot het schrappen van een betaalbare en populaire internationale treinverbinding;

verzoekt de regering, ook met de komst van de hsl de Benelux-trein te behouden en zich hierbij tot het uiterste in te zetten om deze dienstverlening minimaal op het huidige peil te behouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 196 (29984).

De heer **Roemer** (SP): Daar ben ik blij om.

De **voorzitter**: We wachten even tot de minister alle 11 ingediende moties ontvangen heeft. Ik verzoek hem om echt een uiterst beknopte reactie op de moties te geven, die de nadruk legt op het dictum.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdrage aan dit VAO. Ik zal inderdaad zo kort als ik kan de verschillende moties behandelen.

Als eerste kom ik op de motie-Cramer op stuk nr. 188 over Nijverdal. Wij hebben eerder met elkaar hierover gewisseld. We hebben nadrukkelijk bekeken wat ons te

doen staat, vanuit de bestaande situatie. De heer Cramer weet dat. Er zullen gedurende een periode minder treinen rijden door de bouw van het combiplan Nijverdal. De overheid spant zich in deze regio flink in. De weg wordt verlegd, er wordt gedeeltelijk een tunnel gelegd. Er is daardoor gedurende een periode van drie jaar geen treinverkeer door Nijverdal mogelijk. Er komt wel een tijdelijk treinstation Nijverdal West. Gedurende deze periode van drie jaar blijven de aansluitingen op andere treindiensten van en naar Zwolle gelijk aan de huidige situatie. De kwaliteit van de aansluiting is echter laag. Mede daarom wordt als onderdeel van het Herstelplan Spoor een vierde perron in Zwolle gerealiseerd. Dat duurt niet lang; dit perron zal in 2012 gerealiseerd zijn. Het is voor iedereen, ook voor de NS, duidelijk dat de situatie niet ideaal is. Het kardinale punt is echter dat er al is onderzocht of door een verbetering van de aansluiting in Zwolle op de IC-treinen de hinder verder zou kunnen worden geminimaliseerd. Het probleem blijkt echter niet goed oplosbaar. Daarom heeft de NS de afgelopen maanden aan consumentenorganisaties, aan Locov in het bijzonder, en aan de gemeente Hellendoorn toegelicht dat er tot 2013 geen betere oplossing is voor de dienstregeling, zo lang de verbouwing van het vierde perron in Zwolle duurt. Daarom is door de NS voor dienstregelingjaar 2010 geen dienstregeling aangevraagd voor een oplossing die niet realiseerbaar is gebleken.

De **voorzitter**: Wat is uw oordeel over de motie?

Minister **Eurlings**: Dan kom ik op de inhoud van de motie. Dit traject alsnog overbelast verklaren en een capaciteitsvergrotingsplan opstellen kan daarom niets aan de situatie veranderen. Ik kan nog één argument geven. Inmiddels zijn ook ...

De **voorzitter**: Nee, nee, nee, dat hoeft niet. Uw oordeel is voldoende.

Minister **Eurlings**: In het regiospecifiek pakket is 160 mln. toegezegd. Ik moet deze motie dus ontraden omdat zij gewoon niet werkbaar blijkt. Ik voel echter mee dat er een rotsituatie is in dat gebied. Wij gaan die zo snel mogelijk oplossen.

De motie-Cramer/Mastwijk op stuk nr. 189 betreft de taakgroep vitaliteit spoorsector. Ik heb op dit punt goed nieuws. Het is heet van de naald: ik hou een brief in mijn hand, getekend 2 juli. Hij is dus net binnen. Het is een brief van ProRail, getekend door de heer Patrick Buck, u allen zeer bekend van de Betuweroute.

De heer **Aptroot** (VVD): Goh, kan de minister ook nog zeggen in welk lettertype de brief staat?

(gelach)

De **voorzitter**: We willen echt graag verder, minister.

Minister **Eurlings**: In de brief staat dat er inmiddels een onafhankelijk voorzitter is aangezocht voor het Strategisch Platformoverleg. Zijn naam is Wim Jol en hij is de oud-directeur van Movares. In deze zin is de motie of inmiddels gelukkig overbodig of ondersteuning van beleid. Ik laat dat aan de Kamer. De motie is dus de facto uitgevoerd.

## Eurlings

Ik kom op de motie-Cramer c.s. (29984, nr. 190). Wij hebben een discussie gevoerd waarin aan de orde kwam dat er in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer niet genoeg marktpotentieel bleek. Ik beschouw deze motie als ondersteuning van beleid als ik haar zo mag lezen dat wij een en ander in de periode daarna wel degelijk meenemen en dat dus nu niet ellenlang vooruit gaan schuiven, maar dit onderzoek nadrukkelijk meenemen in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, die dit najaar start. Ik begrijp dat ik de motie zo mag uitleggen van de heer Cramer, want ik zie hem knikken. Ik zie deze motie dan ook als ondersteuning van beleid.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De motie-Cramer/Mastwijk (29984, nr. 189) trek ik in. De duiding van de minister op de motie-Cramer (29984, nr. 190) is juist.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Cramer/Mastwijk (29984, nr. 189) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van de beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Dan kom ik op de motie-Mastwijk/Van Gent (29984, nr. 191) oftewel de motie over Groot Hoogeveen, als ik Zuidwest-Drenthe zo mag noemen. Ik begrijp de dringende wens van de regio. Ik ben zelf een voormalig Kamerlid dat "regio" altijd met hoofdletters heeft geschreven. Ik snap dat het regionaal belang voor de indieners erg belangrijk is. Ik heb wel gezegd dat wij realiter alles kunnen wensen en ik wil ook best een derde brief aan de NS schrijven – een briefje is zo geschreven – maar de situatie zoals die is, is reëel. Als de indieners nu niet kiezen voor het voorstel van de Nederlandse Spoorwegen, dan kiezen zij voor het in stand houden van de dienstregeling zoals die nu is. Wat een derde weg betreft, wil ik best nog een derde keer proberen om nog zo'n briefje te schrijven, maar het gaat voor volgend jaar nergens toe leiden. Dat is mijn vaste overtuiging. Ik geef de Kamer dus wel mee dat de Kamer kiest voor de dienstregeling van het afgelopen jaar als een meerderheid van de Kamer voor deze motie stemt. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer. Het is aan haar. Hoe de stemming ook afloopt, ik zal deze motie als vanzelfsprekend uitvoeren.

Ik kom op de motie-Aptroot/Mastwijk (29984, nr. 192) die gaat over de aanbestedingen van het regionaal openbaar vervoer in Groningen en Drenthe. De staatssecretaris heeft mij laten weten dat zij de vragen zo spoedig mogelijk zal beantwoorden. In die zin beschouw ik de motie als ondersteuning van het beleid. Er is wel één "maar". In de motie wordt ook gevraagd dat er geen onomkeerbare stappen worden gezet bij de aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer in Groningen en Drenthe. Niet de landelijke overheid zet al dan niet onomkeerbare stappen maar de regionale overheid. Met dat gedeelte van de motie kunnen wij dus niet zo veel, want wij zijn dan niet aan de bal. Als de indieners beseffen dat dit de realiteit is – ik denk dat zij dat beseffen, want ik zie de heer Aptroot knikken – dan kan ik deze motie zien als ondersteuning van het beleid. Ik kan u namens de staatssecretaris toezeggen dat zij de vragen binnen zeven dagen zal beantwoorden.

In de motie-Aptroot/Mastwijk (29984, nr. 193) wordt de regering verzocht om een onafhankelijk onderzoek te laten verrichten naar aanleiding van de twijfels die weer eens over Qbuzz zijn gerezen, bij voorkeur uit te voeren door de NMa. Het is niet de eerste keer dat er twijfels

zijn gerezen, maar in de rechtszaken werd Qbuzz tot nu toe in het gelijk gesteld. De Kamer weet dat er inmiddels een rechtszaak aanhangig is gemaakt. Het oordeel over deze motie laat ik aan de Kamer. Namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat kan ik zeggen dat zij het verzoek zal overbrengen aan de NMa als deze motie wordt aangenomen. Het is echter een onafhankelijk besluit van de NMa of zij daar iets mee doet. Daarnaast doet de NMa sowieso geen uitspraak zolang een en ander onder de rechter is. Dat is de realiteit. Ik laat het oordeel aan de Kamer. Als de motie wordt aangenomen, zal de staatssecretaris het verzoek bij de NMa neerleggen, maar de NMa zal nooit een uitspraak doen voor er een rechterlijke uitspraak is.

Ik kom op de motie-Aptroot/Roemer (29984, nr. 194) over het PWC-rapport. Hierover hebben wij het vaak gehad. Ik ben het oneens met de heer Aptroot dat er niet voldoende informatie is. Alles is gewisseld. Er is geen weigering van mij om een rapport openbaar te maken; ik kan het niet omdat er bedrijfsvertrouwelijke gegevens in staan en de HSA vanaf het begin af aan duidelijk heeft gemaakt dat deze gegevens niet in openbaarheid naar buiten mogen. Een rapport waarin alle cijfers zijn gewit, heeft geen enkele waarde en leidt al snel tot misinterpretatie. Wij hebben het vertrouwelijk ter inzage gelegd en wij hebben hier een lang vertrouwelijk AO over gevoerd. De meerderheid van de Kamer is hierdoor overtuigd. De heren Aptroot en Roemer niet. Dat kan maar ik moet deze motie echt ontraden, niet alleen omdat het niet bij mij ligt – ik kan dit rapport niet openbaar maken – maar ook omdat ik het niet goed vind om een rapport zonder cijfers openbaar te maken. Bovendien heeft de Kamer overal inzage in gehad.

De motie-Roemer (29984, nr. 195) gaat over de prijsstijging van de OV-chipkaart. Mede namens de staatssecretaris kan ik melden dat de NS het komend najaar de prijsstijging bekendmaakt. Eerst is er het Locov-adviestraject. Zo zijn de zaken in ons land geregeld. Eerst gaat het dus langs de consumentenorganisaties en dan worden de nieuwe tarieven pas bekend. In die zin loopt deze motie vooruit op de muziek en dien ik haar te ontraden. In die zin loopt deze motie vooruit op de muziek en ik moet deze dus ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Er staat: de prijsstijging van 1 juli, van vandaag. Ik heb het niet over de prijsstijging die nog komt.

Minister **Eurlings**: Als dat de bedoeling is, dan had ik mijn antwoord inhoudelijk moeten aanpassen, maar blijft het oordeel hetzelfde: ontraden. Daarover verschillen wij dus van mening. Wij gaan nu geen prijsstijgingen terugdraaien. De gewone procedure is gevolgd. Daarover hebben wij afspraken gemaakt. Wij subsidiëren in ons land geen exploitatie en wij hebben eerder met die prijsstijging ingestemd.

De **voorzitter**: Uw volgende motie.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft er een ander idee over, maar dat kunnen wij hier niet volgen.

Dan de motie op stuk nr. 9, over de Benelux-trein. Ik heb gezegd dat ik mijn uiterste best doe om een alternatieve verbinding overeind te houden. Ik ben daarvan zelf een groot voorstander om twee redenen. Ten eerste is het een laagdrempelig alternatief met

## Eurlings

minder kosten. Ten tweede levert het een neerwaartse druk op de tarieven voor de snelle trein. Die kun je met die trein niet te gek maken. Dit zijn twee redenen om hem overeind te houden. Ik heb gezegd dat ik geen enkele positie heb om dit af te dwingen en ik ben dus afhankelijk van medewerking, van verleiden, van duwen en trekken.

Ik heb de Kamer eerder voorgelegd dat ik het als het maximaal haalbare zie om de nieuwe Beneluxtrein een trein te laten zijn waarbij de intercity's van verschillende kanten van Nederland naar Roosendaal gaan ...

De **voorzitter**: Minister, minister.

Minister **Eurlings**: Eén zin nog. ... en je daar een goede overstap hebt op de intercity van Roosendaal naar Antwerpen. Daarvoor zet ik mij in. Dat is moeilijk zat. De heer Roemer wil een Beneluxtrein die onverknipt is. Dat is gemakkelijk gezegd, maar is realiter nog veel moeilijker dan de geknipte intercity.

De **voorzitter**: Dus uw oordeel?

Minister **Eurlings**: Daarom dien ik deze motie te ontraden. Ik ben aan het einde van mijn antwoorden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor het oordeel over de moties. De stemmingen over de moties vinden plaats tijdens de eindstemmingen.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 2 juli 2009 over **ABN AMRO-Fortis Bank Nederland**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Financiën van harte welkom.

De heer **Tony van Dijck** (PVV): Voorzitter. Ik dien twee moties in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 2,2 mld. noodzakelijk is voor de splitsing van de Z-share (shared assets) en de kosten in verband met de afsplitsing van de aangekochte delen;

constaterende dat onvoldoende duidelijk is hoe de onverkochte activa en verplichtingen van de Z-share zullen worden verdeeld tussen de drie aandeelhouders;

verzoekt de regering, deze verdeling nader te specificeren (inclusief risicoanalyse) en dit vooraf met de Kamer te bespreken alvorens in te stemmen met de verdeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Tony van Dijck. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (31789).

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat aan de kapitaalverstrekking van 2,5 mld. voor ABN AMRO onvoldoende voorwaarden zijn verbonden;

overwegende dat er bij ABN AMRO nog steeds bonussen en vertrekvergoedingen worden uitgekeerd;

verzoekt de regering, als voorwaarde te stellen bij deze kapitaalinjectie dat geen bonussen en geen vertrekvergoedingen worden uitgekeerd, zolang de bank in handen van de Staat is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Tony van Dijck. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (31789).

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ABN AMRO voor 2,5 mld. kapitaalondersteuning nodig heeft;

overwegende dat de regering onvoldoende informatie vrij heeft gegeven om de risico's van deze steunoperatie goed in te schatten;

overwegende dat er van ABN AMRO geen aanvullende eisen met betrekking tot de beloningen worden gevraagd anders dan de voorwaarden uit het zogenaamde herenakkoord waar ABN AMRO zich al aan had gecommitteerd;

overwegende dat naast de belastingbetaler ook van het bestuur en het hoger management van ABN AMRO een bijdrage mag worden verwacht;

verzoekt de regering, de voorgestelde kapitaalinjectie niet uit te voeren voordat de Kamer uitgebreider wordt ingelicht en voordat er verdergaande beperkingen aan de beloningen bij ABN AMRO worden gesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.