

Vergaderjaar 2011–2012

**22 026**

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

**Nr. 356**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 15 februari 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november 2011 met informatie over de financiële HSA-problematiek (de vervoerder op de HSL-Zuid) en over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 (22 026, nr. 343);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2012 met antwoorden op vragen van de commissie over de financiële problematiek rondom HSA en het voorstellen tot gunning van het hoofdrailnet (22 026, nr. 345);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2011 inzake de aanbieding voortgangsrapportage 28 HSL-Zuid (22 026, nr. 332);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 juni 2011 met de lijst van vragen en antwoorden inzake voortgangsrapportage 28 HSL-Zuid (22 026, nr. 335);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 augustus 2011 over geluid oostzijde HSL-Zuid in Bergschenhoek (22 026, nr. 338);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 juni 2011 inzake de resultaten van de geluidemissiemetingen aan het hogesnelheidsmaterieel op de HSL-Zuid te Lansingerland (oostzijde) (22 026, nr. 336);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2011 inzake het verzoek om Nederlandse inbreng Europese spoorwegruiimte voor te leggen (21 501-33, nr. 343);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 december 2011 met een afschrift van de brief aan de gemeente Lansingerland over de vervolgaanpak geluid HSL-Zuid (2011Z27460);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 januari 2012 met de lijst van vragen en antwoorden inzake**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Aptroot (VVD), voorzitter, Omtzigt (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Neppéus (VVD), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Tony van Dijk (PVV), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Heijnen (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GroenLinks), Harbers (VVD), Plasterk (PvdA), Groot (PvdA), Van Bommel (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Schouten (ChristenUnie).

Plv. leden: Ten Broeke (VVD), Koppejan (CDA), Gesthuizen (SP), Van Hijum (CDA), Leegte (VVD), Haverkamp (CDA), Graus (PVV), Hazekamp (PvdD), Bouwmeester (PvdA), Van der Veen (PvdA), Grashoff (GroenLinks), Schaart (VVD), Vermeij (PvdA), Smeets (PvdA), Beertema (PVV), Van Gent (GroenLinks), De Jong (PVV), Van der Staaij (SGP), Koşer Kaya (D66), Pechtold (D66), Zienge (VVD) en Slob (ChristenUnie).

- de 29ste voortgangsrapportage (VGR 29) HSL-Zuid (22 026, nr. 346);**
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2011 met de 29ste voortgangsrapportage (VGR 29) HSL-Zuid (22 026, nr. 341);**
  - de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 februari 2012 met de lijst van aanvullende vragen en antwoorden over de financiële HSA-problematiek, naar aanleiding van de brief 22 026, nr. 343 en de lijst van vragen en antwoorden 22 026, nr. 345 (22 026, nr. 347).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Gent, Haverkamp, De Jong, Monasch, Slob, Snijder-Hazelhoff en Verhoeven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de minister en haar staf, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en hen die meeluisteren welkom. Ik heb net met de Kamerleden afgesproken dat zij acht minuten spreektijd krijgen en dat één interruptie is toegestaan om elkaar te bevragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. We hebben al een aantal keren eerder overleg gevoerd met de vorige minister, en ook met deze minister, want het faillissement van HSA, de dochter van NS en Air France-KLM, dreigt. Dit zou een schok voor de Staat betekenen en het zou betekenen dat er voorlopig ook geen treinen zouden rijden. Uit alle opties is er in het overleg tussen de minister en de Kamer voor gekozen om te onderhandelen met NS om de hsl en het hoofdrailnet te koppelen en onderhands aan te besteden. Op zich was de VVD hiertegen, omdat wij de hsl opnieuw wilden aanbesteden en wij geen vertrouwen hebben in het goed rijden van hogesnelheidstreinen door NS. We moeten echter accepteren dat de meerderheid, in ieder geval acht andere fracties, akkoord waren met het alternatief. De minister heeft op basis van dit breed gedragen voorstel onderhandeld. Het eerste resultaat ligt er nu, maar het moet nog wel worden uitonderhandeld.

We hebben een aantal vragen en wensen. De eerste is hoe wij kunnen beoordelen of de bedragen die NS voor de hsl en het hoofdrailnet gaat betalen, namelijk 60 of 80 mln. per jaar – ik kan het niet goed lezen – marktconform zijn en in ieder geval niet minder zijn dan wat andere bedrijven zouden aanbieden als we openbaar zouden aanbesteden en er dus concurrentie was. Wij gaan ervan uit dat er een jaarlijkse indexatie is, want dat vinden wij in ieder geval nuttig. Tijdens het rondetafelgesprek was er echter een deskundige die zei dat je eigenlijk moet inbouwen dat degene die zo'n concessie rijdt elk jaar een efficiencyverbetering weet door te voeren. Dat is in het bedrijfsleven normaal en ook de rest van de overheidsorganisatie doet dit. Wij vinden het heel interessant om dat in de concessie op te nemen. Het dwingt bedrijven om efficiënter te werken, elk jaar wat beter. Is de minister bereid om niet alleen een inflatie-indexatie op te nemen voor de concessies, maar daar ook elk jaar een paar procent aan toe te voegen bij de concessievergoeding? Wij zouden dat nuttig vinden, want het is goed voor de staatskas. We kunnen dan namelijk de lasten voor de burgers verlagen of we kunnen extra investeren in het spoor.

Ten aanzien van het aanbesteden hebben wij nog wel een zorg, omdat er, als wij de stukken doorlezen, van alles en nog wat staat omschreven waar NS straks bij de hogesnelheidslijn aan moet voldoen, maar wij vinden dat het niet scherp kwantitatief is geformuleerd en dat er geen scherpe criteria zijn. Het is allemaal namelijk wat breed geformuleerd. Wij willen dat glashelder en afrekenbaar wordt opgenomen wat NS ten minste moet leveren. Wij willen het dus goed kwantitatief in de stukken hebben staan en wij willen dat het afrekenbaar is. Als dat namelijk niet gebeurt, zal NS zelf bepalen waar NS aan moet voldoen. Dat hebben we het laatste jaar ook ervaren. Het bedrijf heeft wat dat betreft geen goede trackrecord. Naast de financiële zaken zijn wij bezorgd of NS de hogesnelheidstreinen sowieso kan laten rijden. Wij willen weten welke zekerheid er is dat NS dit jaar, vele jaren later dan gepland, daadwerkelijk een volledige dienstre-

geling gaat rijden, dus ook met 250 km/u. Hoe staat het met de treinen, de in Italië gekochte AnsaldoBreda V250's? We hebben het er eerder over gehad. De fabriek staat te koop. Er gaan verhalen dat de fabriek elk moment dicht kan gaan. Wij hebben informatie dat deze treinen in Denemarken al uit de dienstregeling zijn gehaald. Wij willen daarover gewoon duidelijkheid. Komt het nog goed of is er een groot risico dat deze treinen nooit goed zullen functioneren, dat we jarenlang ellende houden en dat NS nog een strop van vele honderden miljoenen voor de kiezen krijgt?

Verder hebben wij niet alleen financiële zorgen en zorgen rond de manier waarop het contract van de concessieverlening straks wordt gemaakt, maar wij hebben ook zorgen over de geluidsnormen langs de hsl. Het meest pregnant is dit in Lansingerland, hoewel je ook uit Kaag en Braassem en Breda klachten hoort. In Lansingerland is er echter gemeten. Het is goed dat dit is gebeurd en dat de minister daaraan heeft meegewerkt. De metingen wijzen uit dat de afgesproken norm van 57 dBA wordt overschreden. Wij vinden dit het gevolg van geklungel van NS met de dienstregeling en met het materieel. We kunnen de burgers met overlast niet jaar in, jaar uit in onzekerheid laten voor zaken waar zij niets aan kunnen doen. Er is een toezegging gedaan. Er is een wijk gebouwd naast het hogesnelheidsspoor, mede op aandringen van de rijksoverheid. Wij moeten dus zorgen dat dit in orde komt. Daar komt nog bij dat er straks wellicht ook intercity's gaan rijden. Wij willen van de minister de toezegging en de duidelijke afspraak dat dit jaar een besluit wordt genomen tot maatregelen voor in ieder geval de gemeente Lansingerland waarmee het geluid niet boven 57 dBA zal komen. Wij willen een stevige toezegging. Als die er niet komt, willen wij een Kameruitspraak, een motie. Ik weet wel dat het allemaal ingewikkeld is en dat de minister het probleem niet heeft veroorzaakt, maar wij vinden wel, zeker omdat het om een staatsbedrijf gaat en om vastgestelde normen, dat we ervoor moeten zorgen dat het in orde komt.

Over het hoofdrailnet gaan we later praten. Ik heb hierover echter wel een vraag waarvoor nog enig onderzoekswerk zal moeten worden gedaan. Daarom stel ik die vraag nu. Die gaat over de omvang van het hoofdrailnet. Wij hebben steeds gesteld dat wij het meest voelden voor onderhands aanbesteden van het hoofdrailnet aan NS, maar dan wel als het hoofdrailnet wordt verkleind. Waar dat is gebeurd in het verleden, zijn de dienstverlening en de klanttevredenheid namelijk fors verbeterd en het financieel tekort verminderd. Samenloop – dat wil dus zeggen: andere bedrijven die naast NS op het spoor rijden – kan goed, zo blijkt in de praktijk. ProRail zegt ook dat dit prima gaat. Het werkt ook succesvol, net zo goed als NS in andere landen ook naast andere staatsbedrijven op het spoor rijdt en dat daar ook succesvol doet.

Wij voelen op zich veel voor het plan van FMN, de andere spoorbedrijven. Het is op zich een goed idee dat zij in Noord-Nederland, Overijssel, specifiek in Twente, Gelderland, Brabant en Limburg ook met sprinters gaan rijden. Wij vinden dit een goed plan omdat de praktijk heeft uitgewezen dat de andere spoorbedrijven de taak op zich hebben genomen en zijn gaan rijden op lijnen waarvan NS zei dat die onrendabel waren, gesloten moesten worden en dat de rails mochten verroesten. Dit blijkt tegen lagere kosten heel succesvol te kunnen. Er was een grote toename van het aantal reizigers en een grote klanttevredenheid. Tijdens het winterweer rijden die treinen wel en de NS-treinen niet. De minister komt ons een stukje tegemoet in die wens en stelt voor om nu twee lijnen van het hoofdrailnet af te halen en dit bij drie andere lijnen te onderzoeken. Dat vinden wij echter te weinig, maar wat de exacte gevolgen zijn van het FMN-voorstel, kunnen wij ook niet helemaal beoordelen. Het gaat dan om vragen als: wat zijn de gevolgen voor de reizigers, wat zijn de financiële baten en dergelijke? Is de minister bereid om het FMN-plan op korte termijn onafhankelijk te laten beoordelen en door te rekenen? Wij

willen dat de minister dit laat doen door deskundigen in overleg met NS en FMN. Die bedrijven moeten dan ook bereid zijn om cijfers en feiten gewoon op tafel te leggen. Dan krijgen we namelijk alle plussen en minnen op een rij, zowel voor de regionale netten als voor het hoofdnet en voor de financiën van het Rijk. Wij vinden die inzichtelijkheid en die transparantie een voorwaarde voor een goed besluit. Dat is een dringend verzoek aan de minister.

Op zich kunnen wij instemmen met de voornemens en met de eerder genoemde opmerkingen, maar wij hebben dus nog wel kritische punten zoals de vraag of het wel verantwoord is als NS de hsl gaat rijden. Wij zien dat de meerderheid dit wil voor de hsl, maar wij willen graag het alternatieve plan voor het hoofdrailnet hebben onderzocht en wij willen alle plussen en minnen op een rijtje.

De heer **Slob** (ChristenUnie): We mochten maar één vraag stellen. Ik zet hem gelijk maar in, want wat de heer Aptroot de minister aan het einde van zijn inbreng voorstelde, is wel heel cruciaal. Ik ben het met de heer Aptroot eens. Ik vind ook dat dit onderzoek er moet komen om tot een goede afweging te kunnen komen. Dat wil niet zeggen dat daar uiteindelijk niet nog veel verandering in kan komen, want dat weten we niet. Het moet echter goed worden onderzocht. Gezien de tijd – het gaat immers ook tijd kosten – moet het snel worden uitgezet. Hoe denkt de heer Aptroot daarover? Is hij het met mij eens dat het goed zou zijn als dit onafhankelijk beoordeeld wordt?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben blij dat de ChristenUnie en de VVD allebei vinden dat dit moet gebeuren. Ik heb inderdaad gevraagd om een onafhankelijk onderzoek. Ik denk dat de leiding hiervan moet liggen bij iemand die onafhankelijk is en losstaat van de andere spoorbedrijven, van NS en wat mij betreft ook nog van het ministerie. Die moet dit dus even onafhankelijk checken. Ik vind dat dit snel moet gebeuren, maar ik besef dat zo'n onderzoek een aantal weken duurt. Daarom leg ik die nadrukkelijke wens bij dit HSA-debat op tafel. Ik hoop dat de minister, als de meerderheid het wil, dit gaat doen. Ik hoop dat zij dan ook morgen actie kan ondernemen, kan bekijken wie het gaat doen en afspraken gaat maken, zodat we die informatie over een aantal weken op tafel hebben, als we over het hoofdrailnet praten, en zo snel mogelijk een knoop kunnen doorhakken. Voor ons staat de uitkomst van het onderzoek niet vast en dus ook niet het besluit dat we willen nemen. Wij staan open voor het FMN-plan of misschien nog voor een variatie daarop, als dit uit het onderzoek blijkt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb hier toch nog een vervolgvraag over. Dat onafhankelijke onderzoek wil ik natuurlijk niet tegenhouden, als ik dat al zou kunnen. Ik vraag de heer Aptroot wel of hij daarin ook de kwesties reizigersorganisaties, dienstverlening, klantvriendelijkheid, overstappen en de discussie concurrentie op het spoor of om het spoor meeneemt. Ook hoor ik graag van de heer Aptroot of de tussen het Rijk en NS gesloten deal gerelateerd aan de te betalen rekening rond HSA, hier ook bij betrokken moet worden. Het kan namelijk best zijn dat die financiële deal onder druk komt te staan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind dat alle plussen en minnen van de varianten moeten worden bekeken, dus ook wat zij betekenen voor de reizigers. Dat heb ik gezegd. Ook heb ik gezegd dat bekeken moet worden, als je regionaal meer organiseert, wat dat betekent voor het hoofdrailnet. Ik ben het daar dus volstrekt mee eens. Vooral als een onafhankelijk persoon hier leiding aan geeft, kan hij bekijken met wie hij praat. Ik vind namelijk dat je aan zo iemand moet overlaten met wie hij praat. Dat vind ik dus allemaal prima. Je moet dus ook kijken naar de financiële gevolgen.

Ik ben overigens altijd een optimistisch mens. Ik heb gemerkt dat met name van de lijnen waar nu door regionale vervoerders wordt gereden door NS werd gezegd dat die het bedrijf geld kostten en dat NS die kwijt wilde. Als je er wat regionale lijnen en verbindingen afhaalt, kan het bod van NS veel hoger worden. Als we minder uitgeven aan de regionale vervoerders, dan houdt het Rijk geld over. Dat kunnen we gebruiken om het begrotingstekort te verminderen of om extra in spoor te investeren. Dit moet het onderzoek echter uitwijzen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot kaart nu wel een ander punt aan. Het gaat hier namelijk om concurrentie op het spoor en het gaat erom dat daarbij dus verschillende aanbieders op het spoor zijn, met alle verstoringen van dien, financiële consequenties voor de gesloten deal en consequenties voor het reizigersgemak et cetera. Ik interpreteer de woorden van de heer Aptroot zo dat hij mijn opmerkingen in dat onderzoek wil meenemen. Het lijkt me van groot belang dat dit onderzoek objectief is, ook wat betreft de betekenis van de deal tussen het Rijk en HSA ten aanzien van de concessie van de hsl.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja. Ik heb ook gezegd dat we een duidelijk beeld moeten krijgen van alle plussen en minnen van zo'n alternatief plan, zowel voor de regionale netten als voor het hoofdtrainnet, en voor de financiën van het Rijk. Daar hoort dus ook de koppeling van HSA aan het hoofdtrainnet bij.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En dat onderzoek moet dan klaar zijn voor 1 mei?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb geen idee hoe lang het duurt. Ik vind 1 mei al best lang, maar ik denk dat dit geen weken hoeft te duren. Ik kan me indenken dat het misschien in vier, vijf à zes weken kan. Dat kan ik echter niet beoordelen. We zullen het wel horen van de minister.

De heer **Bashir** (SP): We hebben het gisteren uitgebreid over de spoorellende gehad. Ik had eigenlijk niet verwacht dat de heer Aptroot vandaag weer zou pleiten voor nog meer marktwerking en concurrentie, met het oog op het feit dat de spoorellende deels te danken is aan de marktwerking en de concurrentie. Volgens mij hebben we al een onderzoek gehad. Sterker nog, we hebben gewoon geëxperimenteerd met een concessie. De resultaten hiervan zijn bekend; HSA is bijna failliet. Wat voegt een extra onderzoek toe aan de stapel onderzoeken die we nu al hebben en wat is er nog meer nodig om de VVD ervan te overtuigen dat de spoorellende alleen maar verergert als je nog meer concurrentie op het spoor toelaat?

De heer **Aptroot** (VVD): We zijn het ermee eens dat het met HSA een en al ellende is. Dat is exclusief gegeven aan NS. De SP wil dat met een grote meerderheid in de Kamer exclusief aan NS blijven geven, maar wij willen juist concurrentie en een openbare aanbesteding. Ik vind het namelijk gezien de eerdere discussie in deze commissie een gepasseerd station. Als de heer Bashir namens de SP erop wijst hoe het de laatste tijd is gegaan op het spoor, dan zeg ik hem dat hij eens beter moet kijken. Met NS-treinen zijn er allemaal problemen, maar Arriva-, Veolia-, Connexion- en Syntus-treinen in de regio hebben tijdens de winter allemaal probleemloos gereden. Waarom zouden we dus niet meer van dat soort regionale lijnen en verbindingen krijgen en wat minder alles alleen in één groot net? Als de heer Bashir de ellende wil oplossen, moet hij dus niet die ene grote monopolist alles laten doen.

De heer **Bashir** (SP): Het is pertinent onjuist dat er bij Arriva, Veolia en Syntus helemaal geen problemen waren. Er waren wel degelijk problemen. Sterker nog, ik heb een hele lijst met problemen, waar ik nog op zal terugkomen. Die discussie is namelijk helemaal onderbelicht gebleven. Daar kom ik dus zeker op terug. Verder maak ik bezwaar tegen het feit dat de heer Aptroot alles op NS gooit, alsof het niet de politiek zelf is geweest die voor deze omslachtige manier van aanbesteding heeft gekozen en die per se moest experimenteren met nog meer concurrentie op het spoor. Ik had gehoopt dat we met alle opgedane ervaringen van de VVD hadden gehoord dat ook zij tot de conclusie was gekomen dat concurrentie niet de oplossing is om de problemen op het spoor op te lossen. Mijn vraag is dan ook: wat wil de heer Aptroot meer weten met behulp van dit onderzoek dan we al weten, namelijk dat concurrentie geen oplossing biedt voor de problemen?

De heer **Aptroot** (VVD): Er is geen concurrentie op het spoor; die flauwekul van de SP! Er is één dienstregeling en één lijn die door één bedrijf wordt geëxploiteerd. De consument kan niet ...

De heer **Bashir** (SP): Concurrentie is de flauwekul van de VVD, niet van de SP!

De heer **Aptroot** (VVD): Concurrentie betekent dat je kunt kiezen tussen de ene supermarkt, de andere supermarkt en specialistische winkels, en tussen 30 automerken en 1000 dealers. Die concurrentie is er dus helemaal niet. We doen het in concessie.

De heer **Bashir** (SP): Laten we er dan dus mee ophouden!

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Bashir. We gaan niet door elkaar heen praten.

De heer **Aptroot** (VVD): Waar we concessies aan anderen dan NS hebben gegeven, is dat zeer succesvol. Als de heer Bashir zo zeker weet dat alles tot in de eeuwigheid het beste is bij NS, dan moet hij zo'n onderzoek toejuichen, want dan zou dat daarvan de uitkomst moeten zijn. Als de SP dit onderzoek tegenhoudt, heeft zij angst dat de waarheid blijkt en dat het niet alleen vrolijk is als dat ene monopolistische bedrijf alles doet.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De heer Aptroot had het over acht fracties die allemaal wilden dat HSA naar NS ging. Er zijn tien fracties in de Kamer. Er blijft er dan dus nog één over. Zelf ben ik de tweede die er nooit van overtuigd is geweest dat dit de beste oplossing was. Ook wij kijken er veel breder naar dan dat alles maar naar NS moet gaan. Na de spoorsoap van gisteren hebben we vandaag het volgende hoofdpijndossier op ons bord liggen, namelijk de hogesnelheidslijn. Dit dossier heeft als kenmerken vertraging, oplopende kosten en geldverspilling. Dat is overigens niet alleen de schuld van deze minister, want sinds 2001 is het al misgegaan. Wel is het de taak van de minister om het debacle van de hsl op te lossen en ervoor te zorgen dat er eindelijk een deksel komt op de bodemloze put die het project inmiddels is. Dit moet door een toekomstbestendige oplossing te kiezen voor zowel de reiziger, met de grote r, als de belastingbetaler, met de grote b. Dat is ook wat de Kamer steeds heeft gezegd afgelopen jaar. De hamvraag van dit debat is wat ons betreft of dat met het voorliggende voorstel van de minister lukt. Een bekend gezegde is dat je, als je de vraag stelt, die ook al voor een deel beantwoordt. Dat is ook een beetje mijn inzet, want ik ben er lang niet van overtuigd of deze oplossing nu wel de juiste is. Vorig jaar heeft de minister namelijk een rooskleurig plan gepresenteerd, waarin de hogesnelheidslijn en ook het hoofdnet voor de intercity beide

naar NS gingen, en wel tot 2025. Dat was natuurlijk een verkapte beloning voor slecht gedrag. Dat hebben we ook herhaaldelijk gezegd. HSA is immers voor het grootste deel van NS, en bij HSA zijn toch een heleboel problemen ontstaan. Volgens de minister was het echter de beste optie om het zo te doen. Er bleken echter al heel snel allerlei problemen te zijn rondom dit voorstel. De informatie kwam versnipperd naar de Kamer toe – dat heb ik ook al eerder gezegd – en heeft daardoor ook verstrooiend gewerkt. Er zaten tal van financiële addertjes onder het gras, die langzaam naar boven kwamen krabbelen. Ook bleek tijdens een hoorzitting in de Tweede Kamer dat allerlei andere aanbieders, zowel voor de hogesnelheidslijn als voor het hoofdnet voor de intercity, eigenlijk geen eerlijke kans hebben gekregen. Daarom staan wat ons betreft vandaag twee vragen centraal: is dit nu echt de beste oplossing en hoe voorkomen we verdere vertragingen en financiële tegenvallers?

Ik ga nog iets verder in op die financiële adders. Ik ga niet de hele geschiedenis herhalen, maar de minister heeft bij de presentatie van haar plan gezegd dat dit ons 390 mln. gaat kosten. We hebben er toen goed naar gekeken en wij kwamen erachter dat het om 1 mld. ging, omdat je de 200 mln. van het ministerie van Financiën natuurlijk gewoon moest meetellen en de zogenaamde 400 mln. inkomsten van na 2025 natuurlijk niet nu al mee kunt tellen. Als je rood staat, ga je immers ook niet naar de bank en zeg je dat je op dat moment weliswaar rood staat maar dat ze je inkomen voor 2025 alvast mee kunnen tellen omdat je dan positief staat. Dat kun je al helemaal niet doen als je contract maar tot 2024 loopt. Dat was dus een te rooskleurig beeld. De minister heeft dat echter, even schoorvoetend als ruitertlijk, toegegeven. We hebben dat toen maar op een rekenfoutje gehouden. Die maakt het kabinet nu eenmaal wel vaker. Als het daarmee was afgedaan, was dat tot daaraan toe. Al vrij snel echter, vorige maand, kwam er mogelijk 166 mln. aan tegenvallers bij door het mis te lopen dividend, dat NS minder uitkeert als gevolg van de hsl-tegenvallers. Dat zou de teller naar 1,2 mld. brengen. Je kunt dan zeggen: nou goed, nog een tegenvaller kan gebeuren; het is immers een lastig project. Daarmee zijn we er echter nog niet, want onderdeel van de nu voorliggende deal is dat NS garantstaat voor de achterstallige hsl-betalingen. Dat prijskaartje is 209 mln. waard. Ik vraag de minister of het klopt dat NS niet garant zou staan als de concessie voor de hsl niet naar NS was gegaan. De minister kon dus eigenlijk fluiten naar de 209 mln. op het moment dat ze de hsl-opdracht, bij een andere oplossing, aan een andere partij had gegeven. Oftewel, is er sprake geweest van onderhandelen met het mes op de keel, met als onvermijdelijke uitkomst een vorm van gedwongen winkelnering?

Dan zou je zeggen: het zijn nu drie dingen, maar dan zijn we er wel. We zijn er dan echter nog niet, want ook de levering door het Italiaanse spookbedrijf AnsaldoBreda van de Fyra-treinen, de treinen die de 250 km/u over het spoor moeten gaan waarmaken, dreigt nu mis te gaan. Er zijn in 2007, dus al bijna vijf jaar geleden, zestien van die supersnelle Fyra-treinen besteld à 20 mln. per stuk. Dat is dus samen 320 mln. De meeste hiervan zijn nog steeds niet geleverd. Mijn collega van de VVD noemde het net ook al. Dat bedrijf schijnt te koop te staan. Alle niet-defensieactiviteiten van het bedrijf schijnen te worden afgestoten. Ook daar zit dus weer een financieel risico. Naast het financiële risico, bestaat ook het risico dat we in plaats van 250 km/u jarenlange vertragingen krijgen.

Als je dat allemaal bij elkaar optelt, is de vraag gerechtvaardigd of je nu nog wel kunt spreken van een hogesnelheidslijn of dat dit het duurste boemeltje van het land gaat worden. In dat verband heb ik al eerder gezegd dat wat ooit een parel had moeten worden op het Nederlandse spoor, steeds meer een loodzware molensteen om de nek van de belastingbetaler wordt. Ik heb dus wel een aantal vragen over de financiële kant van de nu voorliggende deal. Ik heb net een aantal



bedragen genoemd van verschillende kostenposten die hangen. Wat is de actuele rekensom die de minister maakt? Wat gaat het, alles bij elkaar, kosten volgens haar? Wanneer worden de Fyra-treinen geleverd? Blijft het hier nu bij of komen er nog meer tegenvallers? Misschien is mijn vraag nog kritischer: kan de minister deze vragen eigenlijk nog wel op een goede wijze zelf beantwoorden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Kunt u de laatste vraag iets meer verduidelijken? Dan weet ik namelijk ook wat voor type antwoord ik daarop moet geven.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb nu een aantal vragen gesteld over de financiële kant van de zaak die al een lange tijd in de lucht hangen. Mijn vraag is eigenlijk of de minister op het ministerie nog wel voldoende kennis heeft om al deze dingen op een objectieve manier onder elkaar te zetten. Dat is dus een open vraag.  
Ik kom op de inhoud van de deal. De minister heeft gezegd dat zij alles uit de kast heeft gehaald, maar uit de hoorzitting die wij in de Kamer hebben gehouden bleek dat andere partijen buiten de deur zijn gehouden. Door de hogesnelheidslijn en het hoofdnèt op een hoop te gooien kregen buitenlandse spelers als Virgin en Deutsche Bahn namelijk geen kans op de hogesnelheidslijn en is ook het alternatieve spoorplan van de verenigde vervoersbedrijven Veolia, Arriva, Connexxion en anderen niet op waarde geschat. Dit is eigenlijk ondergewaardeerd. Ik wil daarover dus meer duidelijkheid. Wat was volgens de minister toen zij aan de gang is gegaan precies de opdracht van de Kamer? Wie wilde dat de hsl en het hoofdnèt intercity op deze manier met elkaar verknoopt werden? Hoe grondig zijn alternatieve scenario's werkelijk onderzocht? Wat vindt de minister van het idee om het kabinetsvoorstel te laten onderzoeken en te laten doorrekenen op kosten en risico's door de Rekenkamer of – dan sluit ik eigenlijk aan bij het voorstel van mijn collega van de VVD – om een onafhankelijke partij te laten kijken naar in ieder geval het voorstel van FMN? Die moet dan bekijken of er niet betere oplossingen zijn dan de huidige oplossing. D66 wil dit graag omdat het voor onze partij nu te vroeg is om een groen sein te geven aan een plan dat hsl en hoofdnèt intercity in een keer tot 2025 in de schoot van NS werpt.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Gisteren spraken we over de paar dagen en soms weken per jaar dat het misgaat op het spoor vanwege sneeuwvlokken of vallende bladeren. De rest van het jaar hebben we met NS, ondanks allerlei klachten, een van de best presterende spoorbedrijven wereldwijd. Degene in dit huis die een vergelijking maakt tussen het spoorlijntje van Arriva tussen Staveren en Leeuwarden en de prestaties van een van de drukst bereden treintrajecten van de wereld met knooppunten als Utrecht en Amsterdam heeft, om met VVD-minister Kamp te spreken, een gaatje in zijn hoofd. De vraag is of wij met de voorliggende plannen nog verder kunnen met HSA/hsl. Kan de NS deze deal wel dragen? Gaat deze deal niet ten koste van de rest van het hoofdlijnnet? Is dit echt de beste oplossing voor de reiziger en de belastingbetaler? Worden omwonenden voldoende beschermd tegen toenemende geluidsoverlast? Dat zal de reikwijdte zijn van de inbreng van de Partij van de Arbeid.

Uit alle stukken en hoorzittingen blijkt dat de minister niet alle opties heeft afgewogen maar vanaf het begin heeft ingezet op exploitatie door NS. De hsl is van origine gebouwd als een separate lijn. Hij kan als stand-alone lijn dus goed worden aanbesteed. Waarom heeft de minister dit niet onderzocht? Ik citeer de minister: «Er is niet één oplossingsrichting, maar er zijn vele oplossingsrichtingen mogelijk, die allemaal uittentreuren moeten worden verkend». In haar overleg met de Kamer op 1 februari 2011 vervolgt zij: «Dat betekent dat ik ook met andere vervoerders zal

spreken». Waarom heeft de minister deze toezegging aan de Kamer geen gestalte gegeven?

Dan kom ik op het geld. De Boston Consulting Group heeft onderzocht dat er circa 60 mln. op jaarbasis te halen valt uit de exploitatie op basis van de huidige concessievoorwaarden. De minister heeft onderhandeld en NS gaat in deze constructie weliswaar terug van 165 mln. naar 101 mln. gemiddeld, maar kan blijkbaar nog steeds 40 mln. meer uit de exploitatie halen dan uit onderzoek blijkt. Volgens de minister gebeurt dit door de integratie van het hoofdrailnet met de hsl, maar is dat echt mogelijk? Als voor het hele hoofdrailnet door NS 80 mln. moet worden betaald, hoe kan dan door de integratie van één spoorlijn er opeens een opbrengst van 40 mln. worden gehaald?

In de beantwoording van de minister op de vragen per brief van 16 januari, dus nog maar een maand geleden, schrijft de minister in het antwoord op vraag 33 dat het akkoord met NS plaatsvindt onder voorbehoud van parlementaire instemming, maar – en daar ging het mij om – dat de externe toetsing van de robuustheid van de businesscase van NS en de vraag of die marktconform is nog moet plaatsvinden. Kan de minister de uitslag van de toets inmiddels meedelen? Als die namelijk ontbreekt, zien wij niet in hoe wij over deze deal een oordeel kunnen vellen. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Dan kom ik op de begroting. De minister heeft veel mist gecreëerd bij de presentatie van de financiële onderbouwing. Het zou allereerst gaan om 390 mln., maar dat bleek alleen haar begroting te zijn. Al snel liep het rekensommetje op. Met veel grepen links en rechts en creatief boekhouden staat de teller inmiddels op 1 mld., maar nu komt er ook nog eens een keer een verborgen reservering bij van 266 mln. Kan de minister aangeven wat nu echt de totale bijdrage van het Rijk is en of er nog meer verborgen posten in internetbijlages aanwezig zijn?

Wij vragen ons af – daarom is het ook prettig om een beetje genuanceerd in zo'n debat te staan – of NS dit aankan. Wordt NS niet dermate uitgeknepen en gaat NS niet een dermate onzekere financiële toekomst tegemoet, dat tegenvallers zullen worden aangewend voor hogere prijzen, minder dienstverlening of nog meer tegenvallers voor de rijksbegroting? Zitten de minister en NS niet aan elkaar vast door de hsl/HSA-deal die nu voorligt, waarbij de uitkomst nog zeer onduidelijk is? De kans is aanwezig dat over een aantal jaren alsnog blijkt dat de 101 mln. te hoog is ingeschat. Dan komen we precies uit waar alle ellende begonnen is; elke tegenvaller op deze exploitatie is ook een tegenvaller op de dividenduitkering van de Staat. Zo is de vestzak-broekzakoperatie rond. Op identieke wijze is de te hoge bieding tien jaar geleden tot stand gekomen. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister om zeker te weten dat we niet over tien jaar weer voor dezelfde discussie staan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik val nu zo van mijn stoel dat ik mijn ene interruptie nu maar plaats. Ik kan een deel van het verhaal van de heer Monasch volgen, maar wij hebben een aantal keren met de minister gesproken over de problemen bij de hogesnelheidslijn. Daarvoor zijn verschillende opties. Je kunt die helemaal op de markt gooien. Ook kan de overheid het bedrijf direct overnemen. Ook kan zij opnieuw met NS om tafel gaan zitten. Alle opties zijn besproken. De VVD heeft voorgesteld om opnieuw te gaan aanbesteden en opnieuw de markt op te gaan. Ik zie mevrouw Van Gent al wijzen, want de PvdA en de overgrote meerderheid in de Kamer zei in het debat tegen de minister dat de enige goede optie dat het bij de NS blijft, dat die moet blijven rijden en dat zij het moest koppelen. Nu vraagt de heer Monasch echter waarom de minister het koppelt. Ik wil graag van de Partij van de Arbeid weten wat de reden hiervoor is en wat voor nieuwe informatie zij heeft dat zij 180 graden is gedraaid en opeens op het VVD-standpunt zit, waar zij eerst heel anders over dacht. Ik vraag de heer Monasch wat er gebeurd is.

De heer **Monasch** (PvdA): De heer Aptroot begint steeds meer in zijn eigen sprookjes te geloven. Om een wit voetje te halen bij het bedrijfsleven herhaalt hij zichzelf zo vaak en zegt hij dat hij helemaal alleen staat; als dappere Calimero vecht de heer Aptroot voor het belang van de bedrijven, maar wat is de rest? Nergens is er een uitspraak van de heer Aptroot die hij heeft voorgelegd aan de Kamer om deze kant op te gaan. Wij hebben tegen de minister gezegd: onderzoekt alles en behoudt het goede – dit citaat moet een aantal partijen hier aanspreken – kom dan terug en beoordeel wat het beste is. Daar mag de heer Aptroot de annalen op naslaan, maar de heer Aptroot begint af en toe op een nepparlementariër te lijken. Hij roept van alles in krantjes en bij praatprogramma's, maar boter bij de vis leveren in de Kamer is er bij deze parlementariër niet bij.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou het haast vragen aan een onafhankelijke deskundige, mevrouw Van Gent, maar ik mag niemand het woord geven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot lokt mij wel uit.

De heer **Aptroot** (VVD): Maar mevrouw Van Gent is het wel met mij eens dat het is gegaan zoals ik het heb verwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Precies, de heer Aptroot heeft helemaal gelijk. En dat, terwijl ik het bijna nooit met hem eens ben. Dat weet hij.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik krijg dus uit onverdachte hoek bijval. Dat was het VVD-standpunt. De PvdA wilde het precies zoals de minister het heeft gedaan. Ik vraag de heer Monasch weer om niet te ontkennen wat hij vorige debatten allemaal heeft beweerd en dat hij nu gedraaid is. Hij kan immers een goede reden hebben om van mening te veranderen. Wat is de reden dat hij 180 graden is gedraaid en nu opeens iets heel anders wil dan wat de minister voorstelde en ook hij zo graag wilde tot gisteren?

De heer **Monasch** (PvdA): Ik herhaal dat de heer Aptroot in zijn eigen sprookjes gelooft. Ik daag hem uit om er de Handelingen en mijn publieke uitspraken op na te zoeken. NS kan geen vrijbrief krijgen voor het blunderen dat hier de afgelopen tien jaar heeft plaatsgevonden. Als uiteindelijk zou blijken dat de beste oplossing toch die met NS is, om wat voor reden dan ook, dan staan wij daarvoor open. Wij hebben echter voortdurend bij elk debat aan de minister gevraagd om te onderzoeken wat het beste is om hier als belastingbetaler en reiziger uit te komen. Nogmaals, als de heer Aptroot een wit voetje wil halen bij het bedrijfsleven of in zijn eigen sprookjes wil geloven, moet hij zijn gang gaan, maar hij hoeft met die onzin niet bij mij aan te komen.

Voorzitter. Het toevoegen van de hsl aan het hoofdrailnet kan efficiencyvoordelen opleveren en de exploitatie verbeteren, maar het betekent eveneens dat de hsl opgehouden kan worden door andere langzamere treinen, waarmee het aanvankelijke voordeel van een separaat traject voor de hsl teniet kan worden gedaan. Waar blijft de minister dan met high-speedvervoer dat nodig was om het vliegverkeer binnen Europa tegen te gaan? Wat zijn de consequenties van deze samenloop?

Een ander punt is de integratie van het materiaal. In de beantwoording van de schriftelijke vragen schrijft de minister bij vraag 45: «Complexe treinbaanintegratie kan zich wellicht ook voordoen in een toelatingsproces van Intercitymaterieel op de HSL-Zuid.» Gaan we nu weer risico's nemen met materieel dat niet aansluit? Deze deal is enerzijds gebaseerd op het kunnen rijden van andere treinen op hsl, maar anderzijds blijkt uit de beantwoording van de minister dat het allemaal nog zeer onzeker is. Hoe staat het hiermee en wat voor financiële gevolgen kan dit hebben?

Wat betreft geluidsoverlast kan ik aansluiten bij mijn voorgangers. Graag horen wij van de minister of de grens die onder andere is afgesproken in Lansingerland rond de 57 dBA zal worden gehandhaafd in deze deal. De voorliggende deal om het hoofdrailnet en de hsl te integreren in één concessie en die onderhands te gunnen aan NS komt tegemoet aan onze wens om het hoofdrailnet in publieke handen te houden en daar zo veel mogelijk van intact te laten. In deze deal lijkt het er echter op dat van een aantal lijnen moet worden onderzocht of ze geprivatiseerd kunnen worden en dat halverwege van een aantal lijnen nader moet worden onderzocht of er nog meer kan worden geprivatiseerd, als een soort afkoop voor de deal bij de hsl. Moet de Randstad gaan betalen en bloeden en moet de regio gaan privatiseren? Het lijkt erop dat al die lijnen in de regio nu moeten worden geprivatiseerd om de hsl aan de andere kant te redden. Dat zou voor ons een onacceptabele afruil zijn. De PvdA staat zeer kritisch tegenover deze deal. Er resteren nog veel vraagtekens. Ons oordeel zal afhangen van dit debat en de beantwoording van de minister.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Nadat we gisteren spraken over de winterchaos op het spoor en de in het belang van de reiziger broodnodige cultuurverandering bij NS, bespreken we vandaag het langlopende debacle van HSA en hsl. Ook spreken we over de toekomst van het spoor voor de Nederlandse reiziger. Ik amuseerde mij net in het debatje tussen de heer Aptroot en de heer Monasch. Laten we bij het begin beginnen. Met alle respect, maar volgens mij is het probleem begonnen bij Tineke Netelenbos, Paars en de Partij van de Arbeid en de VVD.

De heer **Monasch** (PvdA): Bij Gerrit Zalm!

De heer **Bashir** (SP): Mee eens!

De heer **De Jong** (PVV): Ondanks het feit dat we met een financieel debacle van hier tot Tokio te maken hebben en er pijnlijke maatregelen moeten worden genomen, is het goed dat er eindelijk een minister opstaat die de handschoen oppakt en probeert om de puinhopen van Paars op te ruimen.

De minister is na lang onderhandelen tot een deal gekomen met NS die de schade voor de belastingbetaler en de reiziger zo klein mogelijk moet houden. De insteek van de PVV rondom het problematische HSA-dossier is altijd primair gericht geweest op het belang van de belastingbetaler. Wat ons betreft moet de focus liggen op de beste oplossing voor een groot financieel debacle. Kan de minister klip-en-klaar aangeven waarom dit de beste deal is voor de belastingbetaler? Het is goed dat de minister de problemen met HSA wil oplossen, maar het is pijnlijk dat dit alles ten tijde van 18 mld. aan bezuinigingen moet gebeuren en dat de voorgangers niet eerder hebben ingegrepen. Dat heb ik zojuist al aangegeven.

Het gaat om veel geld, heel veel geld. Aangezien de waarde van de concessie is vastgesteld op 60 mln. per jaar en NS hier in deze constructie zo'n 100 mln. per jaar voor gaat betalen, lijkt dit in ieder geval de beste oplossing voor de belastingbetaler. Ik zit wel met de vraag of dit ook voor de reiziger het geval is. Daarover heb ik wel een aantal vragen. Een van de nadelen van dit plan is dat NS in plaats van intercity's op het hsl-tracé eerder geneigd is om HSA-treinen over het druk bereden hoofdrailnet te laten rijden. Dit gaat dan dus ten koste van de capaciteit op het hoofdrailnet. Bovendien moeten Henk en Ingrid dan 30% meer betalen voor hun treinkaartje en het van tevoren reserveren. Dat is dus voor een trein die niet harder rijdt dan een reguliere intercity. Dat is immers alleen mogelijk op het hsl-tracé. Mijn vraag aan de minister is dan ook hoe zij wil

waarborgen dat er geen hsl-treinen over het hoofdrailnet gaan rijden maar bij voorkeur wel intercity's op het hsl-tracé. De financiële constructie roept bij mij, net als bij mijn voorgangers, vragen op. NS gaat straks meer betalen voor de hsl-concessie dan voor het hoofdrailnet. Kan de minister onderbouwen waarom dit een goede deal is die ook voor de toekomst houdbaar is? Hoe verhoudt zich deze deal tot andere partijen zoals Virgin, die heeft aangegeven meer dan 100 mln. te willen betalen? Is dat meegenomen en weegt dat mee in de deal die is gesloten met NS? Hoe zit dat precies?

Hoewel wij in een later stadium pas spreken over de inhoud en de reikwijdte van de hoofdrailnetconcessie, wil ik de minister nu vast een aantal punten meegeven waarover wij eerst meer duidelijkheid willen hebben, alvorens wij een weloverwogen beslissing kunnen nemen. Het FMN-plan zal in een reguliere dienstregeling op papier vast prima kunnen functioneren en voor de regio lijkt het zelfs een verbetering – de regio wordt hierin immers bediend met een gelijkwaardig aantal intercity's en meer stoptreinen per uur – maar ons is nu nog niet geheel duidelijk tegen welke prijs. Hoewel FMN beweert dat decentralisatie ons geld bespaart, horen wij van NS namelijk heel andere geluiden. Ook de financiële constructie met de provincie is ons niet geheel duidelijk omdat NS geen inzage geeft in de huidige opbrengsten van deze lijnen. Wij willen daarom dat de minister met deze partijen om tafel gaat zitten en een kosten-batenanalyse van de drie opties opstelt. Deze opties zijn: niet decentraliseren, decentraliseren conform het huidige voorstel van de minister en decentraliseren volgens het FMN-plan. Is zij hiertoe bereid? Dit hoeft helemaal niet zo lang te duren. Ik weet zeker dat het gesprek, als de minister het echt wil, op zeer korte termijn kan plaatsvinden. Als ik zo in de zaal kijk, zal dat volgens mij morgen al kunnen. Dan kan de minister al klaar zijn in het weekend. Ook met betrekking tot het HSA-verhaal is snelheid geboden, als het maar wel op een juiste en goede manier wordt gedaan, zodat de Kamer een goed overwogen beslissing kan nemen. Een ander punt met betrekking tot de voorgenomen decentralisatie is de samenloop. Hoewel door ProRail is bevestigd dat dit conform de reguliere dienstregeling prima inpasbaar is, levert dit mogelijk problemen op indien zich verstoringen voordoen op het spoor. Nu hebben wij de afgelopen week in het bijzonder kunnen merken dat dit zich regelmatig voordoet waardoor zich bij samenloop financiële conflicten voordoen tussen de verschillende persoonvervoerders. Aangezien wij geen Engelse taferelen willen – in Engeland zijn heel wat mensen aangesteld om deze conflicten af te handelen – willen wij dat dit alles ontegenzeggelijk wordt vastgelegd in de concessie, zodat hier geen discussie over mogelijk kan zijn. Kan de minister nu al aangeven hoe zij dit met de verschillende vervoerders wil vastleggen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil teruggaan naar 17 november 1999. Aan de orde was toen het algemeen overleg over de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid en aan het woord was de heer Van Bommel. Hij was toen nog verkeerswoordvoerder van de SP-fractie. De heer Van Bommel noemde de aanbesteding van HSL-Zuid een pokerspel dat over de rug van de reizigers werd gespeeld. Hij pleitte toen voor netintegratie en tariefintegratie, zodat reizigers minder hoefden over te stappen en een kortere reistijd konden hebben. Ook stelde hij toen voor om het vervoer bij één vervoerder te houden. Hij sprak de voorkeur uit om de hsl aan NS te gunnen. De bundeling van nationaal en internationaal vervoer leverde volgens hem maximale integratie op.

Naar de heer Van Bommel werd toen niet geluisterd. De hsl werd in een aparte concessie gezet en gegund aan HSA door Paars I. Dezelfde partijen die vandaag toevallig vooraan zitten en hier de grootste mond hebben over van alles en nog wat, gingen dus toen in de fout. Ik had verwacht dat

uitgerekend deze partijen de hand in eigen boezem zouden steken en zouden ingaan op de kwalijke rol die de politiek heeft gespeeld. Onze fractie heeft dus al in 1999 gepleit voor het samenvoegen van de hsl en het hoofdrailnet. Na meer dan twaalf jaar is ook het kabinet tot dezelfde conclusie gekomen. Ondanks het feit dat het meer dan twaalf jaar heeft geduurd, zijn we tevreden dat het kabinet ervoor heeft gekozen om de hogesnelheidslijn te integreren in het hoofdrailnet. Wij waren even bang dat de cowboys van Virgin op onze sporen zouden komen, het bedrijf dat ontzettend slecht scoort in Engeland op punctualiteit. De rest van de tijd besteden die kletsoppen aan het schofferen van andere aanbieders op het spoor. Daar zitten wij hier in Nederland niet op te wachten. De vraag is echter waarom er zo lang moest worden doorgemodderd tot de hsl aan het hoofdrailnet is toegevoegd. Waarom is het kabinet na herhaaldelijke oproepen van de SP-fractie koppig doorgegaan met de dure en doodlopende weg van de HSA-concessie?

Sommige fracties maken nu nogal veel stampij over de gigantische verliezen die geleden zouden worden nu HSA aan NS wordt gegund. De SP-fractie deelt deze opvattingen niet. Iedereen kon weten dat de overheid, gesteund door dezelfde partijen die nu stampij maken, zich gewoon al die tijd heeft rijk gerekend. Nu zij die zich rijk rekenden geconfronteerd worden met de harde waarheid, wordt er opeens kabaal gemaakt over geld, dat nooit heeft bestaan en waar nooit op gerekend had moeten worden.

Laten we hier vandaag afspreken om een les te trekken, zodat wij in de toekomst niet meer zo roekeloos en opportunistisch opereren. Wat lessen betreft, de hsl heeft de belastingbetaler heel veel geld gekost, miljarden. Daarom is het belangrijk dat de hogesnelheidslijn alsnog een succes wordt. Dat verdient de reiziger, dat verdient het personeel en dat verdient bovenal de belastingbetaler. De heer Van Bommel stelde in 1999 al voor om over te gaan tot tariefintegratie. Ook ik heb voor het afschaffen van de toeslag gepleit. Ik heb hier recent nog samen met de heer Slob een motie over ingediend. In de motie werd niet direct het afschaffen van de toeslag geëist, maar werd slechts gevraagd om te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het afschaffen van de toeslag. Er werd dus gewoon om informatie gevraagd. Wat gebeurde er met de motie? Die werd verworpen. Zelfs het vragen om een onderbouwing van een toeslag is blijkbaar informatie die niet gegund wordt.

Ik moet dus concluderen dat hier vandaag helaas weer dezelfde roekeloze en opportunistische fouten worden gemaakt. Blijkbaar hebben we niets geleerd van het HSA-debacle.

Er is nu sprake van een nieuwe situatie. Fyra wordt onderdeel van het hoofdrailnet. Dit is volgens mij temeer een reden om de toeslag af te schaffen. De belastingbetaler heeft heel veel geld gestoken in de HSL-Zuid. Laten we het nu gewoon een succes maken door de toeslag af te schaffen zodat treinen weer vol worden. Graag krijg ik hierop een reactie.

Als reactie op de vragen die collega's hier net stelden over het eventueel gunnen van het net aan FMN merk ik op dat ook hier voorzichtigheid geboden is. We moeten ons niet gek laten maken door allemaal mooie praatjes van buitenlandse multinationals, die net doen alsof zij alles beter en goedkoper kunnen. Dat zijn maar fabeltjes. Anders zullen we over twaalf jaar namelijk weer iemand hebben die voorleest dat we toch weer dezelfde fout hebben gemaakt. We moeten dus niet onze tijd en ons onderzoeksgeld steken in het onderzoeken van een of andere concessie die het straks toch niet gaat worden.

De SP-fractie is benieuwd wanneer Fyra over het traject Antwerpen-Breda gaat rijden. Hopelijk zal dit op zeer korte termijn gebeuren. Ook willen wij graag horen hoe de minister de ontsluiting van Zuidwest-Nederland ziet. Ik wijs ook op de aangenomen motie over de Beneluxtrein. Wij willen een goede verbinding behouden zonder toeslag. Wij willen dat de minister de

mensen rond Roosendaal en verder zuidwaarts een aansluiting garandeert. Ook ben ik benieuwd naar de intercityverbindingen Amsterdam-Breda en Den Haag-Venlo. Blijven deze bestaan of komt daar ook een dienst die zes keer per uur rijdt? Uit Maastricht moet je toch niet twee keer hoeven overstappen op weg naar Rotterdam of de bestuurlijke hoofdstad? Tot slot, laten we de mensen uit Dordrecht niet vergeten. Als de hsl daar voorbij gaat razen, blijft slechts de sprinter over. Dat kan toch niet de bedoeling zijn, zeker niet in aansluiting op de lijn naar Gorinchem en Tiel?

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Collega Bashir refereerde al aan de voorgeschiedenis van dit dossier. Iedereen heeft nog de foto's gezien van woordvoerders die destijds stapels papieren hadden, die ongeveer zo groot waren als de woordvoerders zelf. Ondertussen hebben ook wij een redelijke stapel papier met elkaar verzameld na het beleidsvoornemen. We hebben 230 feitelijke vragen gesteld, ons eigen onderzoeksbureau heeft een aantal onderzoeken uitgevoerd en we hebben een rondetafelgesprek gehad. Het gaat om serieuze bedragen. Laten we heel nuchter zijn, want in 2002 was al bekend dat dit probleem waarschijnlijk zou gaan ontstaan. Als ik terugkijk in het cv van de minister – zij was destijds staatssecretaris verantwoordelijk voor NS maar niet voor infrastructuur – vraag ik mij af of dat een keuze uit wijsheid was en of zij dit dossier voor zich uit wilde schuiven, minister Peijs daarbij veel sterkte wensend. Ik zat er nog even over na te denken of ik een boemerang zou moeten gebruiken, maar je gooit dan iets heel snel weg en dat komt toch weer terug.

De Kamer heeft in 2004 met de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten zelf al de conclusie getrokken dat de integratie van beide netten het best zou zijn. De Kamer moet dus kritisch naar zichzelf kijken: waarom kan het zo lang duren voordat wij over een oplossing gaan praten?

Meerdere keren is de Kamer op de hoogte gesteld van een dreigend faillissement. Ook op dit dossier zit een bepaalde urgentie. Hoe schat de minister de situatie in, ook gezien het feit dat er wordt gevraagd om aanvullende onderzoeken? Hoeveel tijd hebben wij nog volgens de minister en welke consequenties heeft een eventueel uitstel?

Mijn fractie sluit zich aan bij de woorden van de PvdA «onderzoekt alles en behoudt het goede». Ik heb geen zin in allerlei tekstexegese over wie wat op welk moment heeft gezegd. In mijn beleving heeft de CDA-fractie duidelijk tegen de minister gezegd dat zij met een probleem gekomen is en van haar ook een oplossing verwacht. Zij regeert, maar wij controleren immers. Zij moet dus met een oplossing komen. Daarbij leggen wij geen taboes op. Daarvoor is het probleem te groot. Wij willen straks echter wel scenario's kunnen beoordelen. Is de minister ervan overtuigd dat met de voorgestelde concessie de beste oplossing wordt geboden zowel voor de reiziger als voor de belastingbetaler? De minister kan hier gewoon met een duidelijk ja of nee op antwoorden. Als het nee is, weet ik dat we een korte tweede termijn kunnen hebben. Bij een ja zullen we misschien nog verder interrumpen.

Naar aanleiding van het eerdergenoemde rondetafelgesprek kwam naar voren dat een aantal partijen het idee heeft dat het wat minder serieus is genomen. Virgin heeft een presentatie gehouden op het ministerie. Ik weet niet of ze een tweede kopje koffie hebben gekregen, maar ze hebben in ieder geval geen vervolgspraak gekregen. Was dat omdat de minister al aan het voorsorteren was voor een bepaald scenario? Als we alle stukken namelijk bestuderen, heb ik het gevoel dat er langzamerhand werd voorgesorteerd.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Haverkamp zegt dat er een aantal partijen buiten de deur is gezet, dat er een oplossing is gevonden en dat de Kamer de regering moet controleren, maar wat vindt de heer Haverkamp van het feit dat de minister de hogesnelheidslijn en het hoofdrailnet intercity zo heeft verknoopt om tot deze oplossing te komen?

Heeft hij het gevoel dat de Kamer dat in eerdere perioden als opdracht heeft meegegeven of was hij erdoor verrast dat dit zo op één hoop is gegooid?

De heer **Haverkamp** (CDA): De Kamer heeft zelf de commissie-Duivesteijn in het leven geroepen, de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. Die tijdelijke commissie heeft geconstateerd dat het in de lijn der verwachting zou liggen om de hogesnelheidslijn en het hoofdrailnet samen te voegen. De heer Aptroot was een prominent lid van die commissie. Ik denk dat hij een waardevol advies heeft gegeven aan de Kamer en dat we dat nu ook overnemen. Ten minste, hij was toch lid van de commissie, of niet?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, en prominent ook, maar dat haalt de heer Haverkamp nu een beetje uit zijn verband.

De heer **Haverkamp** (CDA): De commissie heeft geadviseerd om beide eventueel samen te voegen. Als de stukken anders zijn, dan hoor ik dat graag van de minister of van de heer Aptroot in tweede termijn. Toen toenmalig minister Eurlings naar de Kamer kwam met de opmerking dat hij het onderhands aan NS wilde gunnen, heeft mijn fractie gezegd dat zij het nader onderzocht wilde hebben. Wij hebben wat dat betreft dus gezegd dat wij serieus willen bekijken of het hoofdrailnet aan NS moet worden gegund. Ik begrijp echter ook de moeilijkheden van de minister om dit probleem op te lossen, maar ik zit hier uiteindelijk voor de belastingbetaler. Ik verwacht van de minister dat zij naar de Kamer terugkomt met een oplossing die het beste is voor de belastingbetaler en de reiziger. De minister presenteert aan ons nu een oplossing waarin beide concessies worden samengevoegd. Nu is voor mij het moment aangekomen om te controleren. Daar ben ik nu mee bezig.

De heer **Verhoeven** (D66): Dit is wel een heel klassiek CDA-antwoord, namelijk best wel weinig zeggend maar hiervoor wel veel woorden gebruikend. Het waren wel goede woorden, maar ik vraag toch nog door om antwoord te krijgen. Ziet de heer Haverkamp ruimte om te kiezen voor een oplossing waarbij niet het hoofdrailnet intercity en de hogesnelheidslijn op één hoop worden gegooid? Ziet hij ruimte om daar nog een andere keuze in te maken of zegt hij dat dit nu te laat is en dat we het nu zo moeten doen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Natuurlijk is die ruimte er. Het is alleen de vraag welke consequenties de keuze heeft. Die vraag zal ik aan de minister stellen. De Kamer kan heel dapper zeggen: wij gaan de hsl openbaar aanbesteden en we gooien NS van het hoofdrailnet, want dat gaan we ook openbaar aanbesteden, sterker nog, we gaan het hoofdrailnet misschien in vijf stukken knippen. Die scenario's zijn allemaal mogelijk. We hebben ze met elkaar afgepeld. De minister heeft veel meer ambtenaren dan ik beleidsmedewerkers heb en zij heeft allerlei onderzoeksbureaus tot haar beschikking die dingen onderzoeken. Daarom heb ik haar gevraagd om te onderzoeken wat het beste scenario is en om daarmee terug te komen naar de Kamer. Dan kan zij laten zien welke alternatieven zij heeft onderzocht en zal ik haar bevragen op haar keuze. Wij zijn nu in het traject van het bevragen. De minister heeft duidelijk gekozen voor het scenario van een integratie van de hsl en het hoofdrailnet. Daarmee heeft ze niet gekozen voor een openbare aanbesteding van de hsl, waarin één van de partijen die hier aan de ronde tafel gezeten heeft, best interesse had. Wij hebben van Virgin gehoord dat het bedrijf bij de minister op het ministerie is geweest. Klopt dat? En klopt het dat de minister er bewust voor heeft gekozen om dat pad niet op te gaan? Waarom heeft zij die keuze gemaakt? De minister zal waarschijnlijk met goede antwoorden



komen in eerste termijn. Als dat niet het geval is, hebben wij in tweede termijn een andere afweging te maken. We houden dit debat met de minister om de scenario's door te kijken.

Voorzitter. Er is onduidelijkheid omtrent de scenario's. Het beeld bestaat dat de minister naar één scenario heeft toegewerkt. Terwijl zij een liberaal georiënteerde minister is, kiest zij er nu voor om de marktwerking terug te draaien die haar voorgangers al dan niet succesvol hebben geprobeerd in te voeren. Wat zijn haar afwegingen geweest?

Als de minister terugkomt met een integratie, dan verwacht de CDA-fractie dat NS serieus omgaat met de verplichtingen die het bedrijf aangaat op het hsl-net. Als je de bijkeuken laat verbouwen door iemand die er een rommeltje van maakt, kun je niet zeggen: ik heb zo veel vertrouwen, u krijgt het hele huis erbij. Heeft de minister nu ook zelf het gevoel dat NS een gedeelte van de rotzooi heeft gecreëerd met de aanbestedingen rondom de hsl. Het blijft een interessant gegeven dat niemand meer de businesscase kan achterhalen, het papiertje waarop stond hoe men ooit tot het bedrag is gekomen. Ik ga ervan uit – dat blijkt uit de stukken – dat de papiertjes dit keer wel aanwezig waren en goed gearchiveerd blijven voor de toekomst.

Wanneer treinen daadwerkelijk gaan rijden, dan veroorzaken ze overlast. Mijn collega's hebben al gesproken over Lansingerland. De normen worden nu overschreden. Afspraak is afspraak. Er zijn allerlei bestektekeningen geweest, die anders worden uitgevoerd. Bakken blijken opeens niet geluidsbeperkend maar resonerend te zijn. Wat gaat de minister daaraan doen?

Wanneer kunnen wij van de minister een meer concrete invulling van het hoofdrailnet verwachten? Een aantal collega's hebben daar al naar gevraagd. De Kamer heeft er niet voor niets voor gekozen om dit debat op te splitsen tussen het beleidsvoornemen en de invulling van het pakket van eisen. Het CDA is een groot voorstander van meer regie voor de regio. De regio's die hier zijn geweest, hebben gezegd dat ze best meer regie willen hebben en willen nadenken over concessies, maar dat ze ook een financiële tegemoetkoming verwachten, omdat de lijnen in de regio vaak verlieslatend zijn. Heeft de minister dat scenario meegenomen? Als verlieslatende lijnen van het hoofdrailnet afgaan, dan kan NS meer betalen voor de concessie, want dat probleem heeft NS niet. Je kunt dat geld vervolgens geven aan de regio. Men kan daar regionaal maatwerk bieden. Men verleent bijvoorbeeld al openbaarvervoerconcessies met bussen. Heeft de minister dat scenario doordacht? Als dat niet het geval is, waarom niet? Ziet zij dan nog een mogelijkheid om dat wel uit te zoeken?

Mijn collega De Rouwe heeft samen met mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink een motie (32123-A, nr. 117) ingediend inzake de mooie provincie Fryslân. Zo wordt de provincie ook gespeld in de motie. Ik had niet anders verwacht van Sander. De motie gaat over de uitbreiding van de intercityverbindingen. Uit de stukken blijkt dat er nog niets is gedaan met het verzoek om een derde en eventueel vierde verbinding. Waarom niet?

Ik wil graag een reactie van de minister op het voornemen van collega's om het FMN-plan verder uit te zoeken. Ziet de minister tijd en mogelijkheid daartoe? Heeft zij het zelf al onderzocht? Tot welke conclusies is zij gekomen?

De financiële schade als gevolg van de hsl-concessie is groot. We zitten in een bijzondere situatie. Als de Nederlandse regering heel dapper had besloten om de concessie niet te gunnen aan de NS, dan waren we de trotse eigenaar geweest van een bedrijf zonder klanten. Straks gaan we een concessie introduceren met allerlei boetes. Als de minister straks de boete gaat innen, dan zal haar collega De Jager wat minder enthousiast kijken in de Trêveszaal, want dat gaat ten koste van zijn dividend.

Nu er toch een vraagstuk is over de ordening, is het niet een idee om te bekijken of we bijvoorbeeld een minderheidsgedeelte kunnen privatiseren en daar toch een particuliere partij in kunnen brengen? We zetten NS daarmee wat meer op afstand. Ook hebben we dan minder te maken met de perverse situatie waarin de Staat hoe dan ook gebeten wordt door de kat of door de hond. Graag wil ik dat de minister toezegt dat zij dat eventueel gaat onderzoeken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De politiek kent altijd een aantal hoofdpijndossiers. Ik denk dat de hsl daar ook toe behoort. Eerst werd het spoor duurder. Daar is goed onderzoek naar gedaan, ook vanuit de Kamer zelf. Toen ontstonden er technische problemen met de beveiliging. Ook de levering van het materieel en de exploitatie zijn nog steeds een probleem. We zullen daardoor een groot verlies op de begroting moeten inboeken. De ChristenUnie vindt het voorstel van de minister om de hsl te integreren met het hoofdrailnet op zichzelf goed, maar het moet wel zorgvuldig gebeuren. Er moeten dan ook echt voordelen zijn voor de reiziger. We blijven erop terugkomen dat de Reiziger, die we altijd met een hoofdletter R schrijven, voorop moet staan. Ook juridisch en financieel moet het waterdicht zijn. Terecht trekken we nu met elkaar tijd uit om de nodige vragen te stellen en om daar van de minister reacties op te krijgen. Ik kom allereerst op de financiën. Er is al veel over gezegd. Ik heb zelf namens mijn fractie via de commissie nog een aantal aanvullende vragen gesteld over de berekening van de gemiddelde gebruiksvergoeding. Ik bedank de minister ervoor dat we die antwoorden inmiddels hebben gekregen. Het lijkt wel een beetje op goochelen met cijfers, maar dat zegt misschien meer over onze beleving van de antwoorden, omdat die rekensommen toch weer wat anders lagen dan wij op het eerste gezicht gedacht hadden. Wij willen graag van de minister weten of er aan de berekeningen juridische risico's vastzitten. Wij blijven het vreemd vinden dat de nadruk blijft liggen op de stelling dat NS per jaar gemiddeld 101 mln. zou gaan betalen voor de hsl, terwijl dit bedrag feitelijk veel lager is omdat de ingroeikorting is weggestreept. Tegelijk wordt de rente op de uitgestelde betaling meegerekend, terwijl rente juridisch gezien helemaal geen onderdeel is van de gebruiksvergoeding. Is de minister bereid om de gebruiksvergoeding en de rentevergoeding te splitsen, zodat helder is hoe groot beide componenten zijn? Daar willen wij graag duidelijkheid over hebben. Gezien de tijd sluit ik mij aan bij een aantal andere vragen over de financiën, die collega's voor mij hebben gesteld.

Ik kom op de toeslagen. Met name de collega van de SP heeft daar al wat over gezegd. In het verleden hebben wij er vaker op aangedrongen dat het er voor de reiziger beter op moet worden als er een hsl-deal komt. In dat opzicht zijn we teleurgesteld dat de herziening van de concessie niet is aangegrepen om van de toeslagen af te komen voor de binnenlandse treinen, en om integraal voor het hele hoofdrailnet te bekijken wat het beste tariefsysteem is voor de toekomst, gericht op reizigersgroei. Dat laatste moeten we namelijk steeds in ons achterhoofd houden. De hsl-toeslag maakt reizen moeilijker, met name voor reizigers zonder abonnement, want zij moeten voor elke rit weer in de rij gaan staan bij de automaat. Dan ben je de reistijd die je bij wijze van spreken kunt winnen met de trein, alweer kwijt en kun je ook niet in de eerstvolgende trein springen.

De toeslag maakt de hsl ook te duur. De hsl-route is korter, maar de snelheid tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Rotterdam is nauwelijks hoger dan die van de gewone intercityverbinding tussen Zwolle en Groningen. Ik heb het eens met elkaar vergeleken. Je zou ongeveer vijf minuten tijdwinst boeken als je in de hsl zit. Als je de toeslag narekent, dan kom je uit op 80 eurocent per minuut aan reistijdwinst. Daar moet je dus 80 eurocent voor betalen. Je komt dan uit op een aardig uurtarief, dat veel te riant is voor de NS. Maar waar betaal je dan voor? Je hebt dan wel

een snellere verbinding, maar die is heel erg beperkt en je moet er behoorlijk extra voor betalen. Waarom worden stoptreinen niet goedkoper als reistijd het criterium is? Daar zitten reizigers immers langer in dan in een intercity. Het is niet uit te leggen dat we de concessies wel integreren, maar de tariefssystemen niet, en dat we een hybride systeem houden dat voor de ene trein op basis van afstand is en voor de andere trein op basis van reistijd. Dat wordt nog erger als straks ook binnenlandse intercity's over de hsl gaan rijden. Ik hoor de omroepberichten al: de stoptrein naar Eindhoven heeft een vertraging van tien minuten, u kunt ook gebruikmaken van de Fyra, ren dan wel even snel naar de automaat om een kaartje met toeslag te kopen.

Mijn fractie vindt het antwoord van de minister uit de schriftelijke ronde op vraag 17 over de toeslagen intrigerend. Er werd net gezegd dat een motie waarin wordt verzocht om onderzoek is weggestemd, maar er blijkt toch onderzoek te zijn gedaan. Dat blijkt in ieder geval uit het antwoord op vraag 17. Als er geen toeslagen zouden zijn, dan zou de bezettingsgraad van de hsl hoger zijn dan 100%. Kortom, dan zou het een doorslaggevend succes zijn. Volgens de minister is dat echter een probleem, want de reiziger krijgt dan te maken met overvolle treinen. Vanuit welk perspectief zijn we nu naar deze verbinding aan het kijken? Dan laat NS toch meer treinen rijden? Waarom is dat in een dergelijke businesscase niet doorgerekend? Kortom, met wat voor blik kijken we naar het probleem? Bekijken we het alleen maar vanuit financieel oogpunt of vanuit de reiziger? De reiziger zou toch centraal staan? Als je het vanuit de reiziger bekijkt, dan kom je anders uit, met name op het gebied van toeslagen. Wij willen af van de toeslagen bij binnenlandse verbindingen.

Ik kom op de dienstregeling. Integratie met het hoofdrailnet klinkt mooi, maar er is geen zekerheid dat NS met nieuwe binnenlandse treinen over de hsl gaat rijden. Wij willen meer garanties. Het is nu zelfs niet eens een inspanningsverplichting. Er zijn keiharde afspraken nodig, omdat het over veel geld gaat en er ook veel onzekerheden zijn zoals ombouw of aanschaf van materieel, inpasbaarheid in de dienstregeling door de snelheidsverschillen, en de gevolgen voor de bediening van stations als Dordrecht. Wij vinden ook de plannen voor Brabant nog steeds vaag. Brabant krijgt waarschijnlijk een hsl-shuttle met Antwerpen, maar een keer per twee uur is wat ons betreft een onacceptabele verslechtering ten opzichte van de huidige Beneluxtrein die eenmaal per uur rijdt. Ook daar zouden we graag oplossingen voor zien. We hebben trouwens de Kamer om een uitspraak daarover gevraagd.

Ik kom op het hoofdrailnet en de concessie. Ik heb mij aangesloten bij het terechte verzoek van collega Aptroot om de plannen van FMN goed door te rekenen. Ik heb daar in de hoorzitting aandacht voor gevraagd. Er zat volgens mij geen gefrustreerde vertegenwoordiger van FMN, maar iemand die vindt dat zijn plannen rechtgedaan moeten worden, in een eerlijke afweging met datgene wat NS ons hier voorlegt. Wij vinden dus dat dat ook moet gebeuren. Dat is best mogelijk binnen een week of zes. Ik denk niet dat het voor het weekend al klaar is. Dat zeg ik ook tegen de heer De Jong. Maar als je een week of zes de tijd neemt, dan kun je een onafhankelijk iemand erbij vragen. Er zijn best mensen voor beschikbaar in Nederland. NS moet dan alle cijfers op tafel leggen, zodat wij er goed naar kunnen kijken. Dan kunnen we ook echte conclusies trekken. Wij willen dat dit zorgvuldig gebeurt. Het gaat om heel veel geld en om afspraken voor de komende jaren. Nogmaals, dan mag de reiziger ook van ons verwachten dat we ervoor gaan.

Wij willen ook meer informatie over de bereikbaarheid van de landsdelen, want er lijken geen goede afspraken te zijn over de verbetering van de reistijd en de frequenties. Integratie met het hoofdrailnet is bijvoorbeeld een mooie kans voor het doortrekken van hsl-treinen naar Zwolle en Groningen. Dan kan over de Hanzelijn gelijk 200 km/u gereden worden. Ik lees daar echter in de stukken helemaal niets over. Het biedt ook mogelijk-

heden voor het doortrekken van stoptreinen uit Noord-Nederland, vanaf Zwolle, als intercity naar de Randstad. Dat sluit aan bij wat de heer Haverkamp net zei. Het is ook genoemd in de hoorzitting. Het is een grote wens van het noorden. Dan zou je een kwartierdienst krijgen rond Zwolle, maar daar moeten dan wel harde afspraken over worden gemaakt. Wij willen dat soort zaken helder op tafel hebben, zodat we het goed kunnen doen met elkaar. Uiteindelijk moet de reiziger er beter van worden. Het moet financieel en juridisch kloppen, maar de reiziger moet steeds het uitgangspunt blijven. Daar moeten we maximaal voor gaan. Dat zullen wij zeker doen, zowel bij de HSA als bij de rest van de concessie.

De heer **De Jong** (PVV): Ik werd zojuist rechtstreeks aangesproken. Ik heb een kosten-batenanalyse voorgesteld. Ik heb er vertrouwen in dat deze minister, als zij dat wil, op korte termijn FMN en NS om de tafel kan krijgen en daarmee in gesprek kan gaan om op papier te krijgen wat de werkelijke situatie is. Een onafhankelijk onderzoek waar de heer Aptroot naar vraagt, kost wellicht meer tijd dan nodig is. Ik zeg helemaal niet dat ik dat voorstel niet zou steunen. Het is ontzettend goed om dat te doen, maar we hebben ook met de HSA te maken en met een financiële werkelijkheid die er bepaald niet rooskleurig uitziet. Kan de heer Slob, het voorgaande meenemend, instemmen met de oproep aan de minister voor een kosten-batenanalyse?

De heer **Slob** (ChristenUnie): We kunnen dat soort oproepen altijd doen aan de minister. Mijn punt, dat aansluit bij wat de heer Aptroot al had aangegeven, heeft met name te maken met de beoordeling van de plannen van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland, waarin de minister vrij stellig is. Wij willen graag een gedetailleerde beoordeling van die plannen. Die moet nu ook gedaan worden. Er zitten heel mooie kanten aan. Wij willen namelijk een beoordeling van die plannen zoals ze zijn ingediend. Daartussen zitten nog de nieuwe verbindingen tussen Weert en Roermond, Amsterdam en Apeldoorn, en de stoptrein Zwolle-Leeuwarden. Als NS meent dat het niet kan, dan moet dat aangetoond worden. Maar zet die partijen dan om de tafel met een onafhankelijke persoon erbij. Dan hebben we alles op tafel en kunnen we het zien. Ik hoop dat er in het belang van de reiziger, welke kant het ook uitvalt – misschien krijgt FMN nog wat meer of scherpt NS het plan aan – op dit soort punten verbeteringen plaatsvinden. Het moet financieel kloppen, dus kosten en baten moeten ook op een rijtje worden gezet, maar dit is onze insteek, weer vanuit de reiziger geredeneerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vind dit een heel opmerkelijk overleg. Het komt erop neer dat nu allerlei partijen om een vervolgonderzoek vragen. Ik zie dat als een brevet van onvermogen voor de minister. Het lijkt net alsof zij op een achternamiddag een besluit heeft genomen over deze concessie. Deze opmerking is ook gerelateerd aan het oplossen van de problemen van de hsl. Ik mag haar een beetje als een baksteen laten vallen, want de heer Aptroot had wel een punt toen hij zei dat we hier ook in februari vorig jaar een uitgebreid debat over hebben gevoerd. Toen waren eigenlijk alleen de VVD en D66 daar nog wat kritisch over, maar de rest van de partijen, inclusief de Partij van de Arbeid bij monde van mevrouw Dijkema, waren daar niet kritisch over. Ik heb het citaat waar dat uit blijkt meegenomen, maar dat ga ik niet voorlezen, want dat kost mij te veel tijd.

De heer **Verhoeven** (D66): Wat mij betreft mag mevrouw Van Gent daar wel een extra minuutje voor.

De **voorzitter**: Nee.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Van de heer Verhoeven mag dat wel, maar ik denk niet dat de voorzitter dat toestaat. Ik heb het bewijsmateriaal bij me. De PvdA maakt hier een draai waar ik bijna duizelig van wordt. De heer Aptroot en de heer Verhoeven hebben nu heel veel plezier, maar het onderzoek waarnaar gevraagd wordt, vind ik een soort motie van wantrouwen voor de minister. Het is echter geen onbezonnen actie geweest. Het heeft heel duidelijk te maken met de vraag wie dat goed kan doen. De minister had steun van een grote meerderheid van de Kamer om die weg in te slaan. We moesten ook nog een naar Paars akkefietje oplossen. Laten we dat maar gewoon zo noemen. Ger Koopmans, oud-lid van deze commissie, zei altijd zo prachtig: HSA staat eigenlijk voor Hopeloos Slecht Aanbesteed. Iedereen is er met open ogen ingetuind. Netelenbos vond namelijk dat ze een prachtige deal had. KLM en NS wilden per se dat het op deze manier zou doorgaan. Overal werd geld ingeboekt op de begroting van het Rijk. Het aantal passagiers? Het kon niet op, het kon niet gekker. Per saldo was dat gewoon een zeer slechte, overdreven deal waar geen der partijen aan kon voldoen, maar tegen beter weten in werd het op een dergelijke manier met elkaar geregeld.

Minister na minister heeft dit probleem niet opgelost. We vroegen ons op een gegeven moment af: laten we de zaak failliet gaan, wat is de beste deal voor de belastingbetaler en reiziger, hoe moeten we met dit zaakje tot een goed einde komen? Ik ben niet degene die altijd voor in de rij staat om deze minister te steunen en voor haar de wave in te zetten als ze weer met een plan komt voor het verbreden van de zoveelste weg of voor het aanleggen van asfalt. Maar met de manier waarop zij dat heeft aangepakt, heeft de minister wel een punt. Er zat gewoon een lijk in de kast. Dat zeg ik ook tegen de heer Aptroot. VVD, D66 en de PvdA waren er allemaal bij toen deze deal werd gesloten. GroenLinks vond het indertijd geen goede deal. Dat lijk moest gereanimeerd worden en dat was helemaal niet makkelijk, want het was bijna dood. Daar heb je dus wel iets voor nodig. Maar de minister heeft het lijk gereanimeerd. Dat moest zij ook doen. Die opdracht had de minister meegekregen. De slechte deal moest gerepareerd worden, de minister heeft haar knopen geteld en uiteindelijk is dit voorstel eruit gekomen.

Als ik nog eens nadenk over zo'n onderzoek en over de Rekenkamer, dan moet ik concluderen dat de minister óf op een achternamiddag een beetje een flutvoorstel heeft zitten tikken – dat is niet mijn idee – óf dat er een weloverwogen afweging is geweest. In mijn ogen is het, zoals de heer Haverkamp het zegt, het beste voor de belastingbetaler en de reiziger. Ik wil glashelder van deze minister horen of mijn analyse juist is. Hoe kijkt zij aan tegen nieuwe onderzoeken? Voelt zij zich niet een beetje in de rug aangevallen? De heer Aptroot heeft haar zeker aangevallen. Dat is een bittere pil. Maar ze is ook in de rug aangevallen door de heer Verhoeven en de heer Monasch, die een beetje loopt te flirten met Virgin. Dat zag ik ook tijdens de hoorzitting. Maar alles kent zijn prijs. Zei mevrouw Dijkema in februari vorig jaar niet heel scherp het volgende? Nu moet ik haar toch maar even citeren. «De aanbestedingen uit het verleden zouden ons juist moeten leren dat het helemaal niet zo'n goed idee is om het op deze manier aan te pakken. Straks krijgen we weer allerlei onbezonnen acties, biedt iedereen tegen elkaar op en moeten wij uiteindelijk weer de rekening gaan betalen.» Wij kunnen de invalshoek van de minister dus steunen. Maar als het aankomt op de invulling van de concessie, gaan wij wel heel nauwkeurig bekijken hoe het zit met prestatieafspraken, met de reiziger en met allerlei praktische invalshoeken, ook voor diezelfde reiziger, want dat moeten we heel goed en heel precies gaan regelen. Maar ik mag aannemen dat de minister dat scherp op het netvlies heeft, zeker nu ik haar zo volmondig steun.

De **voorzitter**: De heer Monasch wil u een vraag stellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat vind ik fijn. Daar had ik al een beetje op gehoopt.

De heer **Monasch** (PvdA): Mevrouw Van Gent vroeg er zo om. Zij solliciteerde ernaar dat ik haar wat zou vragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het hoeft niet.

De heer **Monasch** (PvdA): Zal ik het nu doen? Ik zal haar een gunst bewijzen.

Helaas citeert mevrouw Van Gent maar een klein deel. Als ik een debat inga, zijn de zaken voorbereid. Mevrouw Dijkma heeft gezegd dat we moeten leren van het verleden, maar dat we er open voor staan. Ik heb als woordvoerder elke keer, juist aan het begin van dit proces, gezegd: alle opties staan open, onderzoek alles, behoud het goede en dan komen we tot een conclusie. Dat is de inzet geweest. Mevrouw Van Gent kan hier nog heel veel toeren van maken, leuk doen en lollig doen, maar het zijn dezelfde sprookjes als die waarin de heer Aptrout gelooft. Het is jammer dat de samenwerking tot dit resultaat heeft geleid in de loop der jaren. Het gaat erom dat wij hebben gezegd: open erin, ook in het belang van NS, en dan kunnen we bekijken wat het beste is voor de hsl en voor de rest van het hoofdrailnet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Monasch doet mij denken aan een van de poppetjes uit de Muppets die lopen te mopperen op een balkonnetje.

De heer **Monasch** (PvdA): Dan zal ik maar niet zeggen waar de Muppets mij in dit verband aan doen denken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Monasch maakt een opmerking die onder de gordel is. Dat heeft hij weleens vaker gedaan. Het is een beetje zielig, maar hij doet maar lekker.

Mevrouw Dijkma heeft op 1 februari gezegd: «Als we onze enige hogesnelheidslijn wel in de uitverkoop doen – daarvan is sprake als je de lijn aan bijvoorbeeld de Deutsche Bahn geeft – is het de vraag welke invloed je kunt uitoefenen op een vervoerder als er opnieuw problemen zijn. Ook is het de vraag hoeveel dit de Staat kost. Ik ben hier wel sceptisch over, omdat er ook goede redenen zijn om het hoofdrailnet in handen van NS te houden. De aanbestedingen uit het verleden zouden ons juist moeten leren dat het helemaal niet zo'n goed idee is om het op deze manier aan te pakken.» De situatie was glashelder. VVD en D66 waren kritisch en mevrouw Dijkma heeft de minister een andere opdracht gegeven. De heer Monasch draait en dat moet hij zelf weten, maar dan mag ik dat toch wel concluderen en zeggen?

De **voorzitter**: Nu bent u een beetje aan het uitlokken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is niet lollig bedoeld. Ik ben bloedserius.

De **voorzitter**: We gaan niet langer aan uitlokking doen. Ik stel de heer Monasch nog één keer in de gelegenheid om kort te reageren. Daarna vervolgt mevrouw Van Gent haar betoog.

De heer **Monasch** (PvdA): Mevrouw Van Gent bewijst mijn gelijk. Zij citeert mijn collega, die terechte vragen stelt – die vragen hoort iedereen te hebben – maar die niets uitsluit. Ook ik heb vanaf het moment dat ik woordvoerder ben geworden, voortdurend gezegd: slecht gedrag moet niet beloond worden, onderzoek alles. Ik zal de leden als ze dat willen, nog

meer citaten aanreiken, maar dit citaat bewijst eens te meer dat mevrouw Van Gent hier sprookjes verkondigt.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u vervolgt nu gewoon uw betoog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik geef nog wel een reactie op de opmerking van de heer Monasch. Hij kan praten wat hij wil, maar de PvdA is gedraaid en dat vind ik heel erg jammer. Volgens mij is de onbezonnen aanbesteding ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u vervolgt nu uw betoog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar er wordt mij een vraag gesteld. De PvdA is nog steeds niet genezen van de onbezonnen aanbesteding die indertijd heeft plaatsgevonden. Het leek er wel op bij mevrouw Dijkma, maar de heer Monasch gaat weer op dezelfde weg voort. Voorzitter. GroenLinks heeft vaker aandacht gevraagd voor de toeslag op de treinkaartjes. Ik begrijp niet waarom reizigers per se meer moeten gaan betalen voor een snellere verbinding. Als de automobilist opeens 130 km/u mag rijden, dan wordt het voor hem niet duurder, afgezien van wat extra benzine. De toeslagen zijn nu hoog en de reizigersaantallen in de trein zijn te laag. Waarom ga je er niet eerst voor zorgen dat die treinen vol komen met dezelfde tarieven? Dat gaf ook de heer Slob aan. Als die treinen bijvoorbeeld 70% bezettingsgraad hebben, dan kun je bekijken of een kleine toeslag misschien redelijk is. Ik kom op Lansingerland. Eigenlijk heeft de heer Aptroot daar al een aantal indringende vragen over gesteld. Ik vind het een heel rare draai dat de geluidsnormen langs de hsl opeens streefwaarden zouden zijn. Die rare draai is niet aan de omwonenden te verkopen. Ik wil dus graag opheldering van de minister. Hoe gaat zij dit oplossen? Het kan namelijk zo niet.

Dan hebben we nog Den Haag – Breda – Antwerpen. Tijdens de hoorzitting was er ook een vertegenwoordiger van de Belgische spoorwegen. Ik heb hem toen enkele vragen gesteld over het beruchte, beroemde treinstel dat aangeschaft zou worden. Zij antwoord was verbijsterend. Hij zei namelijk dat dat treinstel helemaal niet besteld is en dat NMBS geen partij is in deze kwestie. Hij verwees mij vervolgens vrolijk door naar de minister. Nou, daar zit ze. Er is toch ook nog een akkefietje met de Hedwigepolder? De Belgen zijn al niet blij met ons, dus het lijkt erop dat ze wraak nemen. De diplomatieke verhoudingen lopen al in de soep, niet alleen met de Belgen, maar zo langzamerhand in heel Europa. Hoe zit het precies? Welke stappen gaat de minister zetten om dit lelijke smetje op te lossen?

De **voorzitter**: Voordat ik de minister het woord geef voor de beantwoording, zeg ik de Kamerleden dat er zes blokken zijn: algemeen, afwegingsproces, marktconformiteit, financiën, decentralisatie, overige. Ik stel voor om in eerste instantie één interruptie te doen en vervolgens misschien door te schuiven naar twee interrupties. Ik zie dat de leden twee interrupties willen. Dat is haalbaar, maar dan moeten de leden niet zulke lange betogen houden als in eerste termijn. Iedereen, ook de minister, heeft er belang bij dat er een ruime tweede ronde komt voor de conclusies. Ik stel voor om per blok de antwoorden van de minister af te wachten en daarna de interrupties te plegen. Ik geef de leden twee interrupties, indien zij toezeggen dat ze kort van stof zijn bij het stellen van vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Vrij kort na mijn aantreden in oktober 2010, ben ik inderdaad naar de Kamer gegaan en heb ik, in een toen nog vertrouwelijke sessie, aangegeven dat

er een groot probleem was. Dat probleem was op zichzelf bekend. Daar was al vele malen in de Kamer over gediscussieerd. Zowel mijn voorgangers als de Kamer zijn in dit kader nooit tot definitieve besluitvorming gekomen. Het probleem houdt in dat er een aanbesteding was gedaan in 2001, die uiteindelijk niet haalbaar bleek voor de partij die de aanbesteding gewonnen had. Je kunt dan een eindeloze exercitie houden over hoe het allemaal in het verleden gelopen is. Daar heb ik natuurlijk ook vele malen naar gekeken, maar ik zag het in ieder geval als mijn taak om daar een oplossing voor te realiseren. Dat was een complex proces. Mevrouw Van Gent sprak over het reanimeren van een lijk. Dat vind ik wel de minst smakelijke vergelijking die erbij zat. Maar het was niet gemakkelijk als hulpverlener. Ik heb het gevoel dat ik nu als hulpverlener ook een beetje onder vuur lig. Dat is tegenwoordig vaker het geval met hulpverleners. Maar goed, ik ben blij dat ik nu van de Kamer de ruimte krijg om het voorstel ook met vuur te verdedigen, want als we niets gedaan zouden hebben, dan hangt er boven ons hoofd een dreiging van 2,4 mld. aan schade voor de Staat. De trein zou daarbij weliswaar nog één jaar doorrijden, maar wel voor rekening/risico van het Rijk. Daarbij zouden de aandeelhouders NS en KLM 298 mln. kwijt zijn. Dat is natuurlijk de meest onwenselijke optie.

Ik heb de Kamer vertrouwelijk geïnformeerd over het probleem en hoe complex en ingewikkeld dat is. Daarnaast heb ik ruimte gevraagd om daarmee aan de slag te gaan. De Kamer heeft mij die ruimte gegeven. Naar aanleiding daarvan heb ik zes verschillende scenario's bekeken, waarover ik de Kamer heb geïnformeerd in mijn brief van 18 november. Scenario één, het nulscenario, is niets doen. Dat lijkt mij geen optie. Scenario twee is een verlaging van de concessievergoeding. Dat zou betekenen dat je nog hoogstens een deel af kunt trekken – dat doe ik nu ook – van de dingen die niet goed zijn gegaan bij de Staat. Maar je redt daarmee nooit het gat dat er was. Dat kun je verder niet opvullen, want dan zou er sprake zijn van staatssteun. Ook die optie was voor mij dus vrij snel van de baan.

Scenario drie is een nieuwe aanbesteding. Ik heb de Kamer een rapport van BCG vertrouwelijk doen toekomen. Het eindresultaat daarvan heb ik wel in een openbare brief gezet. In het rapport staat dat BCG verwacht dat marktpartijen nooit meer dan 60 mln. zouden bieden. Ik ga daar straks wat dieper op in naar aanleiding van de vragen die daarover gesteld zijn. Een nieuwe aanbesteding betekent ook dat je het probleem krijgt van de discontinuïteit van zo'n aanbestedingsproces. Dat duurt ongeveer twee jaar. Ik wist dat HSA het niet meer twee jaar zou uitzingen. Dan kunnen treinen misschien nog een jaar doorrijden, maar daarna is er stilstand totdat je opnieuw aanbesteed hebt. Hetzelfde geldt voor optie vier: de onderhandse gunning aan anderen en aan NS.

Optie vijf is vrije concurrentie. Dan zou je verschillende partijen tegelijkertijd laten rijden, maar dan heb je het probleem dat je niet meer één deal afsprekt, waardoor je weet dat er in goede tijden en in slechte tijden gereden wordt. Dan gebruikt iedereen alleen maar datgene wat hem het beste uitkomt en wordt er dus niet gereden op de moeilijke momenten waarop er minder publiek is.

Er bleef voor mij maar één optie over: HSL-Zuid opnemen in het hoofd-railnet. Voor een liberale minister is dat inderdaad geen gemakkelijke keuze. Ik kan nog heel veel uitleggen, maar ik ben niet over één nacht ijs gegaan.

Nadat ik de zes scenario's had bekeken en voor mezelf had afgewogen, heb ik de Kamer gevraagd om een nieuw vertrouwelijk algemeen overleg, omdat ik aan wilde geven voor welke optie ik gekozen had, en omdat ik voor de tweede stap de goedkeuring van de Kamer had willen krijgen. Dat kun je niet in openbaarheid doen. De Kamer heeft mij toen gezegd dat zij geen behoefte heeft aan een besloten, vertrouwelijke vergadering en dat zij mij alle steun geeft om de optie verder uit te werken. Ik heb in mijn



brieven van 5 juli en 19 juli aan de Kamer niet gezet dat ik alleen nog maar met een bepaalde optie verderga, want die informatie is vertrouwelijk. Maar ik heb hierin wel tot twee maal toe aangegeven dat ik dit traject zorgvuldig aan het leggen was naast het paralleltraject tot onderhandse gunning van het hoofdrailnet, zodat de goede lezer ook wel had kunnen zien dat ik deze kant opging.

Voor een aantal van de leden blijft het misschien de vraag waarom je niet tegelijkertijd allerlei verkenningen op het gebied van openbare aanbestedingen kunt aangaan. Daar kom ik zo nog op terug, want er zijn specifieke vragen over verschillende partijen gesteld. Juridisch gezien kun je niet zomaar met iedereen het gesprek aangaan. Op het moment dat je dat doet, ga je al de eerste stappen van een aanbestedingsproces in. Ik zal daar zo nog wat meer over zeggen.

Dit is in algemene zin de context van hoe ik hier nu uiteindelijk gekomen ben, waarom ik dit voorstel heel graag wil verdedigen en waarom ik denk dat het uiteindelijk de beste oplossing is. Op de inhoud daarvan zal ik ook ingaan.

Er zijn vragen gesteld om op verschillende manieren, voor verschillende varianten, nader onderzoek te doen. Ik wil straks heel graag met de Kamer bekijken wat ik haar kan leveren, maar er is eigenlijk geen tijd. Niet voor niets zit een groot deel van het HSA-personeel hier. De High Speed Alliance staat op omvallen. Het is twee voor twaalf. Dat betekent dat het heel erg belangrijk is om na dit debat op hoofdlijnen te weten of we met elkaar met deze deal akkoord gaan of niet. We hebben nog een ander debat over het hoofdrailnet en de invulling daarvan, maar na dit debat wil ik op hoofdlijnen van de leden weten of het hom of kuit wordt. Ik zal er zo bij de decentralisatiediscussie wat dieper op ingaan, want daar blijft het in het nader onderzoek vooral op hangen. Ik zal ook ingaan op de andere vragen om nader inzicht.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit is geen interruptie, maar een verduidelijkingsvraag. De minister geeft heel nadrukkelijk aan dat zij op hoofdlijnen wil weten of de Kamer akkoord gaat. Kan de minister hier heel klip-en-klaar aangeven wat zij verstaat onder een hoofdlijn? Als je namelijk aan alle mensen rond de tafel vraagt wat de hoofdlijnen zijn, dan zijn we de hele hsl met elkaar aan het ontwarren, want iedereen heeft daar andere beelden bij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De hoofdlijnen zijn voor mij de deal rondom HSA en de hoofdlijnen van het hoofdrailnet. Het betreft dus de deal die ik met de Nederlandse Spoorwegen heb gesloten. Dat houdt in dat het gaat om de reikwijdte van het net. Ik wil er bij het onderwerp decentralisatie best op ingaan hoe precies het allemaal is. De Kamer kan zeggen dat de hoofdafspraken prima zijn, maar dat zij bijvoorbeeld wil dat er afspraken worden gemaakt over extra rijden op het nachtnet. Als de Kamer met mij verder spreekt over het hoofdrailnet, dan kan zij best zeggen of er iets meer of iets minder in moet, maar het gaat om de hoofdlijnen van het hoofdrailnet, de samenvoeging daarvan en de reikwijdte daarvan. Ik kom daar graag op terug, maar ik zeg het maar aan het begin, zodat de leden kunnen beluisteren of mijn antwoorden hen voldoende bedienen. Maar we hebben geen tijd. Ik heb gevraagd hoe lang het duurt het om bijvoorbeeld al de lijnen te onderzoeken. Dat kan niet in een weekend, maar ook niet in zes weken. Als je dat goed wilt doen, heb je daar meer tijd voor nodig.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nog even ter verduidelijking. Stel dat er hier fracties zijn die op zichzelf akkoord gaan met de integratie en de deal, maar die geen toeslagen willen en die willen dat er nog even verder wordt gekeken naar de concessie als het gaat om wat er met FMN gebeurd is en

dat het onderzoek er nog komt. Dat kan toch los van het principeakkoord dat de minister krijgt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Dat betekent dat ik van de Kamer op een kleiner punt van de onderhandeling geen gelijk krijg of ander huiswerk krijg. Ik zal dan op dat punt moeten heronderhandelen. Maar als leden alles in de lucht laten hangen totdat zij alle duidelijkheid hebben, dan hebben we een probleem met elkaar. Dat wil ik de leden vooraf zeggen. Als de Kamer beslist om het toch te doen, is dat haar goed recht, maar dan hebben ik en een heleboel andere mensen die hier vandaag meekijken, een probleem.

Voorzitter. Er is gevraagd naar de marktconsultatie. Ik snap dat heel goed. In februari heb ik inderdaad aangegeven dat dit ook betekent dat ik met andere partijen ga spreken, maar onder andere door het BCG-rapport ben ik er vrij snel achter gekomen dat het spreken met andere partijen nooit datgene kan opleveren wat de integrale deal met NS wel gaat opleveren. De juristen bij ons op het ministerie hebben ook aangegeven dat het niet mogelijk is om met derden meer dan verkennende gesprekken te voeren. Eén partij heeft zich bij ons gemeld: Virgin. Mogelijk heeft de Kamer tijdens de hoorzitting de indruk gekregen dat het bedrijf 100 mln. wilde bieden. In het gesprek met ons heeft Virgin geen bod van 100 mln. uitgebracht. Op dat moment lag ook het bod van NS buiten. Virgin heeft wel gemeld dat het een recovery-operatie wil uitvoeren. Maar dan zouden we het hogesnelheidsproduct opnieuw moeten opstarten en opnieuw in de markt moeten zetten, zonder dat het duidelijkheid is hoe de financiële risico's gedeeld worden. Ik ben niet op zoek naar een tijdelijke oplossing, maar naar een definitieve oplossing. Daarom ben ik verder niet op het bod ingegaan. Daarnaast speelde het feit dat juristen zeggen dat het een juridische betekenis heeft als je verkennende gesprekken gaat voeren met andere partijen. Derden kunnen dan namelijk mijn keuze aanvechten, omdat zij het gevoel hadden dat ze konden meedoen aan een dergelijke aanbesteding. Als ik tot inhoudelijke gesprekken was overgegaan, dan had ik alle gegadigden moeten nodigen. Vervolgens moet je alle gegevens daarover overleggen. De landsadvocaat heeft gezegd dat dat onvermijdelijk leidt tot een verplichting tot aanbesteding. Ik heb alle opties verkend en aan de hand daarvan de conclusie getrokken dat heraanbesteding naar verwachting een lagere opbrengst zou opleveren dan de oplossing die ik nu gekozen heb. Dat staat ook in het vertrouwelijke rapport van BCG, dat de commissie heeft gekregen. Het is natuurlijk altijd fijn om al je opties eindeloos te kunnen bekijken, maar dat gaat niet. Dat werkt niet binnen de aanbestedingsmogelijkheden. Daarom ben ik op basis van cijfers verdergegaan met de meest kansrijke optie.

Ik heb brieven gekregen van Arriva en Veolia. Daarin staat niet dat deze bedrijven het willen overnemen, maar wel dat ze het zeer kritisch volgen en dat ze vinden dat het een open proces moet zijn. Deze bedrijven zijn verder niet bij mij op gesprek geweest, maar Virgin wel.

Ik kom op de marktconformiteit van het voorstel. Ik kan mij voorstellen dat leden zeggen: het klinkt allemaal nog steeds mooi, u hebt een onderzoek waar niet meer gaat uitkomen en sluit vervolgens een deal, maar doordat niet iedereen een deal heeft kunnen maken, kan de Kamer dat niet goed beoordelen. De VVD-fractie maar ook andere fracties vragen hiernaar. Allereerst heeft de Kamer mij gevraagd om voorafgaand aan de begroting de deal te sturen. Dat was terecht, want als je de begroting behandelt, wil je wel weten of je een probleem hebt van 2,4 mld. of niet. Ik heb aan dat verzoek voldaan, maar ik heb in de brief ook gezet dat ik nog wacht op een marktconformiteitsonderzoek en dat er naar aanleiding daarvan nog wat dingen aangepast kunnen worden. Inmiddels heb ik twee onderzoeksrapporten binnen. Als de Kamer dat wenst, kan ik die geven. Het eerste is van Boston Consulting Group. BCG heeft aangegeven dat de deal in principe goed is, maar dat er nog één probleem is op het gebied van de energie-

prijzen. Dat heb ik ook in de antwoorden op de 230 vragen laten weten. Daarover hebben wij de afgelopen periode heronderhandeld. We hebben er zeer recent een oplossing voor gevonden, die inhoudt dat NS ons nog wat meer geld zal geven. Er was een positieve inschatting of, beter gezegd, een negatieve inschatting gemaakt van de energieprijzen in de toekomst. Tijdens de onderhandelingen hebben we dat aan de orde gesteld. Toen heeft NS gezegd dat de Staat garant moet staan voor de energieprijzen. Wij hebben daarop gezegd dat we dat niet willen. Vervolgens is er een bedrag afgesproken. BCG vindt dat dit bedrag te positief is ingeschat. We hebben daarom een tweeledige afspraak gemaakt. Ten eerste krijgen we nog 56 mln. extra van NS. Ten tweede wordt er in de komende jaren, in 2019 met de midterm review en aan het einde daarvan in 2024, bekeken of de energieprijs inderdaad te hoog was ingeschat. Zo ja, dan krijgt het Rijk daar 75% van terug en mag NS daar 25% van houden. Dat percentage is niet 100%, omdat we willen dat NS altijd geprikkeld blijft om te onderhandelen over een zo laag mogelijke energieprijs.

We hebben dit ook laten toetsen door een ander, Brits bureau: Oxera. Dat bureau heeft ons gezegd dat het er positief over zal oordelen. Het is de laatste dingen nu op papier aan het zetten.

De heer Verhoeven vroeg naar een rapport van de Rekenkamer, maar er liggen straks al twee rapporten, een van BCG en een van Oxera, waarin aangegeven wordt dat ze de deal verder marktconform achten. Ik hoop hiermee zijn vraag beantwoord te hebben. Normaal gesproken stuur ik die gegevens niet toe, maar ik kan mij voorstellen dat de Kamer ze vertrouwelijk wil hebben.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat de Kamer die gegevens wenst te ontvangen. Ik zie een aantal mensen vragend kijken.

De heer **Verhoeven** (D66): Voor de orde, we moeten later beslissen hoe we het willen krijgen. Want als het weer vertrouwelijk is, dan devalueert de waarde van die onderzoeken. Ik wil daar graag in een procedurevergadering met de collega's over spreken. We parkeren het dus even. Mijn vraag is beantwoord, maar de status van de informatie is nog niet duidelijk.

De **voorzitter**: Dat is helder. Ik denk dat de minister daar nog een antwoord op geeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is vertrouwelijk, want het gaat om bedrijfsgegevens die ten nadele van een bedrijf zijn als ze op straat komen te liggen.

Er is mij gevraagd of ik de marktconformiteit heb laten toetsen. Dat heb ik gedaan. Die bedrijven zeggen dat ik een marktconform voorstel heb. Tot op de energieprijzen voor de toekomst bekijken ze of het marktconform is. Daarmee heb ik ook van anderen de bevestiging dat het een goede deal is geweest.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik houd niet zo van vertrouwelijke stukken, maar ik begrijp dat niet altijd alles zomaar naar de Kamer kan. Als twee onafhankelijke bureaus zeggen dat het marktconform is, gaat de VVD ermee akkoord. Kunnen we de conclusie, zonder het hele dikke rapport, openbaar krijgen? Dan hoeven we ons niet af te vragen of we erover mogen praten of niet. Ik hoef alle tabellen en berekeningen dan niet te zien. Dan hebben we een openbaar stuk, een bevestiging. Ik ga ervan uit dat het voorstel marktconform is. Wat dat betreft zijn wij gerustgesteld, maar het zou helpen als de conclusie openbaar wordt gemaakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik bekijk wat ik met Tipp-Ex zou kunnen bereiken om de heer Aptroot ter wille te zijn. Oxera heeft ons onderhands aangegeven dat zij akkoord is, maar moet de conclusie nog op papier zetten. Naar aanleiding van de conclusie van BCG hebben we opnieuw onderhandeld en Oxera erbij betrokken. Het moet mogelijk zijn om de conclusies op de een of de andere manier naar de Kamer te sturen en openbaar te maken.

De **voorzitter**: Dan hebben we dat afgesproken.  
De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kom te spreken over de financiën en de stabiliteit van de cijfers. Ten eerste sta ik nog steeds achter de brief die ik de Kamer op 18 november heb gestuurd, waarin ik heb aangegeven dat het 390 mln. is voor de begroting van I en M en dat het 200 mln. is voor de begroting van Financiën. Ik heb ook aangegeven dat we na 2024 – omdat we dan de concessie verlengen en een zekerheid van inkomsten hebben – 400 mln. ramen zodat we daarmee de lasten voor nu zo veel mogelijk beperken, want er is nu een probleem, waarbij we ons afvragen hoe zwaar dat hakt in wat we kunnen op het spoor en in andere dossiers. Het gaat natuurlijk nog steeds om een groot bedrag, waarvan het de vraag is of we het niet beter tien jaar geleden hadden kunnen afspreken.

Maar goed, het probleem ligt voor ons. Het had nog groter kunnen zijn: 2,4 mld. Uiteindelijk kost de problematiek de Staat in totaal 1 mld. Het klopt dat de minister van Financiën 166 mln. heeft opgenomen als eventuele dividendderiving van NS. Dat is geen extra uitgave. Ik verwacht ook niet dat die gerealiseerd zal worden. Sterker nog, uit de marktconformiteitsonderzoeken blijkt dat het moet kunnen met het rendement dat de organisatie nu heeft. Daarin wordt natuurlijk ook bekeken of wij andersom geen onredelijke eisen stellen aan NS. Maar ik heb ook gezien dat dit bedrag gereserveerd was. Ik ga ervan uit dat het niet ingezet hoeft te worden. Daarmee blijft het bedrag zoals het was, behalve dat het nu al 56 mln. voordeliger wordt omdat NS dat bedrag voor de energieprijzen nog extra naar ons doet toekomen. In de toekomst wordt het misschien nog voordeliger als de energieprijzen niet zo hoog blijkt te zijn als NS hem had ingeschat.

Meer mensen vroegen naar de financiële opbouw. De PvdA vroeg hoe het zit met 101 mln. versus 60 mln. per jaar. Met andere woorden, waarom zou NS 101 mln. gaan betalen als in het BCG-rapport staat dat het bedrag gemiddeld 60 mln. zal zijn? NS wil dat om diverse redenen. Er zijn verbeteringen mogelijk doordat je het hoofdrailnet en het hsl-netwerk combineert. In het BCG-rapport worden al verbeteringen genoemd, maar het gaat vooral om synergievoordelen doordat je geïntegreerde treindiensten kunt laten rijden. Die gelden zowel voor de kostenkant als voor de opbrengstenkant. Als je die twee dingen los aanbesteedt, dan heb je die voordelen niet. Er zitten ook kleine aanpassingen in de hsl-concessie, bijvoorbeeld in de daluren een trein minder. Een van de door BCG gesuggereerde verbeteringen is het opmaken van het garantie- en startkapitaal. Dat is nu al voor het grootste deel op, maar dat kunnen ze er nog wel voor een deel in stoppen.

Het heeft voor NS ook strategische waarde, omdat het voor NS complexer is als een ander op het spoor zit. Gemiddeld is het bedrag 101 mln. per jaar. NS is bereid om dat ervoor te betalen. NS kan het zich niet veroorloven om nog een keer in zo'n debacle te komen. Daarom duurden de onderhandelingen zo ontzettend lang. Ik begon met een onderhandeling over de HSA-concessie. Doordat ik de zes opties langsliep, kwam ik vervolgens op een onderhandeling over de HSA-concessie en het hoofdrailnet. Dat maakte het ook complex. Daar kwam bij dat er discussies werden gevoerd over al dan niet decentraliseren. De onderhan-

delingen verliepen van beide kanten moeilijk, stroef en zwaar. Wij vinden dat de belastingbetaler en de reiziger hier zo min mogelijk van moeten merken. Maar zo'n bedrijf maakt zich er ook zorgen over dat het kan omvallen, omdat het verplichtingen aangaat die het in de toekomst niet waar kan maken. Het was dus heel erg complex. Uiteindelijk zijn we gekomen tot 101 mln. voor de concessie HSA en tot 80 mln. voor het hoofdrailnet. Die 80 mln. voor het hoofdrailnet is tot stand gekomen doordat er in het regeerakkoord staat dat 160 mln. extra aan efficiency op het hoofdrailnet gerealiseerd moet worden en dat ProRail en NS dat bedrag samen moeten opbrengen. We hebben bekeken waar dat het beste kan plaatsvinden en welk deel ProRail moet oppakken en welk deel NS. Zo zijn we gekomen tot de verdeling waarbij NS 50 mln. extra gaat doen. De huidige stand van zaken is dat NS 30 mln. betaalt op het hoofdrailnet. De bedoeling was dat NS 166,5 mln. zou betalen op de HSA. De deal die wij nu hebben is dat dit bedrijf 101 mln. gaat betalen op de HSA en 80 mln. op het hoofdrailnet. Waarom is dat zo uit verhouding? Dat was ook historisch al zo.

Worden de bedragen gecorrigeerd voor inflatie? Voor het HSA-traject is dat het geval, want daar was al inflatie in meegenomen. Voor het hoofdrailnet is dat niet het geval. In het verleden was dat ook nooit zo. In de deal heb ik nu het bedrag van 80 mln. vastzitten, terwijl het bedrag van 101 mln. wel voor inflatie gecorrigeerd zal worden.

Kunt u niet meer doen op het gebied van efficiency? Het bedrag van 160 mln. is al een heel grote efficiëncyslag, want daarbij gaat het eigenlijk al om de taakstelling voor de spoorsector. Die kunnen alleen maar gerealiseerd worden door efficiënter te zijn. De extra kwaliteitseisen die we nu al op hoofdlijnen voor het hoofdrailnet gesteld hebben, moeten ook uit efficiency gerealiseerd worden. We hebben bijvoorbeeld een discussie gevoerd over de toiletten in de trein. Die toiletten zijn er nu in opgenomen. Die zullen toch gerealiseerd moeten worden door ergens anders op te gaan besparen. In the end moeten de extra kwaliteitseisen, zoals toegankelijke frequentieverhogingen, ook door efficiencyverbetering gerealiseerd worden. Daarom heb ik efficiency meegenomen in deze deal. Ik kom op de gebruiksvergoeding en de rentevergoeding. De heer Slob zei dat het voor hem wat onhelder wordt als we de gebruiksvergoeding over de hele periode hebben en de rentevergoeding over het jaar, of precies andersom. Ik ontvang gemiddeld 101 mln. per jaar voor de hsl. Dat is inclusief de rente op de uitgestelde concessievergoedingen. De rente bedraagt in totaal 69 mln. Dat is een totaalbedrag; het is dus niet per jaar, maar over die hele periode. Zonder de rentevergoeding eruit te halen, dan kom je op een concessiefee van 1,412 mld. in de periode van 2009 tot 2024. Min die 69 mln. kom je op 1,34 mld. Als je dat deelt door de jaren, dan kom je op 96 mln. per jaar. Waarom zou je de rentevergoeding eruit halen? Nu zit de rentevergoeding namelijk in de hsl-vergoeding. Ik vergelijk dus appels met appels in dit verhaal. Maar goed, ik heb het wel gesplitst omdat leden die duidelijkheid wilden hebben.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de ingroeikorting. Dit is een cruciaal punt, want die 100 mln. is een grens waar de minister niet onder mag komen, anders kan deze hele deal niet doorgaan. Zij moet boven dat bedrag zitten. Wij hebben het zelf nog eens goed nagerekend of in ieder geval geprobeerd om zicht te krijgen op die cijfers. De rente op de uitgestelde betaling meegerekend, is juridisch gezien geen onderdeel van een gebruiksvergoeding. De minister zei dat de rente de vorige keer ook is meegerekend. Dan zal het dus mogelijkwijze juridisch waterdicht zijn. Geldt dat ook voor de ingroeikorting? Is dit echt juridisch waterdicht? Daar moeten we een klip-en-klaar antwoord op hebben, want als hier toch nog een spleetje licht zit en de minister onder die 100 mln. komt, kan dat enorme gevolgen hebben. Dan gaan er heel andere mechanismen in werking treden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die 100 mln. is niet van belang. Ik kan tot een deal komen die lager ligt dan 100 mln., omdat ik de hsl-concessie laat doorlopen tot 2014 en haar dan overhevel in een totaalconcept voor het hoofdrailnet. Ik breek haar dus niet tussentijds open en geef dat deel niet opnieuw aan iemand anders voor een lager bedrag, want anders zou ik daar juridische problemen mee krijgen. Maar vanaf 2015 wordt ze een totaal andere concessie als ze met de HRN-concessie meegaat. Dat hebben we juridisch goed bekeken. Die 100 mln. is dus niet de ondergrens.

Ik kom op de ingroeivergoeding. Ik bekijk wat we totaal per jaar doen. NS heeft vanaf het begin af aan nooit het volledige bedrag hoeven te betalen voor het gebruiken van de hsl-concessie. Er was een ingroeibedrag en daar heb ik rekening mee gehouden. Dat tel je niet als hele jaren, want dan zou je het bedrijf nu in één keer aanslaan voor 101 mln. per jaar, terwijl dat nog niet geldt. De eerste vier jaar hebben we een ingroeifactor. De Staat moet daarom 13,5 jaar maal 166,5 mln. realiseren. Dat is 2,25 mld. aan concessievergoeding. Dat bedrag plus de rente op uitstel van betaling is 2,4 mld. Ook als je het hebt over 101 mln. per jaar, hanteer je dus dezelfde jaren als die je ook bij 166,5 mln. zou hanteren. Ook hier vergelijk ik appels met appels, omdat het wel zo makkelijk is om dat te doen.

Is dat 100% juridisch waterdicht? Als we met zo'n nieuwe situatie te maken krijgen, kan ik mij voorstellen dat externe partijen aan de bel trekken en willen bekijken of het klopt. Daarom heb ik mij tijdens de hele onderhandeling uitgebreid juridisch laten adviseren. Ik heb toen van meerdere kanten te horen gekregen dat het er goed en stevig uitziet. Als er een zaak is, zal dat uiteindelijk altijd doorslaggevend en bepalend zijn, maar ik heb er vertrouwen in dat ik een degelijk en solide concept voorleg.

De heer **Verhoeven** (D66): Als het uiterste noodscenario zich had voltrokken, hadden we 2,4 mld. verlies geleden. De minister heeft daar ooit het bedrag tegenovergesteld van deze deal, dat van 1 mld. is opgelopen naar een wat hoger bedrag. Ik zal om duidelijkheid te scheppen een aantal van de kostenposten die ik in mijn inbreng genoemd heb, meerekenen. Misschien is dat niet helemaal financieel zuiver, maar ik wil dan toch dat de minister het weerlegt. Dan kom je met de maximaal 166 mln. aan dividend, de 209 mln. met het mes op de keel van de HSA-garantie en de 320 mln. van de treintjes al op 1,7 mld. Kortom, het verschil tussen het noodscenario en het huidige scenario wordt steeds kleiner als je op deze manier telt. Deze manier van tellen is misschien niet helemaal goed, maar laat de minister dan wel duidelijk aangeven waar het stopt. Op die vraag heb ik nog geen antwoord gekregen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op de vraag over het bedrag van 166 mln. heb ik antwoord gegeven. Ik wilde zo ingaan op de vraag over de treinen, want die is dezelfde soort vraag als die over AnsaldoBreda. Die komt er wat mij betreft ook niet bij. En dan sprak de heer Verhoeven nog van 289 mln.?

De heer **Verhoeven** (D66): Nee, 209 mln. De deal houdt onder andere in dat NS garant staat voor 209 mln. aan HSA. Zou dat ook zo geweest zijn als NS de deal niet gekregen had? Is er op dit punt met het mes op de keel onderhandeld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben niet met het mes op de keel, maar met het mes op tafel onderhandeld. Dat geldt voor beide kanten. Men had in het verleden een garantiebedrag van 298 mln. Dat zat in de oude deal. Omdat het niet rendabel is, is dat bedrag in de afgelopen periode opgestookt. Op dit moment is men dat bijna helemaal kwijt, dus dat speelt niet meer. De kosten van de Staat zouden

2,4 mld. zijn. Vervolgens heb ik nu een deal gemaakt, waarbij NS 1,4 mld. van dat bedrag gaat dragen, dus 1 mld. komt bij ons terecht. Dat is overigens minus 56 mln. NS gaat 1,4 mld. dragen en voor de Staat blijft er dus 1 mld. over. Met deze deal stelt NS zich ook voor de toekomst garant voor de problemen rondom HSA. Als er iets misgaat, zal NS dat in het dividend bij het Rijk laten terugkomen, maar dat houdt je nou eenmaal als je aandeelhouder bent. Daar heeft de heer Haverkamp een oplossing voor bedacht, waar ik zo op zal ingaan. Maar ik heb deze deal nadrukkelijk besproken met de minister van Financiën.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik kom nog even op de achterstallige betalingen. Ik lees het even letterlijk voor: de deal is dat NS garant staat voor 209 mln. aan achterstallige HSA-betalingen. Dat zijn dus betalingen die nog gedaan moeten worden door de NS. Daar staat men nu bij NS garant voor omdat men een nieuwe deal gekregen heeft. Zou men daar ook garant voor hebben gestaan als men die nieuwe deal niet gekregen had? Kortom, is die 209 mln. een flink deel van het mes geweest dat zo lekker rustig ontspannen op tafel lag en dat nooit op de keel van de minister gezet zou zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het bedrag van 209 mln. betreft achterstallige betalingen. Op het moment dat HSA failliet zou gaan, kun je naar het geld fluiten, want het bedrijf had 298 mln. als garantiekapitaal en dat was er bijna helemaal doorheen. Je moet een deal sluiten met een partij om ervoor te zorgen dat je dat geld weer binnenhaalt. Die deal kun je onder andere sluiten met deze partij of met andere partijen als dat nog veel gunstiger zou zijn, maar ik ben tot de conclusie gekomen dat dat laatste er niet inzat. In het bedrag van 1,4 mld. dat we gaan krijgen, zit alles wat we nodig hebben om de deal te laten sluiten, dus ook de 209 mln. Heb ik de vraag van de heer Verhoeven hiermee goed beantwoord?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik snap dit antwoord wel. Wat komt er de komende tijd nog meer aan dit soort dingen naar boven? Of is het nu echt klaar, en zegt de minister dat zij er nu garant voor staat, om maar even in garanties te blijven, dat het nu klaar is, met alle nieuwe, andere aspecten die naar boven komen, waardoor het weer meer zou worden? Ik wil echt een bodem in de bodemloze put hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals geef ik aan dat het bedrag dat staat in de brief die ik op 18 november naar de Kamer heb gestuurd, het totaalbedrag is, dus die 391 mln. plus 200 mln. van Financiën plus de 400 mln. van de concessieverlenging na 2024, de extra inkomsten. Daar komt nog bij dat we 56 mln. alvast extra krijgen en in de toekomst misschien nog wat meer. Dan wordt het dus gunstiger voor de Staat in plaats van ongunstiger. Ik heb op dit moment geen enkel signaal dat dat anders zou zijn. Daarnaast heb ik met NS afgesproken dat NS garant staat voor verdere problematiek op de HSA, dus ook voor het niet leveren van treinen, voor wat er maar kan gebeuren. Ik zal maar niet zoals gisteren weer de hagelstenen als kinderkopjes aanhalen. Zij staan dus garant daarvoor. Daarmee is de deal voor het Rijk nu helder en duidelijk. De vorige keer was er een garantstelling van 298 mln., maar nu is de garantstelling eindeloos.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil nu absolute duidelijkheid. Als ik het goed begrijp, zegt de minister dat het vandaag go of no-go is, omdat anders HSA omvalt, dat zij de beste deal heeft gesloten en niet zit te wachten op een heropening van allerlei debatten. Zij spreekt van een degelijk en solide concept. Ik wil daar graag «ja, ja, ja» op horen, maar dat laat ik aan de minister over.

Het gaat om een duidelijke koppeling aan het hoofdrailnet. We moeten hier met elkaar niet de illusie creëren dat er nog allerlei onderzoeken en openingen mogelijk zijn. Ik kan mij namelijk heel goed voorstellen dat NS ook niet gek is en denkt: het is deze deal, zoals wij die met de minister hebben gesloten. Ik wil daar absolute duidelijkheid over, voordat dat een beetje boven de markt blijft hangen. De minister heeft het over appels en appels, maar dit lijkt mij een hete aardappel, die we vandaag moeten wegwerken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ja, ja. Ik weet niet hoeveel ja's er waren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Drie. De ja's zijn genoteerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net aangegeven dat de HRN-deal op hoofdlijnen is. Dat maakte de onderhandelingen extra complex. Ik moest alvast onderhandelingen aangaan, terwijl ik nog niet met de Kamer over het programma van eisen had gesproken. Ik had de Kamer wel gezegd dat we nog vooraf over het programma van eisen zouden spreken. Die complexiteit heb ik ook gedeeld. Ik heb ook altijd aangegeven dat de Kamer de mogelijkheid en het recht heeft om mij vragen erover te stellen. Maar ik heb wel geprobeerd om de wensen en eisen van de Kamer al zo veel mogelijk mee te nemen in de onderhandelingen. Kijk bijvoorbeeld naar de nachtdiensten, een onderwerp dat door D66 is ingebracht, en naar de toiletten in de trein, een onderwerp waar de heer Bashir en anderen dagen mee bezig zijn geweest. Ik heb een aantal van die dingen erin opgenomen.

Hetzelfde geldt voor decentralisatie, waar verschillende meningen over bestaan. Ik kom daar zo over te spreken. De Kamer kan dus niet meer zeggen dat ze toch één nachtnet er wel of niet bij wil hebben. De Kamer kan mij altijd terugsturen voor dat soort kleine dingen, maar dat heeft dan wel consequenties voor het bedrag. Laat dat helder zijn. Misschien zijn bepaalde dingen om niet te regelen, maar niet alles is om niet te regelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoever wil de minister daarin gaan? Ik ben ervoor om daar vandaag absolute duidelijkheid over te creëren, want het is deal or no deal. Wat er wel of niet nog aan verdiend kan worden, is onderdeel van de totale deal, ook voor NS. Anders zitten we hier misschien over tien jaar weer met een hopeloos, slecht aanbesteed akkefietje. Daar zullen wij, denk ik, niet meer bij zijn. Bepaalde leden lachen, maar zij moeten het nog voor elkaar krijgen om hier zo lang te zitten, maar dat terzijde.

Mijn vraag aan de minister is wel heel serieus, want we moeten hier geen illusies creëren. Ook wil ik graag dat er duidelijkheid wordt gegeven aan de partijen die bij deze deal zijn betrokken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb natuurlijk ook financiële afspraken gemaakt met NS. Dat moet je doen als je op hoofdlijnen afspraken over het hoofdrailnet wilt maken. Daar kan de Kamer mij straks al dan niet mee om de oren slaan. Mevrouw Van Gent is inmiddels fan geworden. Daar moet ik nog een beetje aan wennen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maak er geen misbruik van.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet er nog een beetje aan wennen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat begrijp ik.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Maar we beginnen inderdaad niet bij nul. Tegelijkertijd hebben we afspraken op hoofdlijnen gemaakt. Er zijn misschien dingen die je wel of niet aan de orde kunt hebben. Als er nu al zaken zijn zoals wel of geen toeslag, dan ga ik ervan uit dat die morgen of overmorgen in een motie aan de orde worden gesteld of hier afgekaart kunnen worden, omdat dat financiële consequenties heeft. Je kunt nu heel makkelijk ja of nee roepen, en dan heb ik een financieel debacle. Decentralisatie, het onderwerp waar ik steeds naar toe probeer te gaan, is natuurlijk iets complexer, omdat de Kamer daar veel meer informatie over vraagt.

De heer **Monasch** (PvdA): Misschien moeten we hier even een punt zetten in het debat, want er begint nu echt onduidelijkheid te ontstaan. De volgende vraag heb ik ook in eerste termijn gesteld, maar daar heb ik nog geen reactie op gehad. We veranderen de bedragen, maar in hoeverre zitten we met precies dezelfde soort besluiten als tien jaar geleden? Het bedrag van 145 mln. is veranderd, maar nemen we nu niet met precies dezelfde onzekerheden een besluit als tien jaar geleden? Toen heb ik begrepen dat president-commissaris Timmer zei: het maakt mij niet, ik moet die lijn gewoon hebben, en het is toch vestzak-broekzak. De minister maakt nu een weging en vraagt ons daarin mee te gaan. Als de minister de situatie vergelijkt met tien jaar geleden, waar zitten dan de wezenlijk andere punten? Of hebben we toch te maken met eenzelfde constructie? De minister geeft heel duidelijk aan dat we al dan niet met hsl/HSA kunnen instemmen, maar dan zeggen we ook iets over de rest van de concessie. Er is bijvoorbeeld voorgesteld om toch nog een onderzoek te houden. Zo'n onderzoek houdt de mogelijkheid in zich om de hogesnelheidslijn te slopen. Staat zo'n onderzoek haaks op deze deal of is daar ruimte voor?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar wilde ik zo op komen. Ik heb gezegd dat we geen tijd hebben. We moeten hier wel min of meer over de hoofdlijn besluiten. Ik zal bij het onderwerp decentralisatie verduidelijken hoe ik de hoofdlijn zie en wat ik wel kan doen op dat vlak. Ik hoor mensen namelijk om verschillende redenen zeggen dat ze het nader willen onderzoeken. Sommigen willen daarin verder en sommigen willen minder ver.

De eerste vraag van de heer Monasch was: wat is het verschil met tien jaar geleden? Er ligt nu een businesscase die uit-en-ter-na gecheckt is. Ik zal niet zeggen dat alle consultants die we maar kennen die businesscase hebben gecheckt, maar er zijn veel bureaus mee bezig geweest. NS kan hier geen fouten meer in maken, want als dit bedrijf dat nog een keer doet, leidt dat tot het einde van mijn vertrouwen dat het überhaupt dit soort concessies goed kan oppakken. Ook voor NS is het dus essentieel om dit goed te doen en goed te gaan rijden. Het is een reëler bedrag, dat dichterbij de berekende opbrengst ligt. We zitten er al boven. Men heeft vooral gerekend op synergie: wat levert het ons extra op ten opzichte van puur en alleen de HSA-concessie? NS staat ervoor. Men heeft dit bij NS ook vele malen doorgerekend. Men heeft ook gekeken naar de ROI, rendementseisen, eigenlijk naar alles wat hiermee samenhangt tot in de toekomst. Men stelt zich er ook garant voor. Voor het Rijk kan zich dus niet meer hetzelfde debacle voordoen als in de afgelopen periode, maar voor NS natuurlijk wel. Dat is het verschil met tien jaar geleden.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik begrijp dat de minister zo dadelijk ingaat op de reikwijdte van zo'n onderzoek.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal ik nu doen, als mij dat wordt toegestaan.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb nog een korte vervolgvraag. Ook in die 40 mln. zit het strategisch belang, het inkopen van. Het inkopen was tien jaar geleden doorslaggevend om hoger te bieden. 40 mln. is nog steeds een heel groot bedrag, zeker als Boston Consulting Group en andere partijen zeggen dat je er 60 mln. uit kunt halen. We kunnen dus niet te lichtvoetig over 40 mln. praten als we de verhouding tussen die twee cijfers in acht nemen. Nogmaals vraag ik de minister naar de taxatie van die 40 mln.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het verschil tussen toen en nu is dat het toen ging om een verschil van 100 mln., namelijk 166 mln. versus 66 mln. Het was toen een losse aanbesteding. Doordat je het hoofd railnet nu verknoopt met de HSA-concessie, heb je het voordeel van integrale treindiensten. Je kunt voordelen hebben van inzet van materieel, van schaal, noem maar op. We hebben ook iets aangepast aan de inhoud van de concessie. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, is de meerwaarde 40 mln. De heer Slob dacht dat wij boven de 100 mln. moesten uitkomen en dat we dus coûte que coûte op dit bedrag uitgekomen zijn. Dat is niet waar.

Allerlei externe bureaus hebben het nu zorgvuldig getoetst. Ik zorg er ook voor dat de onderzoeksresultaten over tien jaar nog op ons ministerie liggen, in tegenstelling tot de voorgaande onderzoeksresultaten. De heer De Jong zei net dat hij er nog zou zitten over tien jaar. Dan kan ook hij die resultaten dus weer goed tevoorschijn toveren. Maar ik ga ervan uit dat het niet nodig zal zijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind de discussie een beetje absurd, want we hebben hier te maken met een eigen staatsbedrijf, NS, waar vervolgens een zogenaamde deal mee is gesloten. Het doet mij een beetje denken aan een deal sluiten met je eigen auto, maar dat doen VVD'ers blijkbaar ook. Ik merk dat mensen zich toch graag weer rijk willen rekenen. Stel dat het zogenaamd niet waar is dat de Staat niet genoeg geld van NS krijgt en dat daar geld achterblijft. Wat gebeurt er dan met dat geld? Klopt het dat dat in principe weer uitgekeerd zal worden als dividend aan de Nederlandse Staat? Waar hebben we het dan over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al eerder gezegd dat de Staat een probleem heeft als NS uiteindelijk een tekort heeft. Daar heeft ook de heer Haverkamp net een oplossing voor bedacht, want hij vroeg of ik wil kijken naar zijn voorstel voor de verkoop van aandelen van NS. Ik zal zijn vraag doorspelen naar mijn collega van Financiën. Hij mag aangeven of hij het interessant vindt of niet, want hij is de aandeelhouder.

De heer Bashir heeft ook gevraagd of de Staat geld terugkrijgt als er te veel in zit. Dat is waar, maar de Staat heeft niet een soort neponderhandeling met NS. Integendeel, NS is gewoon een nv, waarvan een van mijn collega's aandeelhouder is. Die scheiding is zojuist gemaakt en dat hebben we ook gisteren in het debat gezegd. Wij zijn dus niet zelf de NS. Het is en blijft een bedrijf met een eigen raad van commissarissen, die toeziet op de financiële prestaties van NS. Financiën als aandeelhouder is akkoord met deze deal. Ook de raad van commissarissen is akkoord. De leden van de rvc kunnen namelijk ook besluiten dat ze dat niet willen, omdat ze vinden dat het bedrijf daarmee te veel investeert. Ik zie dat toch als aparte organisaties, maar ik weet dat we daar andere politieke denkbeelden bij hebben.

De heer **Bashir** (SP): Soms wordt aan mij gevraagd: is marktwerking niet goedkoper? We kunnen betere onderhandelingen en deals eruit halen, maar deze hele discussie toont aan dat die hele marktwerking en verzelfstandiging juist meer geld kost. We zijn hier nu al een uur aan het

praten over een deal met een eigen bedrijf. Blijkbaar zijn er dus ook geen neponderhandelingen gevoerd. Er zijn echte onderhandelingen gevoerd met juristen erbij en weet ik het allemaal. Dat toont de absurditeit aan van de verzelfstandiging van NS en ProRail.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik deel de analyse van de heer Bashir dat het een bijzonder fenomeen is dat we met ons eigen bedrijf onderhandelen. Ik kom alleen tot een andere conclusie, namelijk dat we die onderhandeling scherper kunnen maken. De minister zegt in een bijzin dat ze het verzoek zal neerleggen bij haar collega van Financiën. Maar ik doe vandaag zaken met de minister van I en M. Wij hebben geconstateerd dat er een weeffout is. Ik wil dus graag van deze minister de weging. Deelt zij mijn mening dat het verstandig is om dit te onderzoeken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het betreft weliswaar de portefeuille van mijn collega, maar ik heb ook een mening. Die durf ik te uiten, waarbij ik het risico loop dat mijn collega mij daar vervolgens over aanspreekt.

Ik vind de suggestie van de heer Haverkamp interessant. Het heeft natuurlijk voor- en nadelen, maar ik denk dat vreemde ogen kunnen dwingen, bijvoorbeeld op het gebied van financiële verantwoording. Het betekent dat je via gedeeltelijke privatisering uiteindelijk de aandacht zult verschuiven van publiek naar privaat belang. Daar had de Kamer gisteren zelf ook een mening over, dus dat soort dingen moeten we wel met elkaar afwegen. Maar het betreft de competentie van mijn collega. Ik heb begrepen dat dit onderwerp medio maart in bredere zin aan de orde zal komen in een algemeen overleg met de minister van Financiën.

De heer **Haverkamp** (CDA): Medio maart heeft de vaste commissie voor Financiën een algemeen overleg over staatsdeelnames. Daarin wordt onder andere besproken hoe we invulling gaan geven aan het publiek aandeelhouderschap. Mogen we ter voorbereiding van dat AO vanuit het ministerie van I en M een analyse hebben van de voor- en nadelen van een nadere invulling hiervan? Dan kunnen we dat betrekken bij het debat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben gescheiden rollen omdat toezichthouders vinden dat we die gescheiden rollen moeten hebben binnen de Staat, maar het kabinet spreekt wel met één mond. De mening die de heer De Jager zal geven tijdens het debat, is ook mijn mening. Ik heb al aangegeven dat ik het een interessante suggestie vind. Ik denk dat het goed kan helpen als vreemde ogen daar een rol in gaan spelen. Maar we hebben geen beleidsmatige opvatting hierover, omdat ik NS stuur via wet- en regelgeving, via de concessie en via andere afspraken. Met dat instrumentarium werk ik als beleidsinhouderlijk minister. Ik stuur NS niet via het aandeelhouderschap. Als de heer Haverkamp een kort antwoord wil, dan zeg ik dat ik daar geen mening over heb.

Voorzitter. Ik kom op de decentralisatie. Daarover voeren we de meest lastige discussie, terwijl het daar eigenlijk niet specifiek over gaat bij de hsl-deal. Maar omdat decentralisatie uiteindelijk onderdeel is geworden van de onderhandeling, is het onderwerp hier wel nadrukkelijk aan de orde. Als liberaal minister heb ik er best problemen mee om iets wat in de markt zat, de HSA-concessie, toch weer totaal te gunnen aan NS in een onderhandse deal rondom het hoofdrailnet. Dat zit mij niet in de genen. Het gaat nu echter niet om liberalisme maar om wat het beste is voor de reiziger – dat is continuïteit – en de belastingbetaler. Ook gaat het om wat uiteindelijk goed is voor de begroting van I en M. Die drie elementen hebben voor mij doorslaggevend gewerkt. Tegelijkertijd moeten ook andere partijen op dat spoor actief kunnen zijn. We hebben met regelmaat discussies over de vraag of NS goed genoeg presteert in mijn ogen of in

de ogen van de Kamer. Dan wil je ook weten of een ander bedrijf dat misschien beter kan en daar beter bij past. Daarom moet je altijd genoeg ruimte hebben op dat spoor om andere partijen een rol te laten spelen. Het hoofdrailnet kun je in mijn optiek nog steeds niet zomaar aan een ander uitbesteden. Dat is te complex en te samenhangend. Daar kun je niet zomaar een andere speler op zetten, vandaar de onderhandse gunning. Maar ik denk dat dat in de randen van het hoofdrailnet wel goed kan. Als het door anderen gedaan wordt, dan is dat geen kwalificatie dat het minder zou zijn, want daar geloof ik niet in. Het biedt juist de mogelijkheid aan anderen om te bewijzen dat ze goede vervoerders zijn op het spoornetwerk.

In de periode dat wij daarover dachten, heeft FMN een plan uitgebracht en aangegeven dat zij er op een aantal delen een rol in wil spelen. De eerste versie van dat plan heb ik bekeken. Die was nog wat meer op hoofdlijnen. Daarna heeft FMN een veel diepere versie gemaakt. Zij heeft die versie door de Erasmus Universiteit laten controleren. Op basis daarvan ben ik tot de conclusie gekomen dat ik een deel van dat plan wil overnemen. Ik heb zojuist een impressie gegeven van wat ik ermee doe. FMN stelt vijf regionetten voor. Ik neem als voorbeeld het net Limburg. Dat net kun je realiseren met het voorstel dat ik nu gedaan heb tot de decentralisatie van twee lijnen. Over het net Overijssel-Twente heb ik gezegd dat ik nader onderzoek doe naar Apeldoorn-Enschede. Als dat wordt gedecentraliseerd, kun je daar ook het net realiseren zoals dat is voorgesteld. Het net Noord-Nederland ben ik nog aan het onderzoeken. Inzake Groningen-Zwolle is het nog niet helemaal rond. Daar zou je misschien ook nog de discussie Leeuwarden-Zwolle bij moeten hebben. Bij het net Brabant en het net Gelderland heb ik andere keuzes gemaakt, omdat je daar ook de PHS-corridors krijgt. Dat vind ik heel complex. Ik wil de realisatie van PHS niet verder compliceren door de wisseling van zeggenschap over de stoptreindiensten. Ik heb in mijn optiek een deel van het FMN-plan overgenomen, maar niet alles.

De meningen in de Kamer zijn divers. De een is voor decentraliseren, maar de ander niet. Voor mij geldt ook het belang dat de regio's daar zelf aan hechten. De provincie Limburg wil het heel graag, want zij wil graag die combinatie hebben. Zij denkt dat ze dan een veel betere afstemming op bijvoorbeeld busdiensten of andere elementen kan organiseren. Noord-Nederland zit er neutraler in, en zegt: voor ons is het van belang dat meer treindiensten dan nu worden gerealiseerd. Het maakt Noord-Nederland niet uit of dat dan partij A of partij B is, als het maar een partij is die goed levert. Er zijn naar mijn mening ook netten waar je niet zo snel aan zou moeten beginnen.

Waar heb ik het over als ik hier spreek over de deal? Het voorstel dat ik de Kamer doe, is om twee lijnen, de Limburgse lijnen, alvast te decentraliseren. Daarnaast heb ik het voornemen om drie lijnen te decentraliseren, maar om daar wel nader onderzoek naar te doen om te bekijken hoe het zit met de samenloop en andere elementen. Maar een totaal open onderzoek zou heel veel tijd kosten. Dan is ook mijn deal met NS in gevaar, want NS wil wel weten wat voor spoor het bedrijf straks heeft. Ik vraag de Kamer om op hoofdlijnen hiermee akkoord te gaan. Wij spreken later verder over het hoofdrailnet. Dat zal niet één keer zijn, maar ik denk nog twee keer. De eerste keer zullen we namelijk spreken over het programma van eisen en later in de tijd over hoe het er definitief gaat uitzien. Dan heb ik veel langer de tijd om een en ander te onderzoeken. Leden kunnen altijd nog op het laatst zeggen dat ze één lijn meer of minder willen, maar dat moet het ongeveer zijn. De Kamer geeft dus aan dat het daardoor beter wordt of slechter. Ik kan dat inzicht bieden, maar ik kan dat niet heel snel doen. Dat zijn heel complexe dingen. Waarom is het zo complex? Je kunt je bijvoorbeeld afvragen waarom we de lijn Leeuwarden-Zwolle niet bij het FMN-plan pakken. Maar de intercity van NS rijdt daar ook en stopt daar. Mag die intercity dan niet meer

stoppen, omdat er anders concurrentie plaatsvindt met de partij die daar ook op wordt gezet? Of mag die intercity wel stoppen? Gaat de ander dan wel klanten krijgen? Dat zijn allemaal complexe dingen. Hoe gaat het straks bij het afschalen vanwege het winterweer? Wie krijgt dan voorrang? Met die complexiteit hebben we te maken.

Aan de ene kant wil ik het heel graag. Ik ben de eerste die de heer Aptroot aan zijn zijde treft om te bekijken wat er meer kan aan decentralisatie. Daarom heb ik dat in een midterm review opgenomen en stel ik voor om vijf lijnen erbij te doen. Aan de andere kant moeten we het wel zorgvuldig doen, want we hebben hier ook andere discussies met elkaar. De Kamer geeft mij ook rapporten waarin staat hoe het gaat op het spoor. Dit zijn geen dingen die je van de ene op de andere dag kunt doen. Ik vraag de Kamer akkoord te gaan met de huidige hoofdlijn, maar ik zal alle lijnen nader laten uitwerken en de Kamer daar inzicht in geven, zodat we in de latere discussie over het hoofdrailnet – die zal niet net na het krokusreces gevoerd worden, maar later – altijd nog kunnen spreken over iets meer of iets minder.

De heer **Aptroot** (VVD): We naderen elkaar, maar wat mij betreft is de brug nog niet helemaal gesloten en kunnen we er nog niet over. Omdat de Kamer al eerder het principe heeft uitgesproken om de minister op pad te sturen, ben ik bereid om te zeggen dat we akkoord gaan met het koppelen van de hogesnelheidslijn aan het hoofdrailnet. De VVD heeft een ander idee, maar de meerderheid was duidelijk. Er moet besloten worden. Je kunt niet blijven terugonderhandelen, dus het moet gedaan worden. Ik heb ook namens de VVD gezegd dat het hoofdrailnet onderhands naar NS zou moeten gaan. Dat was een paar jaar geleden een wijziging van standpunt. Op die manier loop je niet het risico dat het hele bedrijf omvalt en dat Deutsche Bahn gaat rijden of wat dan ook. Ik vond dat niet verstandig en te riskant. Dat zou ook schade aanrichten voor de Staat. Maar we wilden wel wat meer ruimte voor anderen.

De minister zegt nu dat je over een paar lijnen kunt praten. Ik vraag haar om dan integraal het FMN-plan te bekijken. Ik zeg niet dat de VVD dat wil. We kunnen het namelijk niet overzien, maar laten we het dan in één keer bekijken. Dat zal een aantal weken duren. Afgezien van een paar vragen en de geluidsproblemen, zou de totaaldeal wat ons betreft staan. Als het financiële gevolgen heeft, positief of negatief, dan krijgen we dat later te horen. Maar ik vind dat het recht doet aan wat anderen willen en wat de VVD wil: de mogelijkheid om in de regio wat meer regionaal vervoer in te zetten. Ik vind dat een heel essentieel onderdeel. Ik kan mij niet indenken dat we die informatie binnen een paar weken niet krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Van de netten die voorgesteld worden, maken we tweeënhalf van de vijf mogelijk. Ik heb het net omschreven. Ik heb er dus serieus naar gekeken. We hebben het plan in totaal beoordeeld, maar we moeten ook kunnen aangeven waar we wel en niet kansen zien. Dat moeten wij sneller zelf kunnen, maar ik kan dat niet binnen een paar weken ook nog door een onafhankelijke partij laten doen. Dat was mijn zorg eigenlijk. Maar we kunnen het wel doen.

De belangrijkste elementen van de deal zijn voor mij inderdaad: wel of niet onderhands gunnen van de HSA-concessie, ook in het hoofdrailnet, enz. De heer Aptroot zei dat dat oké is. Het ging natuurlijk ook over de omvang van het hoofdrailnet. De heer Aptroot zei dat de VVD daar in principe nog geen oordeel over heeft, maar dat hij wel het kostenplaatje wil zien en wil weten wat het oplevert en waarom het op sommige plekken wel kan en op sommige plekken niet. Hij vroeg mij om dat te onderbouwen. Dat kan ik doen. Dan kan de Kamer achteraf nog zeggen dat een onderdeel eruit of erbij moet. Dat bood ik net ook aan. Ik denk dat het goed is voor het beeld om nader in te gaan op de financiën. Als er na decentralisatie sprake is van een verlieslijdende lijn,

dan zal het budget dat erin zit, ook mee moeten naar degene die het dan gaat krijgen. Andersom, bij een winstgevende lijn moet iemand er ook voor betalen. De overgang naar decentralisatie zou in principe budgettair neutraal moeten zijn. De kosten zijn dus voor NS, waar je de verliezen of de winsten dus bij optelt of aftrekt. De problematiek zit hem dus niet zozeer in de kosten, maar vooral in de betekenis voor de reiziger. Dat is het meest essentiële. FMN heeft een plan. Ze kan aangeven dat het bij haar allemaal wat rendabeler wordt, maar dat kan ik niet zien, omdat er hieromtrent geen cijfers zijn. Daarom zou ik het op de kostenkant, op de budgetneutraliteit, willen houden. De vraag die overblijft is: wat is dan het gevolg? Kan ik het daarop toespitsen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met de minister eens. Het gevolg voor de dienstregeling en de reizigers is essentieel. Als FMN-bedrijven zeggen dat ze het beter kunnen, dan ga ik ervan uit dat zij minder verlies zullen realiseren als er een verlieslatende lijn is, dus dat we er beter van worden. Dat geldt des te meer voor een winstgevende lijn. Ik ga er dus van uit dat het ook wat geld oplevert. Maar zegt de minister nu dat zij bereid is dat hele pakket door te laten rekenen? Dat is namelijk voor ons essentieel. Ik hecht aan het feit dat een onafhankelijk persoon in die gesprekken meekijkt, maar anders zou de Kamer dat hele pakket zelf ook nog kunnen laten toetsen. De uitkomst daarvan mag zijn dat het goed is, dat het nog groter kan zijn of dat een deel niet kan. Misschien blijken alleen de twee plus drie lijnen die de minister nu in gedachten heeft, verantwoord te zijn. Voor ons staat de uitkomst open, als het maar eerlijk en open wordt bekeken en beoordeeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben de studie van Ecorys, waarin informatie over deze lijnen staat, naar de Kamer gestuurd. Daarna heeft FMN haar plan ingediend. Wij hebben het zelf ook getoetst. Ik moet ervoor zorgen dat ik ook zo veel mogelijk gegevens haal uit de externe informatie. Maar nogmaals, ik wil dat graag parkeren bij de definitieve discussie over HRN, zodat wij nu verder kunnen met de HSA/HRN-deal. De heer Aptroot wil vooral weten wat ik precies heb voorgesteld. Als de Kamer inzicht wil hebben of vindt dat het toch nog iets meer of minder moet, dan zal ik op dat stukje de onderhandeling moeten aangaan.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, dit is uw laatste interruptie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat weet ik. Tijdens de hoorzitting was een PVV-gedeputeerde uit Limburg aanwezig. Hij zei: ik kan mij voorstellen dat er dan minder intercity's gaan rijden in Limburg en dat er meer geld bij moet. Dat is de interpretatie van de deal. Gaat dat gebeuren? Dat lijkt mij namelijk niet fijn voor het ministerie, voor NS en voor de aanbieder. Als er minder intercity's komen, is dat zeker ook niet fijn voor de reiziger.

De minister zegt dat men er neutraler in staat in Noord-Nederland. Ik begrijp dat de markt open is en dat het natuurlijk ook anderen, waaronder NS, vrijstaat om met een beter bod te komen om Noord-Nederland beter te bedienen. Ik wil hun vragen om dat dan ook te doen, maar dat terzijde. Het punt is namelijk dat je daar concurrentie op het spoor krijgt. Wordt dan in die onderzoeken goed meegenomen wat dat betekent? Wie rijdt er bijvoorbeeld wel of niet bij calamiteiten? Ik zie toch wel een aantal grote problemen.

Mijn laatste vraag is ...

De **voorzitter**: Nee, nee.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister noemt deze drie lijnen. Dat is natuurlijk niet voor niets. Volgens mij noemt ze die lijnen omdat ze onderdeel zijn van de deal. Of is er nog heel veel ruimte in de deal? Dat is mij namelijk op dit moment niet duidelijk.

De **voorzitter**: Zo had de vraag ongeveer gesteld moeten worden, want anders krijg ik ruzie met de andere leden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn nederige excuses.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begin met de laatste vraag. NS is natuurlijk helemaal niet blij, welke lijn we ook decentraliseren, want NS wil natuurlijk het liefste een totaalplaatje hebben. Als we spreken over extra lijnen, dan heeft dat een negatief effect. Als we spreken over minder lijnen, waar andere partijen op zitten, dan zullen ze daar blij mee zijn. Daarom probeer ik vast te houden aan het huidige voorstel. Dat breng ik in als de algemene lijn. Ik ben bereid om het inzichtelijk te maken en te onderbouwen. Ik heb van drie van de vijf gezegd dat ik ze nader wil onderzoeken. Ik wil bekijken hoe het kan in plaats van hoe het niet kan. Ik vind namelijk dat er op zo'n markt meerdere spelers moeten zijn, maar dan wel zodanig dat de reiziger daar niet de dupe van gaat worden. Ik wil de Kamer ook inzicht geven in het totale FMN-plan en in wat er allemaal al ligt. Als er extern onderzoek moet plaatsvinden, dan kost dat meer tijd. Maar ik vraag de Kamer niet om alles open te laten liggen, zodat iedereen nog een stukje straf kan gaan plukken. Nadat de Kamer een en ander gezien heeft, is zij vrij om te zeggen dat Leeuwarden-Zwolle erbij moet en dat ik op dit punt toch nog eventjes om de tafel moet zitten. Dat zou consequenties voor het totaalplaatje hebben, maar daar is de Kamer vrij in. Ik vraag de Kamer om mij de mogelijkheid te geven om deze deal totaal te doen en om vervolgens achteraf uit te schrijven wat alle overwegingen waren. Hoe zit het met de financiële claim, bijvoorbeeld van Limburg? Ik heb al aangegeven dat er rendabele en onrendabele diensten zijn. Het onrendabele deel gaat weg, dus als er sprake is van een onrendabele stoptreindienst, dan moet die, ook vanuit de resultaatsverbetering van NS, overgeheveld worden naar de andere vervoerder. Als er sprake is van een rendabele dienst, dan ga je daar iets voor bijdragen. Dat zit in de begroting. Daar zal over worden onderhandeld. Partijen moeten dan inzichtelijk maken waarom een dienst onrendabel of rendabel is. Maar dat is in het verleden ook zo gegaan. We hebben hier een kaartje met allemaal groene stukjes. Dat zijn de lijnen die we in het verleden al gedecentraliseerd hebben. Daarbij heeft dit ook allemaal plaatsgevonden. Soms zaten er onrendabele lijnen bij die wonder boven wonder later rendabel bleken te zijn. Daarom is het goed om af en toe zo'n benchmark te hebben. Ik ben het dus eens met de heer Aptroot dat we dat goed in beeld en in kaart moeten brengen. De afweging om deze vijf te doen heb ik niet licht gemaakt. Ik wil inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn van het totaalplan van FMN, zodat de Kamer mij daar later nog op kan aanspreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een heel korte vervolgvraag.

De **voorzitter**: Heel kort. U hebt net al drie vragen gesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Neemt de minister de concurrentie om het spoor en op het spoor mee in de afweging? Bijvoorbeeld bij Groningen-Zwolle, maar ook bij Leeuwarden-Zwolle, vind ik dat namelijk een belangrijk punt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in de brief aangegeven dat ik die punten aan het uitzoeken ben. Het gaat vooral om

de samenloop en de risico's. Maar ik wil vooral positief bekijken hoe we het kunnen oplossen. Internationaal gezien zijn er landen waar heel veel verschillende partijen tegelijk over het spoor gaan. Daar moet je soms wat meer afspraken maken op centraal niveau. Decentralisatie kan dus soms wat meer besluitvorming centraal vergen om het dan ook goed te regelen. Naar die dingen moeten we vooral kijken.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil namens de SP-fractie mijn teleurstelling uitspreken over het feit dat de minister bereid is om stukjes spoor weer uit te besteden aan andere buitenlandse staatsbedrijven. Blijkbaar zijn er niet nu al te veel lijnen die door bedrijven uit Parijs en Berlijn aangestuurd worden. NS is een staatsbedrijf, en vertegenwoordigt een bepaalde waarde. Op het moment dat je dat kapotmaakt door stukjes spoor uit te besteden aan andere bedrijven, leidt dat tot waardevermindering. Hoe kijkt de minister daarnaar? Wordt daar rekening mee gehouden? Op deze manier maken we namelijk kapitaal kapot.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook de decentralisatie in het verleden heeft uiteindelijk goed uitgewerkt. Op sommige punten zijn er problemen geweest in het kader van samenloop, maar op andere plekken heeft decentralisatie heel goed gewerkt. Het is afhankelijk van het stuk spoor. Ik denk dat het zeker goed kan werken en dat het niet ten nadele van NS hoeft te zijn. Er zijn lijnen waar NS zelf niet heel erg om zit te springen, maar – ik geef hiermee een kijkje in de keuken – die NS ook niet graag afstaat, want als concurrenten sterker worden, dan is dat ook spannend. Het is juist goed om het in evenwicht te houden. NS is zeker niet blij met de decentralisatie. Dat heeft NS ook nadrukkelijk aangegeven in de onderhandelingen. Ik heb gezegd dat ik vind dat het moet. NS wil het niet. Maar het is goed om meer spelers op de markt te hebben, mits we het zodanig inrichten dat het geen problemen oplevert voor de reiziger.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb geen antwoord op mijn vraag gekregen. De minister zegt dat het niet ten nadele van NS is. Maar het is wel ten nadele van de belastingbetaler. Die is namelijk eigenaar van NS. Op het moment dat je stukjes markt van NS afpakt en die aan buitenlandse staatsbedrijven gunt, dan ben je NS aan het kapotmaken en dus kapitaal aan het vernietigen. Hoeveel kapitaal is de minister bereid te vernietigen om haar liberale gedachte te realiseren, namelijk vermarkting van ons spoor?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ten eerste geloof ik als echte liberaal dat men efficiënter gaat werken als er meer spelers op de markt zijn. NS levert dus een beter product als er ook andere partijen zijn die in de nek hijgen. Je kunt daar eindeloos politieke discussies over voeren, maar daar sta ik voor.

Ten tweede waren er in het verleden heel veel lijnen in de hoofdtrainnetconcessie die door NS als onrendabel werden betiteld en waar dus geld heen moest. Die lijnen zijn vervolgens gedecentraliseerd en bleken toen rendabel te zijn. Het is dus de vraag of de belastingbetaler erop achteruit of erop vooruit is gegaan. In mijn optiek is de belastingbetaler erop vooruitgegaan, want wij hoefden er minder geld in te stoppen en een andere partij heeft ervoor gezorgd dat het rendabel werd. Op dit punt verschillen de heer Bashir en ik dus van mening.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, ...

De **voorzitter**: Nee, nee.

De heer **Bashir** (SP): Maar ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag.



De **voorzitter**: De minister gaat over haar eigen antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb om een onderbouwing gevraagd van het feit dat er kapitaal vernietigd wordt.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Bashir. Nu krijgt de heer Monasch het woord.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik wil precies weten wat de minister ter besluitvorming aan ons voorlegt. De minister vraagt ons om in te stemmen met de HSA/HRN-deal. Als we daarmee instemmen, betekent dat dan dat we ook instemmen met het afstoten van de lijnen zoals de minister voorstelt? Of kan dat in een apart debat nog eruit gehaald worden? Kortom, vraagt de minister dus om goedkeuring van een totaaldeal in één voorstel, zodat een partij als de mijne moet accepteren dat vijf lijnen verpatst worden omdat de hsl gered moet worden? Ik kom nu misschien een beetje terug bij de eerste ronde, opdat de minister kan begrijpen wat onze inzet was en waarom we die twee dingen gescheiden onderzocht wilden hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb aangegeven dat ik hier een totaaldeal aan de orde heb, omdat het ook voor de mensen van belang is om snel te weten waar ze aan toe zijn. Die totaaldeal die ik met NS gesloten heb, houdt in dat NS de HSA-concessie onderhands gaat krijgen, gekoppeld aan het hoofdrailnet dat dit bedrijf onderhands gaat krijgen. Dat gebeurt nadat ik dat hoofdrailnet een beetje kleiner heb gemaakt, omdat NS anders een te groot deel van het totale concessiegebied zou krijgen. Twee lijnen worden zeker gedecentraliseerd en voor drie lijnen wordt dat onderzocht. In de deal die ik dus met NS gesloten heb, zit het decentraliseren van twee lijnen nu en drie lijnen eventueel op termijn nadat ik onderzocht heb of het mogelijk is. Ik leg het hier neer, want de Kamer kan zeggen dat ze overal mee akkoord gaat, behalve met dat stukje. Als minder lijnen gedecentraliseerd worden, dan zal NS daar niet zo'n probleem mee hebben. NS zal dan zeggen: fijn, dan houd ik nog een groter deel. Maar als meer lijnen worden gedecentraliseerd, dan kan NS daarna niets meer doen op marktvlak. Dan zal NS daar niet blij mee zijn. Daarom vraag ik de Kamer nu om akkoord te gaan met de totaaldeal. De totaaldeal houdt ook de vijf lijnen in waarvan drie voorwaardelijk. Ik denk dat we nog twee keer een discussie over het hoofdrailnet voeren, één keer over het programma van eisen en één keer over het totaalplaatje, de wijze waarop het wordt opgeleverd. Dan heeft de Kamer alle informatie die de heer Aptroot heeft gevraagd, namelijk alle ins en outs, de voor- en de nadelen enz. Uiteindelijk kan de Kamer dan zeggen: het moet toch één meer of één minder gaan worden.

De heer **Monasch** (PvdA): De minister refereerde er zelf al aan dat alles al is uitgezocht. Op basis daarvan heeft zij haar conclusie getrokken. Voor het publiek kunnen we het best nog een keer uitzoeken, maar dat is al gedaan op basis van de criteria die de minister zelf gesteld heeft. Er is een VAO aangevraagd voor morgenavond. De minister vraagt aan een partij als de mijne dat zij, als zij er morgen mee instemt dat NS gaat rijden op de HSA, ook instemt met de vermarkting van lijnen in de rest van Nederland.

De **voorzitter**: Er is nog geen VAO.

De heer **Monasch** (PvdA): Maar er is al een vooraankondiging geweest. De minister vraagt dus om de decentralisatie van twee lijnen en vervolgens onderzoek naar meerdere lijnen plus een midterm review om nog meerdere lijnen te decentraliseren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is heel goed dat de heer Monasch dat zo scherp herhaalt. Wat hij zegt, klopt. Ik maak namelijk een totaaldeal, waar dit ook onderdeel van is. Ik ben daar vanaf het begin klip-en-klaar over geweest, ook over de tijdsnood waar we in zitten. De Kamer heeft haar eigen rol, want zij hoeft wat ik haar voorleg niet te slikken of stikken. Maar ik heb die totaaldeal wel gemaakt. Ik wil daar geen stukken uithalen, want dan heb ik geen totaaldeal. De Kamerleden kunnen wel een motie indienen waarin wordt verzocht om er stukken uit te halen.

De heer **Verhoeven** (D66): Er is een heel bijzondere situatie aan het ontstaan. Na datgene wat de minister gezegd heeft, zou ik bijna zeggen dat ik ook dat onderzoek wil en dat ik de ruimte wil hebben dat er dan vijf lijnen, het volledige FMN-plan, uit kan komen. Dat zou je op twee punten moeten onderzoeken. Kan het technisch inhoudelijk? Staat NS het toe in haar deal? Die tweede onderzoeksvraag is misschien nog veel belangrijker. Daar zou ik echt een antwoord op willen. Als we inhoudelijk gaan onderzoeken, terwijl NS allang zegt dat ze maximaal twee wil – daar is misschien al over gesproken – dan onderzoeken we voor niets. Kan de minister dus aangeven waar de ruimte bij NS ligt? Daar gaat het helaas inmiddels veel meer om dan om de inhoud.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: NS wil er nul. Dat heb ik al gezegd. NS heeft gezegd dat ze helemaal geen decentralisatie wil. Toen heb ik aangegeven dat ik wel vijf lijnen wil decentraliseren, waarvan twee direct, maar dat ik bij drie lijnen nog twijfels heb over hoe het moet en het eerst zeker wil weten. Als we zeggen dat het er veertien moeten worden – want vijf volledige netten betekent veertien lijnen, dat is het verschil – dan heeft dat enorme consequenties voor de deal met NS. Ecorys en anderen hebben het FMN-plan al doorgerekend. Als de Kamer, nadat ik haar het hele FMN-plan heb laten zien, concludeert dat er nog een lijn bij moet komen, dan kan ik daar de onderhandeling over opstarten. Ik moet overigens zeggen «een meerderheid van de Kamer», want er zijn verschillende geluiden. Maar als de meerderheid van de Kamer in één keer veertien lijnen erbij wil, dan heb je een totaal ander plan te pakken. Daar ga ik nu de discussie met de Kamer over aan. Ik maak een totaaldeal over het oplossen van de HSA-problematiek en over het onderhands gunnen van het hoofdtrainnet. Zo'n partij moet natuurlijk genoeg body hebben om dan ook die budgetten, die meerwaarde, eruit te kunnen halen. Als je daar heel veel van af haalt, dan wordt je opbrengst ook minder. Ik kan dus niet zomaar zeggen dat het in totaliteit gerealiseerd moet worden, los van het feit dat ik het op een aantal plekken technisch onwenselijk vind, omdat we daar de combinatie met PHS gaan krijgen, waarbij vervolgens echt grote problemen kunnen ontstaan. Ik wil dus graag inzichtelijk maken waarom het met bepaalde lijnen kan. Desnoods zeggen leden dat ik op een bepaald gebied nog onvoldoende mijn best heb gedaan of dat ik één te veel heb gepakt. Maar dit is wat ik de Kamer voorleg.

De heer **Verhoeven** (D66): Een compromis is normaal gesproken verbindend, maar het is nu splijtend. Er zijn types van de Partij van de Arbeid, GroenLinks en SP die alleen maar willen instemmen op het moment dat er nul extra lijnen worden gedecentraliseerd. Anders gaan ze een motie indienen. Er zijn ook verstandige partijen, die zeggen: laat het maar wat ruimer zijn; we willen vijf regio's, veertien lijnen. Dat is nog maar 8% van het totale NS-geheel en dat is ook het verlieslatende deel, dus zo erg is het allemaal niet voor de deal. Die partijen willen een maximale ruimte op onderzoeksniveau hebben voordat ze instemmen. D66 gaat niet instemmen met dit voorstel als de minister erbij blijft en zegt dat we het maar met twee regio's en een paar van die lijnen doen.

Dat zijn toch tien stevige zetels in de Kamer. Wat doet de minister als ze haar knopen moet gaan tellen? Het kan morgen namelijk nog weleens een interessante situatie worden. Gaat de minister door met dit compromis, dat misschien gaat stranden waardoor de deal er helemaal niet komt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Verhoeven gaat er nu wel hard in. Maar hij ziet ook het dilemma waar ik in zit. Een deel van de Kamer zegt namelijk dat ik te ver ga, en een deel zegt dat ik niet ver genoeg ga. Daarom doe ik een voorstel dat beide partijen een beetje tegemoetkomt. Ik doe niet alles en niet niets, maar ik doe er vijf. Daarnaast gaan we vanaf de midterm review verder kijken naar de decentralisatie. Ik kan dit onderbouwen, omdat mijn mensen ernaar hebben gekeken. Maar het kost heel veel werk als voor elk net extern uitgezocht zou worden hoe het gaat met samenloop etc. Op basis van waar PHS gaat lopen, kan ik wel onderbouwen waar je in een probleemsituatie terechtkomt als er meerdere partijen tegelijk rijden. Ook kan ik aantonen op welke plek wat gaat gebeuren. Dat inzicht kan ik de Kamer dus heel snel geven. Het diepe inzicht dat leden van verschillende partijen om verschillende redenen vroegen, is voor mij complexer. Maar als ik de leden nu vraag om op die vijf lijnen akkoord te gaan, dan betekent dat niet dat zij nooit meer mogen vragen of er iets bijkomt of dat er iets afgaat. Ik moet dan wel terug naar de onderhandeltafel om dat te gaan regelen. Andersom vragen leden van mij om de vijf netwerken, dus die veertien lijnen open te laten. Maar dit is echt part of my deal. Part of the deal is ook het redden van de HSA en ervoor te zorgen dat mensen weten dat ze door kunnen blijven rijden. Ik stel hem scherp, niet omdat ik niet wil ingaan op het verzoek om nader onderzoek, maar vooral omdat het een totaalplaatje is, waarbij je soms moet geven en soms moet nemen. Daarom doe ik een verdere stap op het gebied van decentralisatie en niet alles. Inhoudelijk zou ik ook niet altijd alles willen. Ik wil de Kamer daar graag inzicht in geven. Leden kunnen mij later nog voor een deel aan mijn jasje trekken, maar ik kan hem gewoon niet helemaal openlaten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Uiteindelijk moet het toch gaan om de vraag wat de reiziger ermee opschiet? Vanuit het perspectief van de reiziger bekeken, zijn het noorden en oosten nog niet echt goed ingevuld in de concessie. Dat is een probleem. FMN wil daar met haar plannen wel iets aan doen. Die plannen wil ik kunnen beoordelen. De minister zegt dat Ecorys alles heeft doorgerekend, maar Ecorys heeft niet alle lijnen doorgerekend. Daarom wil ik die cijfers op tafel hebben. Wij moeten ook tegen NS zeggen: stel dat wij toch met u in zee gaan, dan moet u echt nog iets doen aan het noorden en het oosten. Bij Limburg is er overigens ook nog één lijn niet meegenomen: Weert-Roermond. Ik vind dat we het scherp moeten hebben. Wij moeten hier een afweging maken waar het belang van de reiziger in centraal staat. De minister zegt dat er complicaties kunnen ontstaan met verschillende vervoerders en dergelijke. In de hoorzitting hebben we daar uitgebreid over gesproken. Ik hoor de vertegenwoordiger van ProRail nog zeggen dat je daar goede afspraken over kunt maken. Dat moet je ook gewoon doen. Maar ik wil het perspectief van de reiziger ook in de antwoorden van de minister terugzien.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor mij staat dat perspectief ook voorop. Ik heb dat een paar keer gezegd, ook in antwoorden op vragen van mevrouw Van Gent. Uiteindelijk doe je dit om twee redenen. Je wilt meer spelers hebben in het veld, zodat je niet altijd afhankelijk bent. Maar je doet dit vooral omdat je denkt dat de kwaliteit daar ook mee verbeterd kan worden. Partijen worden gedwongen om een kwalitatief beter product te leveren, omdat ze nou eenmaal concurreren. De reiziger moet daar uiteindelijk ook voordeel bij hebben. Daarom laat ik

in het noorden twee lijnen onderzoeken om te bekijken of we de situatie daar kunnen verbeteren. Hetzelfde geldt voor het zuiden. Ik heb hier op een kaart overigens wel Roermond staan. Die lijn wordt bediend door de intercity, dus er zijn geen tussengelegen stations op die lijn. Ik kijk overigens op een kaart die de leden niet kennen. Maar als je het totaalplaatje bekijkt, dan zit dus dat hele verhaal erin. Nogmaals, voor mij is het ook van belang wat het oplevert voor de reiziger. Van twee lijnen in Limburg weten we dat het vrij snel kan. Bij drie lijnen moeten we echt nog uitzoeken hoe we het gaan doen met de samenloop en hoe we ervoor kunnen zorgen dat de reiziger het beste product krijgt. Die lijnen zitten in het oosten en noorden. Die heb ik dus ook opgenomen. Ik maak mij zorgen over de samenloop van een aantal zaken bij de lijnen Breda-Tilburg en 's-Hertogenbosch-Nijmegen. Daarom heb ik die lijnen er niet in opgenomen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Om ons absolute duidelijkheid te geven en recht te doen aan de plannen van FMN, vraag ik de minister om mensen bij elkaar te zetten. Dat kan volgens mij best snel. Zij heeft al heel veel informatie verzameld. Zet een onafhankelijk voorzitter erbij en zorg ervoor dat die cijfers op tafel komen. Dan gaat men maar een keer een weekend door, maar zorg ervoor dat het helder is en dat we het op een goede manier kunnen afronden, uiteraard zo snel als mogelijk en verantwoord is. Ik blijf nu heel erg met het gevoel hangen dat we hier iets aan het doen zijn en onder druk worden gezet vanwege een mogelijk faillissement, maar dat we uiteindelijk toch niet de goede keuzes kunnen maken die we zouden moeten maken. Ik wil zelf niet in zo'n situatie worden gedrukt, want ik weet wat er dan gaat gebeuren, dan staan we over een paar jaar allemaal voor het hekje in de enquêtezaal om uit te leggen welke besluiten we hier met elkaar in een heel kort tijdsbestek hebben genomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Even voor het beeld, met de besluiten over decentralisatie druk ik nu geen onomkeerbare zaken door. Er zijn twee lijnen waar we mee aan de slag kunnen: de Limburgse lijnen. Dat was ook het pilotproject van de heer Verhoeven. Ik weet dat de regio dat graag wil. Er zijn drie lijnen die ik zorgvuldig wil onderzoeken. Daarvoor moet je met de partijen om de tafel gaan zitten, zoals de heer Slob net zei. Dat moet dus intensief gebeuren tussen NS en partijen die er belangstelling voor hebben. Dan moet je het ook hebben over de randvoorwaarden, de vraag of het maakbaar is binnen PHS, de tariefharmonisatie en de consequenties van de samenloop voor de robuustheid van de trein en voor de capaciteitsverdeling. Die dingen ga je dan met elkaar bespreken. Maar deze dingen kun je niet even heel erg snel doen rondom al die lijnen. Er spelen belangen in mee en er spelen cijfers in mee, dus dat neemt tijd in beslag. Dat probeer ik steeds te zeggen. Het is niet zo dat ik de leden die afweging niet wil gunnen, maar ik neem nu op hoofdlijnen het besluit om er twee te doen en er drie nader te onderzoeken. Kamerleden zeggen: het is leuk dat de minister er vijf uitzoekt, maar wij willen dat zij inzicht geeft in het hele FMN-plan. Ik moet ervoor zorgen dat ik de volgende informatie geef over de andere lijnen. Wat betekent het voor de samenloop, voor PHS en voor de robuustheid? Die informatie zeg ik de Kamer toe. Ik zeg alleen dat je die niet heel snel uit de grond kunt stampen. De Kamer wil tegelijkertijd weten waar zij mee akkoord gaat. Zij gaat dus akkoord met een deal, maar daarmee nog niet met alles. Het blijft een beetje vastzitten, maar ik zal met NS uiteindelijk ook de reikwijdte van het hoofdrailnet moeten kunnen afspreken. De deal houdt nu niet alles in, maar ook niet niks.

De heer **De Jong** (PVV): Het gaat mij om opheldering over de twee lijnen. We zitten hier met zijn allen te spreken over HSA. We hebben het debat dat hieraan voorafgaand gepland was, gesplitst. We hebben afgesproken

dat we nu de HSA-problematiek en het hoofdrailnet bespreken. NS gaat het hoofdrailnet, dus een heel belangrijk deel van het midden van het land, doen. Daaronder wordt de hsl gegund. Daar spreken we vandaag over. We hebben afgesproken dat we nog een debat houden over decentralisatie, dus over de rest van de invulling van de concessie. Mogelijk wordt er een onderzoek gedaan naar die twee lijnen en naar de kosten en baten. Er is in het land gevraagd om geld, namelijk in Limburg. Dat heeft iemand in Limburg gedaan, maar ik ga over het landelijke deel. Kost het geld om te doen wat de minister nu wil? Als dat het geval is, dan moet de Kamer toch ook ruimte krijgen om het wel of niet in overweging te nemen? Daarom moet die kosten-batenanalyse er komen. Ik zit niet te wachten op een gigantisch uitgebreid onderzoek om nog meer lijnen te decentraliseren. Ik wil meer duidelijkheid over datgene wat er nu ligt, over datgene wat de minister heeft voorgesteld, en over die twee lijnen die daarin zijn meegenomen. Maar in mijn beleving spreken we hier over de vraag hoe we verdergaan met HSA.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** We spreken er heel lang over. Ik wil daar ook inzicht in geven, maar het is moeilijk om dat nu te doen. Daardoor komt de deal bijna in gevaar. Voordat ik een oplossing geef, kom ik nog even op Limburg. Het moet budgettair neutraal zijn. Als het niet budgettair neutraal is, dan kan de deal niet doorgaan. Dat betekent dat partijen, als het overgeheveld wordt, altijd inzicht moeten geven in de verliezen. Ze moeten die ook meegeven, of andersom, als er winsten zijn, een bedrag bijleggen.

Ik kom nu op de deal. Een groot deel van de Kamer zal misschien zeggen dat het aantal lijnen dat gedecentraliseerd wordt, wel wat minder mag zijn. Een deel van de Kamer zal zeggen dat het wel wat meer moet zijn. Als het minder wordt, dan zal dat voor de deal met NS geen probleem zijn, want NS zal zeggen: fijn, dat hebben we binnen. Koppen tellend, denk ik dat die variant dichterbij is dan de meer-variant.

In de discussie over meer of minder, ga ik verder met HRN. Ik blijf erbij dat het goed is om daarin inzicht te geven. Het deel over hoe groot het hoofdrailnet precies is, zal ik parkeren. Daarbij geef ik wel de duidelijke waarschuwing dat het financiële consequenties zal hebben als er verder heel veel van afgaat. Die consequenties moet ik dan ook inzichtelijk maken voor de Kamer.

Ik geef nu steeds aan dat we akkoord moeten gaan met de twee tot en met vijf. Ik proef daar veel weerstand tegen, zowel vanuit de kant die meer wil als vanuit de kant die minder wil. Laten we de discussie over de reikwijdte bij het volgende debat betrekken. Als het minder wordt, levert dat in mijn onderhandeling niet zo'n probleem op. Als er meer afgaat, levert dat voor mij een probleem op. Dat zal ik dan moeten oplossen. Dan zal ik ook de financiële consequenties daarvan inzichtelijk moeten maken. Maar allereerst vraagt de Kamer inzicht in de voor- en nadelen van het totale FMN-model.

**De heer Aptroot (VVD):** Een deel van de Kamer wil niet per se minder of meer. Dat zit er qua lijn wel in, maar ik wil de meer-optie serieus uitgezocht hebben. Ik proef hetzelfde bij bijvoorbeeld de heer Verhoeven en de heer Slob. Er is nu een deal. Als er iets anders uit het onderzoek komt, dan is dat lastig. Maar ik zeg bij voorbaat dat NS niet te veel eisen moet stellen. Wij praten hier omdat NS het volstrekt uit de hand heeft laten lopen bij de hogesnelheidslijn. Desondanks zijn we bereid om het opnieuw te laten doen door NS. De VVD zei tot tweeënhalf jaar geleden: we gaan openbaar aanbesteden, niet per se NS. Nu willen we dat het hoofdrailnet naar NS gaat, maar hebben we wel een paar voorwaarden. Wij willen de optie van de decentrale lijnen serieus bekijken. In feite zegt de minister dat zij voldoet aan de wens om het FMN-plan te onderzoeken als wij akkoord gaan met het hoofdidee van de koppeling. Het gaat wat

moelijk, maar we komen er stap voor stap. Het hoeft geen maanden te duren, maar dan moeten NS en die bedrijven wel bij elkaar gaan zitten en hun kaarten op tafel leggen, met natuurlijk het ministerie en een onafhankelijke partij daarbij. Daar willen we een rapport over krijgen. Vervolgens kan de minister opnieuw een voorstel doen. Het kan gaan om twee, vijf of veertien, als het maar onderbouwd is. Ik wil dan namens mijn fractie de mogelijkheid hebben om te zeggen op welke manier ik het wil hebben. Natuurlijk moet het financiële plaatje erbij, maar de minister heeft gezegd dat het haar in principe niet uitmaakt of de een of de ander nou een winstgevende of een verlieslatende lijn heeft, en dat zij er optimistisch over is dat dingen kunnen. Maar of het echt werkt? Misschien komen we wel op het mooie, heilige getal zeven uit. Ik weet het niet, maar ik wil alle informatie. Met die toezegging is wat ons betreft de totaaldeal akkoord, ook al moeten we nog over het geluid praten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Aptroot vertaalt het goed. Dit wil ik ook doen om eruit te komen, want anders blijven we hangen op lijnen waar wij allemaal het fijne van willen weten. Daardoor zou de rest van de deal in gevaar komen, terwijl het uiteindelijk gaat om het totaalplaatje. Ik zal de consequenties van de FMN-plannen, die wij hebben doorgerekend, inzichtelijk maken. Ik zal ervoor zorgen dat de consequenties voor samenloop en het gevolg voor de reiziger zo veel mogelijk inzichtelijk worden gemaakt. Dat geldt ook voor de financiële consequenties, maar het moet in principe budgettair neutraal zijn, want als je er wat uithaalt, dan moet je er ook wat voor terugdoen. Maar het heeft wel effect op hoe een netwerk er in totaliteit uitziet. Ik wil hier wel opkomen voor NS. De heer Aptroot zegt dat NS geen recht van spreken heeft, maar NS levert heel veel in, ook voor een totaalplaatje. Voor NS was failliet gaan een aantrekkelijke optie, maar dan waren er op allerlei andere terreinen problemen gekomen. Het is dus geven en nemen. Ik houd dit deel aan tot de nadere discussie over HRN. We moeten bekijken hoe snel we het overleg over HRN plannen en of we dat in één of in twee fases doen. Ik onderbouw dat zo goed mogelijk, waarbij ik de Kamer nog steeds zal proberen te overtuigen van de goede opzet van deze versie.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dank de minister voor haar toezegging, ervan uitgaand dat er een onafhankelijke toets is. Wat de minister zei over NS, is waar. Voor NS is het ook spannend om zo'n nieuwe opgave voor tien jaar te krijgen, maar er kan geen sprake zijn van alles maar blokkeren en dwarsliggen omdat het toch in handen is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar was ook geen sprake van. Ik heb zelf al ingebracht dat het niet zo zou zijn.

Voorzitter. Ik kom op de vraag over de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink/De Rouwe over de derde trein naar Leeuwarden. Onlangs heb ik aan Friesland laten weten dat NS met de derde trein Meppel-Leeuwarden kan gaan rijden. NS kijkt momenteel met de regio wat het meest gewenste dienstregelingmodel is voor de beschikbare middelen. Ik wacht dat overleg af.

ProRail heeft in 2011 de capaciteitsanalyse Zwolle-Leeuwarden-Groningen uitgevoerd. Die analyse heeft de Kamer ook gekregen. De capaciteitsanalyse is gebaseerd op de meest recente inzichten op het gebied van gewenste treinbediening. Nu wordt er vooral nog bekeken op welke wijze de brugopening over het Van Haringsmakanaal verkort kan worden. De verdere besluitvorming volgt in 2012. De motie wordt daarmee ingewilligd.

Ik kom nu bij het laatste blok: diversen. De heer Aptroot heeft gezegd dat de concessieafspraken beter afrekenbaar moeten worden. De huidige afspraak gaat vooral over de redding van HSA en de integratie van HRN/HSA, maar de concessie wordt nog opgesteld. Daar houden we het

debat ook over. In die concessie moeten scherpe eisen worden opgenomen, zowel qua kwantitatieve normen als qua afrekenbaarheid. De Kamer wordt hierbij betrokken conform de Wet personenvervoer 2000. Gaat er dit jaar werkelijk een volledige dienstregeling gereden worden op snelheid, dus 250 km/u? Hoe staat het met de door NS bestelde treinen? Ik verwacht dat de V250-treinen gaan rijden. Sterker nog, op dit moment zit AnsaldoBreda in de laatste fase voor toelating in Nederland. NS Hispeed zegt dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat die toelating niet gerealiseerd zal worden, omdat de V250 een state-of-the-artveiligheids- en remsysteem kent. De V250-treinen worden binnenkort aan NS overgedragen, zodat ze in 2012 in de dienstregeling kunnen worden ingezet. Ze zijn er dus. Er wordt nu gewacht op toelating en ze worden binnenkort overgedragen.

Ik kom op de problemen in Denemarken. De oorzaak daarvan is dat men in Denemarken te maken heeft met onervarenheid bij het maken van dieselmaterieel. Maar in Nederland hebben we geen dieseltreinen gevraagd, maar elektrisch aangedreven treinen. Daar heeft AnsaldoBreda wel veel ervaring mee. De problemen met de Deense treinen zijn dus niet van toepassing op de Nederlandse situatie, omdat AnsaldoBreda veel meer ervaring heeft met elektrisch hogesnelheidsmaterieel.

Het bericht dat de Deense vervoerder geld heeft teruggekregen van AnsaldoBreda klopt. Het gaat om zo'n 2 mld. aan Deense kronen vanwege de leveringsproblemen. Dat heb ik gehoord, maar ik heb het niet overal kunnen verifiëren.

Er werd gevraagd naar het te koop staan van de fabriek van AnsaldoBreda in Italië. AnsaldoBreda staat inderdaad in de verkoop wegens deerschikking van activiteiten van Finmeccanica SpA, het moederbedrijf van AnsaldoBreda. Maar NS heeft mij verzekerd dat er een contract is en dat er deugdelijke afspraken zijn gemaakt over dit soort situaties. Het gaat dus om de financiële situatie bij Finmeccanica, het beursgenoteerde moederbedrijf van AnsaldoBreda. Het gaat niet failliet, maar het heeft wel een forse afboeking moeten doen. AnsaldoBreda heeft een leveringsverplichting met NS afgesloten. Daarnaast – ik denk dat dat het belangrijkste voor de Kamer is – heb ik met NS afgesproken dat NS garant staat voor HSA. Daarmee laten we het probleem daar liggen. In the end denk ik, je moet ze gewoon zien rijden en dan ben je er helemaal klaar mee. De geluiden over Denemarken zijn dus wel anders dan die over ons.

Er werd gevraagd naar Lansingerland, maar ook naar andere gemeenten. Ik zal specifiek op Lansingerland ingaan. Ik heb daar gesproken met de bestuurders. Op het moment dat de eerste overschrijding werd geconstateerd, heb ik daar de Kamer van op de hoogte gesteld. Naar aanleiding daarvan heb ik gesproken met de bestuurders. Ik verwacht in april referentiemetingen te kunnen uitvoeren om duidelijkheid te krijgen over de overschrijdingen in de definitieve situatie. Deze methodiek hebben we afgesproken. Tegelijk starten we met een pilot. We wachten dus niet tot het einde van het jaar voordat we materiaal gaan testen. In het kader van de pilot worden in de zomer in de bak allerlei materialen bevestigd. We moeten dus bekijken wat we nodig hebben. Moet er een geluidswal komen of moeten we matrassen erin hebben? Wat werkt voor een bak? Een tunnelbak werkt nou eenmaal anders uit dan andere dingen. We moeten een en ander dus in de zomer al testen. Vervolgens moet uit de effecten van de verschillende mogelijke maatregelen blijken wat de meest wenselijke manier is om het beschermingsniveau te bieden dat we willen bieden.

Er werd gevraagd of ik eind dit jaar weet wat ik ga leveren. Ik ga er al van uit dat er in de eindsituatie overschrijding is. Het materieel moet gaan rijden, maar dat verwacht je wel met dit materieel. Eind dit jaar moet dus ook duidelijk zijn welk materieel we gaan inzetten om de overlast weg te nemen. Mijn antwoord op de vraag van de heer Aptroot en anderen is dat we die duidelijkheid voor het einde van het jaar zullen geven. We zullen

dan ook duidelijkheid geven over de wijze waarop we de aanvullende maatregelen verder uitrollen.

De grens van 57 dBA is een streefwaardegrens, maar volgens mij heeft mijn voorganger ook altijd gezegd dat er ingegrepen moet worden als het daarboven komt. Ik zie dus niet in waarom ik daar in een keer op zou moeten terugkomen.

Ik kom op de discussie over de toeslag. Ik heb de Kamer vertrouwelijk de review van de businesscase HSA gestuurd. Mede op basis daarvan heb ik met NS en HSA afgesproken dat de toeslag op de tweede klas voor de hogesnelheidsdienst voortaan maximaal 30% mag bedragen. Dat percentage was veel hoger. In de huidige contracten heeft HSA tariefvrijheid, zodat zij gedurende een periode van vijf jaar een toeslag kan vragen die zij gepast vindt. Die vrijheid wordt dus flink ingeperkt. Ik vind het van belang dat het hogesnelheidsvervoer betaalbaar is. Daarnaast vind ik het gerechtvaardigd dat je een hogere prijs vraagt voor een beter en sneller product. Er werd opgemerkt dat wat er nu rijdt nog niet zo veel beter en sneller is. Maar zodra de V250-treinen in gebruik zijn, zal het wel beter en sneller zijn. Ik heb zojuist daarover gezegd dat ik positieve hoop heb. In andere landen wordt ook iets meer betaald voor de hogesnelheidsverbinding dan voor een gewone trein. Ook daar gaan ze bij een stoptrein geen budgetten teruggeven. Die discussie hebben we hier al eerder gevoerd. De toeslag geheel schrappen is onwenselijk. Als de toeslag wordt geschrapt, betekent dat niet dat de lijn rendabel wordt. Er zal dan zeer waarschijnlijk extra verlieslatend worden gereden. In de berekeningen die ik vertrouwelijk met de Kamer heb gedeeld, staat dat een toeslag van 30% het beste zou zijn. Het nu schrappen van de toeslag zou zonde zijn, aangezien er net afspraken gemaakt zijn over scherpere tarieven. NS en HSA betalen voor het gebruik van de hsl een concessieprijs aan I en M, die vervolgens ingezet kan worden voor extra kwaliteit. Dat is niet mogelijk als er geen toeslag zou zijn. Wat mij betreft is het dus kiezen of delen. Ik ben er voorstander van om de toeslag terug te brengen, maar wel de mogelijkheid tot 30% te houden.

Geldt de maximale toeslag ook voor intercity's die over de hsl rijden, aangezien ze een lagere snelheid hebben? Ik vind het gerechtvaardigd een hogere prijs te vragen voor een product dat sneller is. NS is op dit moment aan het onderzoeken hoe zij de intercity's over de HSL-Zuid zal aanbieden. Het definitieve product is afhankelijk van het type intercity-trein, de herkomstbestemming en de snelheid. Dat zal worden gereflecteerd in de toeslag. NS heeft dat dus nog niet bepaald. Maar ik heb ook gezegd: je moet wel sneller rijden, wil je de toeslag kunnen krijgen. Mevrouw Van Gent vroeg: waarom niet eerst het bezettingspercentage van Fyra opkrikken en dan de toeslag heffen? De treinen worden op dit moment steeds voller door de betere treinen, de snelheid en de kwaliteit. HSA heeft in de huidige concessie de eerste vijf jaar de vrijheid om het tarief in te stellen. Die brengen we terug naar 30%. Uit de cijfers blijkt dat dit het juiste percentage is.

Heeft high-speedvervoer wel de toekomst? Dat was een algemene vraag van de PvdA. Ja, er komen steeds meer hsl-lijnen in de Europese Unie bij. Dat ondersteun ik ook. Kijk bijvoorbeeld naar het ontstaan van de initiatieven Londen-Amsterdam. Het vliegverkeer Londen-Parijs is al bijna verdwenen. Het is meer dan 80% gedaald. Ook bijvoorbeeld in Spanje zie je al heel veel high-speedlijnen. Wij moeten er dus voor zorgen dat de HSA-verbinding weer een goede, aantrekkelijke verbinding wordt. Vandaar dat we de ingrepen vandaag op de agenda hebben staan. Wat zijn de risico's om treinen of IC's op de hsl toe te laten? Levert het meer vertraging op? Die vragen werden gesteld door de PVV en de PvdA. NS wil graag dat die treinen op de hsl toegelaten worden. Daar betaalt NS dan ook de extra concessieprijs voor. Het bedrijf weet nog niet precies met welke trein het dat wil gaan doen, maar het moet natuurlijk voldoen aan de technische eisen. Het moet dus voldoen aan 25 kV en aan ERTMS.



NS kan alleen ERTMS-treinen erop laten rijden. De snelheid van de treinen moet passen in de dienstregeling met de V250-treinen en de twee Thalystreinen. Het uitgangspunt is dat het moet passen binnen de geluidsruimte van de hsl. Ik vraag NS dus ook om mij daarvan op de hoogte te houden. NS mag meer materieel inzetten en daarmee een betere verbinding leveren, maar dan moet NS er wel voor zorgen dat dat past binnen de snelheid en de eisen die we hebben op de hsl.

Waarom heb ik België nog niet gevraagd naar het twintigste treintoeleestel? Ik heb daarover gesproken met de vorige minister, Vervotte. Daarna was België lange tijd min of meer kabinetloos. Mevrouw Vervotte heeft steeds aangegeven dat zij de afspraken uit 2005 volledig gestand zal doen. Ze zou daar uiterlijk in november 2011 uitsluitel over geven. December 2011 is de regeringswissel geweest. Ik zal op korte termijn met mijn collega Magnette verder over dit onderwerp spreken. Ik heb ook de sterke indruk dat die treinen niet door NMBS besteld zullen worden, maar vervolgens heb ik de mogelijkheid om daarvoor een schadeclaim neer te leggen bij België. Dat willen we natuurlijk niet. We willen er gezamenlijk uitkomen. Ik wil daar overigens geen andere dossiers aan koppelen. Zowel België als Nederland moet dat niet doen. Ik zal daar met de nieuwe collega over spreken, zodat we het in goed overleg kunnen oplossen.

Daarnaast zal ik met hem spreken over de op korte termijn op te zetten verbinding tussen Noord-Brabant en Antwerpen. Daar is specifiek naar gevraagd. De situatie is inderdaad complex. Ik kijk ook naar andere oplossingen. Ik kijk naar de verbinding Breda-Antwerpen. Daarover spreek ik met mijn collega's. We hebben al meerdere keren gesproken over het handhaven van de Beneluxtrein. Dat is geen optie. Daarover zijn ik en mijn voorgangers altijd duidelijk geweest, maar ik vind dat er een goed alternatief moet komen.

Dordrecht blijft bediend door de IC's, ook wanneer IC's via de hsl gaan rijden. Die zijn dus extra. Samen met de decentrale overheden worden verschillende modellen voor de dienstregeling bekeken in het kader van PHS. NS, dus niet I en M, maakt de dienstregeling. NS moet echter wel rekening houden met de minimale bedieningsniveaus van de stations, die I en M met NS heeft afgesproken. Dordrecht blijft dus bediend en de IC's via de hsl zijn extra.

De heer Slob vroeg of de bereikbaarheid van de landsdelen in de concessie goed is geborgd. Het is van publiek belang dat die bereikbaarheid goed in de concessie wordt geborgd. We zullen dat op verschillende manieren doen, onder meer door de minimale bediening van stations omhoog te brengen. We zullen ervoor zorgen dat het aanbod meer aan de vraag van de reizigers voldoet. We zullen ook de versterkte positie van de decentrale overheden regelen. Dat zullen we verder uitwerken tijdens het proces van de concessieverlening. Daar zullen we ongetwijfeld ook over spreken in de discussie die wij onderling over HRN zullen voeren.

Vooruitlopend op de wens van de Kamer, heb ik in het akkoord afspraken gemaakt over de minimumbediening van stations. Die staat al in de huidige concessie en die komt in de nieuwe concessie weer aan de orde. Het ligt ook vast in mijn beleidsvoornemen voor de nieuwe concessie. Neem ik reistijdverbetering op in de concessie? Ja, ik heb aangegeven dat ik een actieplan inzake snelheidsverhoging op het spoor naar de Kamer zal sturen. Afhankelijk van dat plan zal ik bezien of de concessie voldoende prikkels heeft om het te realiseren. Zo niet, dan zullen we daar iets mee moeten doen. Ik moet er goed naar kijken. De reistijd is van veel factoren afhankelijk en verbetering daarvan kan natuurlijk ook perverse prikkels meebrengen, bijvoorbeeld het niet meer openen van een station. We moeten dus goed met elkaar bekijken hoe we aan de ene kant de snelheid op het spoor en aan de andere kant de afspraken in de concessie zo goed mogelijk kunnen opnemen, zonder dat er een perverse prikkel van uitgaat.

Daarmee ben ik aan het einde gekomen van de beantwoording van de diverse vragen. Het belangrijkste is de hom-of-kuitdiscussie die we vandaag met elkaar moeten voeren. We bleven even haken in de discussie over decentraal. Ik wil geen enkele illusie laten bestaan dat ik daar niet meer inzicht in zou willen geven. Ik vond het echter in het kader van tijd complex. Ik hoop dat we nu een modus gevonden hebben waarin we het wel met elkaar kunnen doorlopen, afgezien van de vraag of je nou voor meer of voor minder bent. Ik hoop in de tweede ronde van de Kamer te horen in hoeverre de leden akkoord kunnen gaan met de deal.

**De voorzitter:** De heer Haverkamp heeft nog een interruptie te goed.

**De heer Haverkamp (CDA):** Ik wachtte totdat de minister uitgesproken was.

Kunt u, voorzitter, samenvatten waar we ja of nee tegen zeggen, dus hom of kuit? Er is nu zo veel besproken dat ik er wel aan hecht dat we dat precies weten.

Ik heb ook een vraag aan de minister. De discussie over decentraal gaat natuurlijk over meer dan alleen een trein over iets laten rijden. Het gaat om samenhang met de regio's. Dat is wat de regio's van ons vragen. Het maakt ze niet uit of NS, FMN of wie dan ook het doet. Zij willen een goed product voor de reiziger. Begrijp ik goed dat de minister samen met de decentrale regio's de decentralisatie oppakt, dus niet alleen met een stel techneuten die bekijken of treinen wel of niet over hetzelfde spoor kunnen rijden?

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Dat zeg ik toe. Dit is heel belangrijk, want uiteindelijk gaat er erom dat de regio's de voordelen zien met ander vervoer dat ze aanbieden.

**De voorzitter:** Het lijkt mij goed dat ik nu de toezeggingen van de minister voorlees, zodat u die in uw overwegingen en in wat u nog wilt zeggen kunt meenemen. Dat doe ik normaal gesproken pas na de tweede termijn.

De volgende toezeggingen zijn gedaan.

- De Kamer zal op zo kort mogelijke termijn per brief de conclusies ontvangen van de marktconformiteitstoetsen van de consultants van BCG en Oxera.
- De minister zal de Kamer ten behoeve van het algemeen overleg over het hoofdrailnet een nadere analyse doen toekomen met een onafhankelijke toets van het FMN-plan, waarbij zij zal ingaan op de kwestie van samenloop, de gevolgen voor de reiziger en de financiële consequenties.
- De minister van I en M zal de minister van Financiën de vraag voorleggen wat hij vindt van het afstoten van een minderheidsbelang van NS. De Kamer zal daarover geïnformeerd worden.
- Eind dit jaar zal de Kamer duidelijkheid krijgen over eventuele aanvullende maatregelen in het kader van de geluidshinder in Lansingerland.

**De heer Aptroot (VVD):** Voorzitter. We krijgen de twee rapporten met de conclusies over marktconformiteit, maar als de minister zegt dat het marktconform is, dan is dat zo. Dan krijgen we achteraf een bevestiging. Dit punt is dus voor ons geregeld. Het is akkoord.

Wij gaan akkoord met de totaaldeal, omdat wij naar aanleiding van de nadere analyse, de onafhankelijk toets van het FMN-plan, nog de mogelijkheid hebben om te beslissen in hoeverre er regionaal lijnen van het hoofdrailnet af gaan. Wat mij betreft is dat een variant tussen de twee en veertien lijnen, maar we gaan dat nog beoordelen. De Kamer heeft nog

de ruimte om daarover een besluit te nemen. Dat was voor ons een belangrijke voorwaarde.

Ik kom op de geluidshinder. Eind van het jaar krijgen we hierover duidelijkheid. De minister heeft toegezegd dat er in april als test wordt gestart met maatregelen. Ik neem aan dat we niet tot het eind van het jaar wachten, maar het eerder doen, als die maatregelen binnen die bak succesvol blijken te zijn. Ik wil dus nog iets verduidelijking of binnenkort een nadere brief. Wij willen dat de geluidsoverlast zo snel mogelijk stopt, maar we begrijpen dat je daarvoor soms ook testen moet doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister. Ik vond de beantwoording duidelijk, open en eerlijk. Ik ben nog niet met alles blij, maar de minister heeft wel laten zien wat haar dilemma is. Dat voelt beter dan wanneer je het totaal niet kunt beoordelen, want dan heb je het gevoel van geheimzinnigheid. Ik had bijna graag bij de onderhandeling willen zijn. Ik heb soms het idee dat ik vragen heb gesteld waarvan iedereen dacht: over een halfjaar is dat allang geregeld en de politici zoeken het maar uit. Dat is geen prettig gevoel. Daarom gaan we nog geen ja zeggen tegen het op hoofdlijnen verknopen. De toezegging van de minister dat de vijf netwerken met veertien lijnen onderzocht gaan worden, is heel belangrijk. Voor ons is het onderzoek zo belangrijk dat we dat pas achteraf laten meewegen en niet vooraf al akkoord gaan met de hoofdlijndeal, hoe eerlijk en open de minister ook is geweest. Ook het punt van de rekensommen en de afrekenbaarheid van de minister op niet nog meer tegenvallers op dit dossier op andere vlakken, is voor ons heel belangrijk. Er zijn te veel kleppen opengegaan met financiële adders. Ik heb het gevoel dat de minister nog steeds niet hard genoeg kan maken dat er geen adders meer bij komen. Zij heeft daar wel duidelijkheid over willen geven, maar dit blijft een dossier dat maar oploopt. Wij houden ons kruit dus nog even droog.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Het kan de minister niet verbazen dat wij tegen verdere decentralisatie zijn. Dat had ze kunnen weten als ze gekeken had naar de moties die wij hebben ingediend of naar de moties van anderen die wij hebben gesteund tijdens de afgelopen begrotingsbehandeling. Rendabele regionale lijnen zijn winstgevend? Bij Veolia staat het transportbedrijf in de uitverkoop: geen conducteurs, veel meer overstappen, problemen met samenloop. Die kant willen we absoluut niet op met het hoofdspoor.

De minister vraagt ons om integraal een deal te steunen, waarbij wij akkoord zouden moeten gaan met verdere vermarkting van het spoor. Het kan de minister niet verbazen dat wij niet overtuigd zijn door de antwoorden, en die hoofddeal dus niet zullen steunen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor haar beantwoording. De minister heeft toegezegd dat er bij de decentralisatie met een bandbreedte wordt gewerkt. Dat is voor ons een zeer belangrijk punt. Dat zal ook in het komende debat, waarin dit onderwerp verder besproken wordt, een belangrijk punt worden voor de PVV. De beste deal voor de belastingbetaler als het gaat om HSA, is voor ons ook een belangrijk punt. Daarom zitten wij nu hier. De minister heeft toegezegd dat dit de beste deal is inzake HSA. Wij gaan daarin mee, zodat de minister kan onderzoeken hoe ze dat verder gaat aanpakken.

De bandbreedte bij de decentralisatie betekent dus ook dat het mogelijk is om minder te willen. Er wordt hier aan alle kanten gestrooid met lijnen. Sommigen zeggen dat het er meer, zelfs veertien moeten zijn. Anderen zeggen dat het er veel minder moeten zijn. Wij willen dat er heel goed naar wordt gekeken. Het is dus goed dat er een kosten-batenanalyse wordt gemaakt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik vind het ontzettend teleurstellend dat de heer Aptroot weer vertelde dat wij hier zitten dankzij het feit dat NS een te hoog bod gedaan zou hebben. Alsof de politiek helemaal niets te verwijten valt! De VVD moet de hand in eigen boezem steken en erkennen dat het ook aan de politiek lag.

De SP steunt het toevoegen van HSL-Zuid aan het hoofdrailnet. We zijn tegen het verpatsen van regionale lijnen. We geven dus ook geen steun voor de uitverkoop van NS aan Berlijn en Parijs. In dit kader vind ik het ontzettend teleurstellend dat de minister zich niet realiseert dat er kapitaal wordt vernietigd op het moment dat je NS kapotmaakt door lijnen aan het buitenland te verpatsen.

Ik heb een vooraankondiging gedaan van een VAO. Ik zal een motie indienen om die lijnen niet te verpatsen. Daarnaast zal ik een motie indienen om de toeslagen voor de hsl af te schaffen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor de beantwoording van de vragen. Voor ons was het heel belangrijk dat de minister hier onomwonden aangaf dat dit de beste deal was binnen de haar beschikbare kennis voor zowel de belastingbetaler als de reiziger. Op onze vraag heeft de minister drie keer ja gezegd. Ik ken verhalen waarin er dan een haan gaat kraaien, maar ik ga ervan uit dat het in dit geval een correct ja is.

De minister zegt toe dat zij het FMN-plan nader zal onderzoeken, met name in de regio. Het gaat mij er niet om welke sticker straks op de trein zit, maar het gaat mij erom dat de reiziger in de regio op de beste manier bediend wordt. Daar horen ook budgettaire gevolgen bij. We kunnen ons voorstellen dat NS meer kan betalen aan de concessie als een verlieslatende lijn van het hoofdrailnet wordt afgehaald. Dat zijn communicerende vaten. Zo heb ik het de minister ook horen zeggen. Graag wil ik een bevestiging op dat punt.

Ik kom op Lansingerland. De minister gaat een en ander nu onderzoeken, maar zij zegt al tussen neus en lippen door dat ze weet dat de normen in de toekomst overschreden worden. We hebben bijna allemaal bij die bak gestaan en gezien dat er van het bestek is afgeweken en dat er al maatregelen zijn genomen, die zeer pervers zijn geweest, want door het nemen van die maatregelen, is er meer geluidsoverlast gekomen. Wat gaan wij eraan doen? Het is terecht dat de minister tegen NS zegt: afspraak is afspraak rondom een concessie. Ik vind dat de rijksoverheid ook de verplichting heeft dat zij, als zij ergens een lijn legt – men weet dat mijn fractie geen voorstander van die plek was – consequent moet zijn en het probleem moet oplossen.

Ik kom op PHS. De minister gaat een aantal voornemens toetsen. PHS is vijf jaar geleden gebaseerd op allerlei cijfers. Neemt de minister de meest actuele cijfers mee in haar vergelijking?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar beantwoording. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat de integratie van HSA en HRN in principe een goede richting is, maar dat het voor ons heel erg belangrijk is onder welke voorwaarden het gebeurt. Ik heb de nadere analyse, ook van de andere plannen van FMN, nodig om tot echte eindconclusies te kunnen komen. Een absoluut volmondig ja kan ik nu dus niet uitspreken, omdat we dat nog niet hebben, en we er ook verder over door moeten gaan spreken. Dat maakt het best wel gecompliceerd. De minister geeft marges aan van wat er eventueel mogelijk is. Zij heeft bijvoorbeeld zelf gezegd dat een lijntje meer of minder mogelijk is. Maar als het gaat om het totaal, zou je veel meer keuzes moeten kunnen maken. Ik wil ook meer duidelijkheid hebben over het plan voor de landsdelen, omdat ik het NS-bod nog veel te vaag vind. Dat moet veel scherper worden ingevuld, met name als het gaat om het noorden en het oosten. Dat moet absoluut beter.

Morgen hebben we een VAO. Morgen heeft de Kamer dus ook nog de mogelijkheid om uitspraken te doen. Het hele gebeuren rond de toeslagen vind ik ook niet bevredigend, dus daar wil ik de Kamer nog een uitspraak over voorleggen. Ik ga er nog een nachtje over slapen. Ik zal tot mij door laten dringen wat er allemaal is uitgewisseld, want het gaat wel ergens over. Het gaat hier om een grote zaak en om de financiële consequenties daarvan. Ik zal mij morgen naar de plenaire vergaderzaal begeven. Het VAO staat al ingepland voor de middag. Dan gaan we het gesprek voortzetten. Misschien kunnen we als Kamer tot een gezamenlijke uitspraak komen, die de minister duidelijkheid biedt over de voorwaarden waaronder zij de komende tijd verder kan werken. Ik ga ervan uit dat zowel NS als FMN actief betrokken zullen worden bij de nadere analyse.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De minister heeft samen met anderen onderhandeld en wij zijn vandaag aan het dooronderhandelen. Maar waarover kunnen wij nog onderhandelen? Hoeveel ruimte is er nog in de gesloten deal? Volgens mij is die ruimte bijzonder klein. Daar moeten wij niet moeilijk over doen. We moeten ook niet de illusie creëren dat die ruimte groot zou zijn, want die is niet zo groot. De GroenLinks-fractie kan datgene wat de minister heeft gedaan inzake de hoofdconcessie hsl steunen. Daar gaan we niet verder allerlei poespas omheen verzinnen, want per saldo zal het erop neerkomen dat het zo moet.

Ik ben minder enthousiast over decentralisatie. Ik ben gewoon niet voor dat deel. In Limburg zegt de PVV-gedeputeerde: minder intercity's en er moet geld bij. Dat lijkt mij al vrij lastig onderhandelen. Of is dit een soort handreiking naar de PVV, in de zin van: jullie willen het zo graag, nu heb je ook wat? Maar ik ga de minister afrekenen op het feit dat zij zegt: wij doen dit zodanig dat het geen problemen oplevert voor de reiziger. Daar ben ik totaal nog niet van overtuigd. Ik ben het wel eens met degenen die zeggen dat er nog wat puntjes op de i gezet kunnen worden als het gaat om de vraag hoe de regio's Noord- en Oost-Nederland op een goede manier bediend kunnen worden. Ik wacht dat met belangstelling af.

Ik kom op de Belgen. De minister gaat praten over het treinstel. Wanneer krijg ik daar duidelijkheid over? De minister zegt dat zij geen dossiers aan elkaar wil verbinden, maar die zijn wel degelijk aan elkaar verbonden. Gaat zij dan samen met staatssecretaris Bleker, zodat we meteen twee dossiers tegelijkertijd kunnen wegwerken?

Wat ons betreft komt er geen toeslag op de kaartjes, zodat er meer passagiers komen.

Ik kom op Lansingerland. Ik ga ervan uit dat de geluidsnormen bindend blijven en dat we daar geen poespas over krijgen. Daar waren namelijk wel wat misverstanden over ontstaan. Het gaat dan met name om de streefwaarden. Ik wil het absoluut helder hebben, want wij hebben daar beloftes gedaan. Dat geldt ook voor de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb in het gesprek dat we net hadden, geprobeerd om het decentralisatie-deel te scheiden van de totaaldeal vanwege de aanhoudende wens van de Kamer om niet nu alvast met de twee tot vijf lijnen akkoord te gaan. Dat aanbod heb ik dus gedaan. Toch hoor ik nu van een aantal leden dat zij niet akkoord kunnen gaan met de deal vanwege de decentralisatie, maar voor de helderheid: ik heb de deal geparkeerd. Gelukkig is wel een meerderheid het eens met de deal die ik maak rondom HSA, met de onderhandse inbreng van de HSA-concessie in het hoofdrailnet en daarmee ook op hoofdlijnen met de onderhandse concessiegunning aan NS. Dat zal veel opluchting en rust geven aan het front. Ik besef dat er nog één deel openligt. Ik heb ertegen gestreden en ik snap vanuit beide perspectieven dat de leden daar graag nog wat over willen doorpraten. Dat zal ik dus ook doen. Daarmee kan ik verder. Het grootste

probleem dat ons boven het hoofd hing, de financiële problematiek rond HSA, is hiermee gelukkig in een nieuwe fase gebracht. We kunnen hiermee de zekerheid bieden aan de reiziger dat HSA gewoon zal blijven rijden. Ook weten we hiermee wat de kosten voor de Staat zijn en dat dit niet het worstcasescenario is, dat de hele tijd boven ons hoofd hing. Daar ben ik blij om.

Er is echter nog een aantal vragen. De VVD-fractie vroeg naar de geluidshinder. Ook andere fracties vroegen daarnaar. De metingen zijn in april. Het materiaal zal in de zomer worden getest. Het gaat erom dat je uiteindelijk weet wat de maximumbelasting is, als de volle dienstregeling wordt gereden. Je wilt immers geen maatregelen nemen die onvoldoende blijken te zijn voor de mensen. Zodra er volledige duidelijkheid is, moeten we aan de slag. Ik gaf in het debat al eerder aan – misschien heeft de heer Aptroot dat niet gehoord – dat 57 dBA weliswaar een streefwaarde is, maar dat mijn voorganger heeft gezegd dat dit de eindwaarde is. Ik heb geen enkele reden om daar een verandering in aan te brengen. Op het moment dat die waarde wordt overschreden, zullen we in Lansingerland maatregelen nemen as soon as we can. Je moet metingen doen. Soms moet dat onder bepaalde weersomstandigheden. Verder moet je voldoende van zulke treinen hebben rijden. Ik doe er alles aan om dat waar te maken.

De D66-fractie gaf aan dat zij de hoofdlijndeal niet kan steunen, omdat ze vond dat financieel niet alles duidelijk was. Ik hoop nogmaals duidelijk te kunnen maken dat ik optimistisch ben en dat de deal die ik de Kamer heb gestuurd, de brief van 18 november en de bedragen die daarin staan wat mij betreft nog steeds gelden en dat die na de heronderhandeling over de energieprijzen nog iets voordeliger zullen worden. De risico's die overblijven, zijn wat mij betreft belegd bij NS. Ik weet niet hoe ik de heer Verhoeven nog meer zekerheid kan geven op dit vlak. Ik vraag hem om daar nog een nacht over na te denken. Het helpt namelijk altijd als de totale Kamer achter zo'n deal staat.

De PvdA-fractie gaf met betrekking tot het decentralisatiedeel aan niet akkoord te zijn. Aangezien ik dat echter parkeer, ben en blijf ik nieuwsgierig. Misschien zegt de heer Monasch morgen dat hij wel voor de totaaldeal gaat, met uitzondering van het decentralisatiedeel.

De SP-fractie steunt de toevoeging aan het hoofdrailnet en geeft haar mening over de regionale lijnen, de decentralisatie. De heer Bashir zal in ieder geval komen met een motie daarover en met een motie over de toeslagen. De heer Bashir is vrij om elke motie in te dienen die hij wil, maar de Kamer vraagt mij ook om diep onderzoek te doen naar de regionale lijnen. Dan moet ik dus morgen ook nog constateren of dat überhaupt zinvol is. Die slag om de arm houd ik dus, na alle beloftes die de voorzitter van mij heeft vastgelegd.

De CDA-fractie vraagt om de regio ook goed mee te nemen. Dat is natuurlijk nadrukkelijk de bedoeling. Je kunt dit niet doen zonder ook de regio in het onderzoek te betrekken.

Daarnaast werd gevraagd naar de budgettaire consequenties voor Lansingerland. Die hadden we al gehad.

Wat betreft PHS; we zullen de meest actuele PHS-prognoses meenemen. Die moeten namelijk continu worden geactualiseerd.

De ChristenUnie-fractie kan zich ook vinden in de hoofddeal en wil ook graag nader inzicht in FMN. Daarover heb ik al gesproken.

Het plan van de landsdelen komt bij de nadere uitwerking van het hoofdrailnet. Ik heb al geprobeerd zo veel mogelijk van de wensen van de Kamer die geld kosten mee te nemen in de onderhandeling. Natuurlijk moeten we daarna een verdere invulling geven. Daarom spreken we nog verder over de concessie en over de vraag hoe die precies vorm gaat krijgen. Ik heb ook gehoord dat de Kamer morgen nog met mij wil debatteren over de toelage.

De GroenLinks-fractie kan zich ook vinden in de deal. Zij maakt zich zorgen over decentralisatie. Ook dat heb ik opgenomen. Mevrouw Van Gent vroeg of dit een handreiking was aan de PVV. Die is hier volgens mij juist kritisch over. Dan hebben de fracties elkaar toch niet goed verstaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag gesteld over de Belgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in maart een gesprek met de Belgische minister Magnette. Ik doe dat zonder mijn collega, omdat ik denk dat ik heel goede resultaten kan bereiken door daar direct naartoe te gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was een verspreking! Zonder Bleker gaat het beter!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Natuurlijk zal ik de resultaten melden aan de Kamer.

De **voorzitter**: Dat is een toezegging: de Kamer zal op de hoogte worden gesteld van het gesprek dat de minister zal voeren met haar Belgische collega. Ik dank eenieder voor zijn of haar inbreng.