

Vergaderjaar 2013–2014

**22 026**

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

**Nr. 459**

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

Vastgesteld 21 mei 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Financiën hebben op 27 maart 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu en Minister Dijsselbloem van Financiën over:

- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 21 maart 2014 over efficiencymaatregelen en de overeenkomst tussen NS en AnsaldoBreda (Kamerstuk 22 026, nr. 455);**
- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 3 december 2013 met de reactie op de aangenomen motie van het lid Van Veldhoven over een onderbouwing van het verhalen van de tegenvaller van 119 miljoen bij de NS (Kamerstuk 22 026, nr. 450);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 maart 2014 inzake uitvoering van de motie van de leden De Boer en Hoogland over een onderzoek naar de snelheid van de nieuwe intercity (Kamerstuk 22 026, nr. 454).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De waarnemend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Van Nieuwenhuizen-Wijbenga

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

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, De Graaf, Hoogland en Van Veldhoven,

en Minister Dijsselbloem van Financiën en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun Ministeries.

Aanvang 14.27 uur.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het Fyradossier. Ik heet de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en hun staf ook welkom, evenals de mensen op de publieke tribune en hen die het debat volgen op televisie en internet. We zijn een halfuur te laat begonnen. Omwille van de tijd geldt in eerste termijn strikt vier minuten spreektijd, zonder interrupties. Beide bewindspersonen moeten namelijk strikt om 16.00 uur dit debat verlaten. Het debat moet dan ook zijn afgerond.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zal in een rap tempo door mijn inbreng heen gaan. Het Fyradebacle kent alleen verliezers. Het gaat om een bedrag van meer dan 600 miljoen euro, waarvan nu slechts 125 miljoen euro terugkomt. Het is op zich goed dat er een punt achter wordt gezet, want anders hadden de treinen nog tot in de eeuwigheid hier gestaan en van juridische procedures worden toch alleen advocaten rijker. De VVD-fractie heeft een aantal echt kritische vragen over de deal. Eerst wil ik iets zeggen over de motie-De Boer/Hoogland over het harder dan 200 km/u rijden met hogesnelheidstreinen (Kamerstuk 22 026, nr. 440). Ik dank de Staatssecretaris voor het antwoord in haar brief. De trein moet inderdaad letterlijk sneller dan 200 km/u, te beginnen bij 220 km/u. Ik zie Minister Dijsselbloem al kijken: dan kan hij straks ook met die hogesnelheidstreinen heen en weer naar Brussel en gaat het misschien wel veel sneller. In de brief is sprake van een onderzoek naar tijdswinst op het Nederlandse traject. Welnu, dat onderzoek hoeft er niet te komen, want de tijd is op zich wel bekend. De VVD houdt vast aan 220 km/u en heeft daarvoor een bredere onderbouwing: er ligt namelijk voor miljarden aan hogesnelheidslijn. Er moeten dus ook snelle treinen gaan rijden over die hogesnelheidslijn. Het gaat bovendien niet alleen om tijdswinst in Nederland; dat is te veel vanuit de vervoerder gedacht. Als het goed is, reist de reiziger immers door naar België. Het gaat daarom om de tijdswinst op het gehele traject, in Nederland en in het buitenland, in België. En het gaat ook om de reiziger. Daarom dank aan de Staatssecretaris. Het is goed dat de treinen eerder, vanaf 2018, gaan rijden. Nu de efficiëncymaatregelen. Het is goed nieuws dat de NS nu zelf alle kosten, dus inclusief de 119 miljoen euro dividendderving die ten koste zou gaan van het Infrastructuurfonds, gaat ophoesten door middel van efficiëncymaatregelen. Dit is iets wat de VVD altijd al wilde, maar waar de Minister van Financiën zich aanvankelijk behoorlijk tegen heeft verzet. Nu kan het dan toch. Dit is natuurlijk een sigaar uit eigen doos. De Minister stelde zich eerder op het standpunt dat de NS de financiële problemen niet kon of moest oplossen. Nu komt er natuurlijk 125 miljoen euro binnen, maar graag een reactie. Ik ga verder over de deal tussen de NS en AnsaldoBreda. Het hele Fyradebacle kent een totale verliespost van circa 600 miljoen euro. Nu komt daar in ieder geval 125 miljoen van terug en eventueel rond de 21 miljoen extra bij verkoop van de treinstellen. De NS heeft voor de treinstellen in totaal 213 miljoen betaald, dus er komt 60% terug. Daar

moet je het bedrag echter niet tegen afzetten, want het gaat om een totaal van 600 miljoen, dus van het totale verlies krijgen we slechts 20% terug. Wij willen weten of we geen schadevergoeding hadden kunnen of moeten krijgen. Ik vraag de Minister waarom er geen enkele afspraak is gemaakt over de overige kosten die zijn gemaakt als gevolg van het niet-rijden van de Fyra. Waarop is het bedrag van 125 miljoen euro gebaseerd en waaruit is dat opgebouwd? Via een juridische procedure hadden we maximaal 300 miljoen euro kunnen terughalen, aldus de Minister. Waarop is dat bedrag gebaseerd?

Ons bevreemdt het nieuws dat de treinen technisch goed zijn. Ansaldo-Breda gaat ervan uit dat de treinen kennelijk weer kunnen worden verkocht. Dat doet allerlei vragen rijzen. Waarom zijn ze dan toch van het spoor gehaald? Al rijdend bleken stukken van de Fyra af te vliegen. De trein deugde niet, en zou nooit gaan rijden. Ik citeer uit de Kamerbrief: «Duidelijk is geworden dat de V250-trein niet voldoende betrouwbaar is om een robuuste dienstregeling mogelijk te maken». De afbouwkwaliteit zou onvoldoende zijn en ook was elke trein weer anders afgewerkt. Tja, sturen we dan goede treinen terug? Ik snap dat de termijn van herstel belangrijk is en dat België ze niet op het spoor wil hebben, maar ik wil helderheid over dit onderdeel van de deal.

Ik rond af. In schril contrast met het verlies van bijna een half miljard op de Fyra staat aan de andere kant van de grens een ex-directeur van de NMBS, Descheemaeker, zich als een gorilla geweldig op de borst te kloppen. Ook graag een reactie op dit gorillagedrag.

De **voorzitter**: Dat was nog binnen de vier minuten, dus dat is pas tempo!

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Dat gaat mij ook lukken. Dit debat gaat vooral over de financiële afwikkeling van het Fyrafiasco. De NS heeft door het terugsturen van de treinen uiteindelijk 88 miljoen verloren. Daardoor is het verlies iets lager dan de verwachte 125 miljoen, maar dat is niet meer dan een doekje voor het bloeden. De financiële schade is uiteindelijk nog veel hoger doordat de hsl nog steeds maar beperkt in bedrijf is en de NS hierdoor inkomsten misloopt en extra geld kwijt is voor tijdelijk materieel. Er is in acht jaar maar liefst 314 miljoen nodig om de lagere vermogensopbouw van de NS en het lagere dividend te compenseren. De NS moet hierdoor tot 2024 jaarlijks 42,5 miljoen extra bezuinigen, boven op de 100 miljoen per jaar die al was gepland. Volgens de NS-directie is deze extra bezuiniging uitdagend, maar wel haalbaar, zonder dat ze leidt tot operationele risico's. Ik heb daar een paar vragen over. Waar komt die 42,5 miljoen vandaan? Er zijn misschien geen directe gevolgen voor de reiziger, maar zijn er wel indirecte gevolgen voor de reiziger? En wat verstaat de Minister of de Staatssecretaris daaronder? Wordt de dienstregeling bijvoorbeeld minder uitgebreid in de nieuwe hoofdrailnetconcessie of worden er grote aantallen medewerkers ontslagen? Voor de ChristenUnie is het allemaal één black box, want de Minister schrijft hier niets over. We kennen ook de nieuwe hoofdrailnetconcessie nog niet, dus hierbij kan er met gemak nog wat worden geschoven, zonder dat de Kamer of de reiziger dat weet. Kan de Minister de externe studies naar het potentieel aan kostenbesparingen naar de Kamer sturen en het concrete voorstel van de NS openbaar maken? Wij willen weten wat de gevolgen van de bezuinigingen voor de reiziger zijn. Intussen krijgt de reiziger nog steeds niet het jaren geleden beloofde product op de hsl. De reiziger moet echter wel een toeslag betalen tussen Schiphol en Rotterdam. Ik blijf het herhalen: de ChristenUnie vindt het niet uit te leggen dat reizigers voor dezelfde trein, die dezelfde snelheid rijdt, op het ene deel van het hsl-traject wel en op het andere deel daarvan geen toeslag moeten betalen. En hoe staat het met de aanschaf van de nieuwe treinen voor de hsl door de NS, dus niet alleen de TRAXX-

locomotieven, maar ook het definitieve materieel? Licht die nog op schema? Wanneer kunnen reizigers met 200 km/u over de hsl rijden? Ik kan aansluiten bij de vragen hierover van de collega van de VVD. Het is opvallend dat de NS nu ineens erkent dat de Fyra's uiteindelijk commercieel zullen kunnen rijden. Er zou alleen een dispuut zijn met AnsaldoBreda over de voorwaarden waaronder herstel mogelijk is, zoals de deadlines voor reparaties en de inzetbaarheid. Dit staat in schril contrast met wat ons eerder is verteld. Hoe is het mogelijk dat er ook weer op dit punt een verschil is met de Belgen, die eerder een verklaring niet wilden tekenen? Komt dat doordat de Belgen gewoon slimmer zijn geweest, door de treinen nog niet definitief af te willen nemen? Stel dat Arriva of Connexxion over een paar jaar de Fyra's van AnsaldoBreda wil kopen en daar in Nederland mee wil gaan rijden; hoe gaat de Staatssecretaris er dan voor zorgen dat het toelatingsproces wel goed gaat en de treinen alleen kunnen rijden als ze echt veilig zijn?

Ik rond af. De NS betaalde ooit 213 miljoen voor de Fyra's. De NS heeft nu 125 miljoen teruggekregen. Als de Fyra's alsnog worden verkocht, kan dit de NS maximaal 21 miljoen aan extra baten opleveren. Een en ander opgeteld en afgetrokken, betekent dit dat de NS 67 miljoen definitief opgeeft. Dat is bijna een derde van wat de Fyra's ooit hebben gekost. Voor de ChristenUnie is dat veel geld, gezien de schade van 340 miljoen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Wij zitten hier allen tezamen omdat het CDA graag een debat wilde naar aanleiding van de mondelinge vragen die het had gesteld. Ik was dus zeer benieuwd naar de inbreng van de fractie van het CDA, maar zij is er nu niet.

Voor mijzelf is dit debat enigszins een herhaling van zetten. Het hele dossier is natuurlijk niet fraai. Ik kan me nog goed herinneren hoe de heer Manfellotto aan de andere kant van de tafel zat en vertelde dat er fantastische treinen waren geleverd. Het resultaat is nu dat ze niet rijden en zelfs teruggaan naar Italië. Ik hoop dat hij met terugwerkende kracht gelijk krijgt, want dat zou betekenen dat er nog wat extra geld kan terugkomen naast het geld dat de NS al terugkrijgt; namelijk als hij de treinen waarvan hij toen zei dat ze goed waren, weer kan verkopen aan anderen. Dat is een lichtpuntje in deze duisternis.

Ik denk dat het goed is dat de deal nu is afgerond, omdat we nu vooruit kunnen kijken en de NS zijn aandacht weer kan richten op wat hij moet doen: het vervoeren van mensen over de hogesnelheidslijn en op het hoofdrailnet van Nederland.

Ik merk voorts op dat wij blij zijn dat de kosten van het gehele debacle in ieder geval niet worden afgewenteld op de reiziger. Wij vragen ons wel af welke invloed dit zal hebben op de dienstverlening van de spoorwegen.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Veldhoven wilde interrumperen, maar voordat zij hier binnenkwam, hadden wij afgesproken dat wij dat niet zouden doen in eerste termijn, omdat we een halfuur te laat zijn begonnen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat om een punt van orde, geen interruptie. De CDA-fractie heeft mij namelijk verzocht om mijn inbreng mede namens haar te leveren. Zij wilde op deze manier dus graag aanwezig zijn bij dit debat.

De **voorzitter**: U hebt wel nog steeds vier minuten spreektijd.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. «Zonder dwarsliggers rijden er geen treinen». Ik weet niet meer waar ik dat las, maar het is natuurlijk een aardig spoorgezegde. Maar één Belgische dwarsligger zorgde ervoor dat het Fyraproject compleet tot stilstand kwam. Die dwarsligger heet «Descheemaecker», het hoofd van de NMBS. Hij bleef niet alleen

dwarssligen, maar hij gebruikte zelfs culinaire oorlogsvoering in de onderhandelingen. Daarmee kreeg hij de NS op de knieën. In zijn boek beschrijft hij dat de inzet van eten de onderhandelingen beïnvloedde. De onderhandelaars kregen de hele dag een paar speculaasjes te eten en pas toen de deal rond was, kregen ze een pizza. Eetlust als onderhandelings-techniek; prachtig wat die Vlamingen toch kunnen! Zelf zegt hij dat het grappig zou zijn, als het niet zo beschamend was. Descheemaecker en zijn lichaamstaal kennende, geloof ik dat hij zijn verhalen lichtelijk heeft aangedikt. Maar al was er maar één procent van waar, als Nederlanders, als aandeelhouders van de NS en ook de Nederlandse regering, moeten we ons natuurlijk de ogen uit de Nederlandse kop schamen.

Hoe je het ook wendt of keert, het eindresultaat blijft hetzelfde: de NMBS, dus de Belgische spoorwegen, heeft deze slag op bestuurlijk, diplomatiek en financieel gebied keihard gewonnen, en de NS en onze regering hebben het nakijken. Dat is niet alleen beschamend, dat is ook vreselijk om te aanschouwen. Wij hebben echt jarenlang in ons hemd gestaan, juist omdat Nederland de regierol op dit dossier had moeten hebben. Kan de Staatssecretaris reageren op de uitlatingen van meneer Descheemaecker, en met name op de citaten over de kinderlijke naïviteit van de Nederlandse Spoorwegen? Ik neem namelijk aan dat haar ambtenaren een andere visie hebben op de in dat boek beschreven gebeurtenissen. Wij zijn daar benieuwd naar.

Nu de regierol. Wij hebben in ons verkiezingsprogramma staan dat de regie over het spoor bij het Rijk moet liggen. Als de Staatssecretaris haar functie heel serieus neemt – en dat doet zij natuurlijk – zou ze daar ook voor moeten staan. Daarom deze logische vraag aan de Staatssecretaris: wanneer hebt u het gevoel gehad dat u daadwerkelijk de regie had over het Fyrodossier? Waar had onze Staatssecretaris in dit hele proces de regie? Op mij komt het namelijk allemaal behoorlijk machteloos over. Wij, ook de Kamer, lopen continu achter de feiten aan. De Belgen zwaaien de scepter in de onderhandelingen. De Belgen trekken de stekker eruit. De Belgen geven de treinen terug. En ga zo maar door; continu liepen de Vlamingen of de Belgen voorop op dit dossier. Als dat maar niet zo doorgaat tot aan het WK van deze zomer.

Het enige wapenfeit was dat de Staatssecretaris hier in het parlement kwam vertellen dat de reiziger centraal staat. Nou, dat hebben we gezien: we hebben geen spoor. Het enige concrete wat we hebben overgehouden aan de ambitie om bij een Europees hogesnelheidsnetwerk te horen, is station Schiphol; verder helemaal niets. Laten we het maar een van de puinhopen van acht jaar Paars noemen. Kan de Staatssecretaris daarop reageren? Het zijn namelijk nogal onthutsende feiten.

Ik ga verder over het geld en de pas gesloten overeenkomst. Het enige wat op dit dossier met sneltreinvaart geschiedde was deze schikking. Wij zetten daar onze vraagtekens bij. De Minister van Financiën stelt in zijn brief dat hij heeft ingestemd met het voeren van gesprekken, mits – en nu komt er een quote – «de uitkomst van een eventuele overeenkomst niet zou zijn dat er voor de onderneming aanvullende schade zou ontstaan». Deze voorwaarde vinden wij veel te soft. Wij hebben er twee vragen over. Waarom is de Kamer hier niet vooraf over geïnformeerd, zo nodig in het geheim? Wij kregen die brief namelijk pas achteraf. Wij hebben in het parlementaire informatiesysteem heel goed gezocht naar waar dat had moeten zijn. Er kan iets ontbreken aan onze zoekmogelijkheden, maar volgens mij hebben wij die informatie niet vooraf gekregen, ook niet op rode stukken. En kan de Kamer of de regering hier nog op terugkomen? Stel je voor dat er een motie komt die deze schikking als voorstel verwerpt; kan de rechtszaak dan worden vervolgd? Zo nee, dan is de Kamer op dit punt de facto buitenspel gezet.

De **voorzitter**: Mijnheer De Graaf, u zit al aan uw maximale tijd, dus u moet nu heel snel afronden.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik ga heel snel afronden. Allereerst een oproep aan de collega's. Wij moeten weer eens kritisch gaan kijken naar de enquêtecommissie. Met de feiten die we nu kennen, zijn drie van de vier onderzoeksvoorstellen die de enquêtecommissie behandelt al bijna getackeld. Met die enquête, die ruim 2 miljoen euro kost, lopen we dus ook al achter de feiten aan. Tot slot vraag ik de Staatssecretaris of ze het misschien een goed idee vindt als de NS, net als in het verleden, zijn treinen zelf gaat bouwen. Graag een reactie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik ben heel blij dat de regering alsnog tegemoetkomt aan de wens van D66 om de NS zelf verantwoordelijkheid te laten nemen voor de vanwege de Fyra geleden verliezen. Ik vind het een verkeerd signaal als financiële problemen van de NS moeten worden opgelost via het Infrastructuurfonds. Mijn dank dus voor het voortvarend oppakken van de motie. Die dank geldt ook voor de NS; ik ben blij dat ook de NS zijn verantwoordelijkheid op dit punt heeft genomen.

Ik heb een vraag over de eerder getroffen voorziening van 166 miljoen. Deze voorziening was een bijdrage voor de dividenddeling waarmee het Ministerie van Financiën werd geconfronteerd als gevolg van de HSA-problematiek (High Speed Alliance). Wat is er met deze voorziening gebeurd? Is dat potje al ingezet? Waar moet deze 166 miljoen binnen de nu genoemde bedragen worden geplaatst?

Nu de deal. De falende Fyra's vertrekken binnenkort weer in de richting van Italië. De NS krijgt 125 miljoen van de betaalde 213 miljoen terug. Het is een begrijpelijke deal, want niemand wordt beter van of zit te wachten op jarenlang juridisch getouwtrek. Er blijven wel wat vragen over, met name of dit wel een goede deal is. De Minister van Financiën zei eerder: als er zo'n slecht product wordt geleverd, hoef je daarvoor niet te betalen. Nu betalen we voor dat slechte product toch 88 miljoen euro, of 67 miljoen als we een beetje geluk hebben. Dat is boven op de gedeerde inkomsten door de jarenlange vertragingen. Hoe zien we dat laatste terug in de deal? Waarom en wanneer is de Minister van gedachten veranderd over het toch betalen voor een slecht product, en wat was zijn exacte afweging? De VVD vroeg ook al zo iets. En hoe kansrijk is het om de toestellen alsnog te verkopen en wanneer ontstaat daar meer duidelijkheid over? Eerder werd immers geconcludeerd dat de toestellen niet binnen een afzienbare termijn zouden kunnen worden hersteld.

In de brief van vorige week berekent de Minister dat de deal met AnsaldoBreda leidt tot een positief resultaat voor de NS in 2014. Dat is natuurlijk een fictief positief resultaat, want alles bij elkaar hebben we het over een nettoverlies voor de belastingbetaler. Immers, dat we die 125 miljoen nu hebben afgeschreven, betekent niet dat ze er niet meer zijn. Heeft dit nog financiële gevolgen, zoals de verlaging van de reservering van 103 miljoen die is ingezet als compensatie voor tegenvallende NS-resultaten? Wordt de meevaller in de energiekosten, die vanwege het tegenvallende rendement niet werd uitgekeerd, nu wellicht alsnog uitgekeerd? De Minister schrijft: er zijn geen consequenties voor de reiziger. Kan de Minister ons ervan verzekeren dat er geen indirecte consequenties zullen zijn? Ik las namelijk in de brief dat er geen verhoging van de prijs van de treinkaartjes zou komen. Dat lijkt mij heel logisch, maar komt er daardoor niet minder geld voor investeringen die het comfort van de reiziger zouden kunnen vergroten? Gaat het echt alleen om efficiëncymaatregelen?

Niet alleen Nederland, maar ook België had een aantal V250-toestellen besteld. Het had weliswaar voor een andere – en met de kennis van nu zouden we allemaal zeggen: een handigere – constructie gekozen voor het handelen met AnsaldoBreda. Een vraag die de parlementaire enquête maar moet beantwoorden, is waarom Nederland uiteindelijk niet voor



zo'n constructie heeft gekozen en of dat inderdaad niet handiger was geweest.

Ik heb ook nog vragen over de deal zelf. In welke mate is daarover contact geweest met onze zuiderburen? Zijn zij daarover geïnformeerd, is er het een en ander afgestemd? Wat klopt er van het verhaal van de oud-NMBS-topman Descheemaecker, dat de NS de Fyra's van de NMBS wilde overnemen? Over de afspraken in de deal ook een paar korte vragen. De Minister zei in antwoord op een mondelinge vraag geen uitspraak te willen doen over de deugdelijkheid van de Fyra. Hij zei ook dat dat een onderdeel van de deal was. Ik vroeg mij af wat zoiets betekent voor de parlementaire enquête. Mogen daarover ook in de context van de parlementaire enquête geen uitspraken worden gedaan? Kunnen die verhoren dan wel plaatsvinden? Zijn er andere afspraken dan de afspraken die ons nu bekend zijn, naast die over de 125 miljoen? Nu de juridische houdbaarheid van het zo rigoureus afwijken van de oorspronkelijke aanbesteding. Bij zowel D66 als het CDA blijft die staan. Is hierover nog recentelijk contact geweest met de Europese Commissie? Waarom werd de Tweede Kamer uiteindelijk via de pers in plaats van via een Kamerbrief van deze deal op de hoogte gesteld? Er volgde natuurlijk wel snel een Kamerbrief, maar het was toch fijn geweest als die ons eerst was aangekondigd.

Nog heel kort een blik vooruit. Het begon ooit met een snelle, comfortabele en betrouwbare treinreis naar België en de verdere aansluiting op de hogesnelheidslijn van Europa. Loopt wat dat betreft alles volgens plan? Kunnen we binnenkort het boek én het kasboek van de Fyra sluiten? Is er met de Ansaldo deal echt een einde gekomen aan financiële risico's of rechtszaken?

De **voorzitter**: Beide bewindspersonen hebben mij gevraagd om de vergadering even te schorsen. Na de schorsing gaan we verder met de beantwoording.

De vergadering wordt van 14.47 uur tot 14.57 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik beantwoord de vragen op volgorde. Mevrouw De Boer en mevrouw Dik-Faber vroegen naar de brief. De NS onderzoekt de snelheid van het nieuw aan te schaffen IC-materieel. Daarbij wordt inderdaad onderzocht of een snelheid van 220 km/u of hoger mogelijk is. De NS zal daarnaast onderzoek doen naar een zo snel mogelijke, maar realistische instroomplanning van het IC-materieel. Ik heb altijd gezegd dat ambitie en realisme moeten samengaan. Mevrouw De Boer weet dat er vóór de zomer een onderzoek hiernaar komt. Om er zeker van te zijn dat de NS het goede proces volgt, laat ik door een externe expert audits uitvoeren op zowel het plan van aanpak als het resultaat. Ik denk dat het belangrijk is dat die toets wordt gedaan. In de brief staat dat ik al met de NS heb afgesproken dat in 2021 de instroom is afgerond. Uit het onderzoek zal alles moeten blijken. Mevrouw De Boer weet hiervan. Ik dank haar voor de steun. Ik zal de Kamer nader rapporteren over wanneer die onderzoeken bekend zijn.

De heer De Graaf vroeg of de NS niet gewoon zelf treinen kan gaan bouwen. Er zijn tal van gerenommeerde bedrijven die treinen bouwen; dat hoef ik de heer De Graaf niet te melden. Ik zie geen reden om de NS zelf treinen te laten bouwen.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd wat de effecten zijn van de extra efficiency op de nieuwe vervoerconcessie en of er minder dan eerst mogelijk zal zijn voor de reiziger. De NS heeft gemeld dat de extra kostenbesparing uitdagend maar haalbaar is, en zonder directe gevolgen voor de reiziger. Dit betekent dat de afspraken die zijn gemaakt voor de reiziger zullen worden nagekomen.

Verder had mevrouw Dik-Faber een vraag over het toelatingstraject. De Kamer heeft het auditrapport van Horvat ontvangen. Zoals bekend worden de aanbevelingen overgenomen in de wetgeving en in de ILT-procedure (Inspectie Leefomgeving en Transport). Horvats eindconclusie was dat de uitkomsten hetzelfde waren geweest, ook als de aanbevelingen bij de beoordeling al waren ingevoerd. Alle aanbevelingen worden echter overgenomen in de wet- en regelgeving en in de ILT-procedure.

De heer De Graaf vroeg naar mijn mening over een aantal zaken in het boek van de heer Descheemaecker en over de regie. Ik heb kennisgenomen van het boek, maar ik heb nog niet de tijd gehad om het boek te lezen. Ik heb wel een aantal interessante passages gezien, met name over het oplossen van de Fyra-problematiek. Ik zie dit boek als een aantal persoonlijke opvattingen van de heer Descheemaecker, die daarmee laat zien hoe hijzelf naar dit traject heeft gekeken en hoe hij het heeft beleefd. De heer De Graaf gaf zijn gekleurde mening over hoe hij dit zelf had gezien. Ik vind het allemaal persoonlijke opvattingen. Ik denk dat het aan de enquêtecommissie is om naar het traject te kijken en zich hierover uit te spreken. Ik zal daar niet op vooruitlopen. Laat ik gelijk kijken naar het proces en de overname van de drie treinen. Mevrouw Van Veldhoven zei dat dit in het boek van de heer Descheemaecker staat. Inderdaad is dat aan de orde geweest, maar het besluit is genomen op de wijze die de Kamer van mij heeft meegekregen.

De heer De Graaf vroeg of Nederland in het gehele traject wel de regie heeft gehad. Ik heb de Kamer hier uitgebreid in meegenomen, dus zij weet dat mijn inspanningen continu waren gericht op het realiseren van een volwaardig en acceptabel alternatief, dat breed werd gedragen en één koers had: namelijk op de reiziger. Het gaat mij om dat resultaat. Er moest zo snel mogelijk een zo goed mogelijke oplossing worden gevonden voor de reiziger. Ik zie nu toe op de uitrol van het proces.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De Staatssecretaris gaf zojuist aan dat de besparingen met moeite door de NS zullen worden gehaald, maar dat dit wel allemaal kan, dat er geen directe gevolgen voor de reiziger zullen zijn en dat de bestaande afspraken zullen worden gerespecteerd. In mijn bijdrage heb ik gerefereerd aan de hoofdrailnetconcessie. Wij kennen die nog niet, dus het kan goed zijn dat er nu wordt bekeken wat er kan worden afgeknibbeld van onze ambities voor het toekomstige ov van Nederland. En daar ondervindt de reiziger natuurlijk wel de gevolgen van. Ik stelde de heel concrete vraag of de Tweede Kamer, desnoods vertrouwelijk, inzicht kan krijgen in de manier waarop de NS die besparingen denkt te kunnen realiseren. Er is immers onderzoek naar gedaan. Of wordt deze vraag wellicht door de Minister beantwoord?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil hierop graag drie dingen zeggen. Ten eerste zou ik volgens mevrouw Dik-Faber «met moeite» hebben gezegd, maar dat is niet het geval. Ik heb gezegd dat het «uitdagend, maar wel haalbaar» zou zijn. Dat is iets anders dan «met moeite». En iets afknibbelen van het hoofdrailnet is niet aan de orde. Ten tweede: de Kamer krijgt zoals bekend de concept-conceptconcessie in de consultatiefase. Ik verwacht die binnen twee weken. De Kamer kan dan zelf haar oordeel vellen. Ten derde zal de Minister van Financiën de voor de efficiency te nemen maatregelen meenemen in zijn beantwoording van de andere vragen die zijn gesteld.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer Descheemaecker kwam even voorbij. Wat vindt de Staatssecretaris eigenlijk van het gedrag van de heer Descheemaecker, die zich zo op de borst loopt te kloppen en ons Nederlanders zo wegzet? Uit de Fyra-enquête zal moeten blijken hoe het allemaal is gegaan, maar ik vind dit gedrag beneden alle peil.



Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat ieder mens stijlverschillen kent. Iedereen vertelt zijn verhaal op zijn manier. Laat ik het daar maar bij houden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb gevraagd of alles volgens plan verloopt met betrekking tot de vervanging van de Fyra enzovoorts.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals u weet, zijn er regio's, onder andere Dordrecht, die daarover vragen hadden. Ik heb afgesproken dat ik met iedereen in gesprek zal gaan om tot een voor de reiziger optimale oplossing te komen. Ik wil desnoods kijken naar cofinanciering en onderzoeken of we aan wensen tegemoet kunnen komen, maar ik heb ook gezegd dat ik alles in zijn geheel wil bezien. Dit proces loopt nu. In het meireces of net daarna zal ik hierop terugkomen. Ik wil dit graag in de brede, totale context houden, en dit niet per detail uitwerken. Ik zal die afspraken nakomen.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Ik begin met de vragen over de juridische overeenkomst die tot stand is gekomen tussen AnsaldoBreda en de NS en beantwoord daarna de vragen over de efficiencybesparingen die binnen de NS gerealiseerd zullen worden in de komende tien jaar. De meeste dingen over de overeenkomst heb ik al gezegd in het vragenuur. In aanvulling daarop is gevraagd waarom de Kamer niet van tevoren is geïnformeerd of toestemming heeft kunnen geven et cetera. Ik hecht eraan dat de volgorde bij dit soort dingen is dat het bedrijf gerund kan worden als een bedrijf, zeker wanneer het om een staatsdeelneming gaat. Het bedrijf is juridisch gemachtigd om dit soort overeenkomsten te sluiten. Het heeft er verstandig aan gedaan om bij mij als aandeelhouder te checken of ik het zou kunnen steunen en, zo ja, onder welke voorwaarden. Zoals gezegd heeft het bedrijf dat gedaan en hebben wij aangegeven onder welke voorwaarden wij dat zouden kunnen steunen. Het bedrijf wordt gewoon gerund als een bedrijf en de regering regeert en legt verantwoording af aan het parlement. De heer De Graaf heeft gevraagd of de overeenkomst nog is terug te draaien. Het antwoord daarop is nee. Er is een juridische overeenkomst aangegaan. Dat is de reden waarom de volgorde is zoals hij is.

De heer **De Graaf** (PVV): De Minister heeft het over de voorwaarden waaronder die gesprekken zouden moeten plaatsvinden om tot een eventuele deal te komen. In de brief staat: «(...) mits de uitkomst van een eventuele overeenkomst niet zou zijn dat er voor de onderneming aanvullende schade zou ontstaan». Die aanvullende schade is toch wel heel duidelijk. Kan de Minister daarop reageren? Er is verlies geleden op de deal. Er zijn tientallen miljoenen kwijt en er moet veel extra bezuinigd worden bij de NS. Die schade is er wel degelijk.

Minister **Dijsselbloem**: Er is niemand, ook ik niet, die in het vragenuur heeft ontkend dat er schade is. Er is absoluut schade. Er is ook niemand die met enthousiasme deze situatie verdedigt, maar ik verdedig haar wel. De maximale verliezen op puur deze materieelkwestie zouden kunnen oplopen tot 300 miljoen. Mevrouw De Boer draaide het om door te zeggen dat de NS maximaal 300 miljoen had kunnen terugkrijgen, maar zo was het niet. De schade die de NS puur op deze materieelkwestie had kunnen lopen, was 0 tot 300 miljoen, zo heeft de NS zelf in zijn halfjaarrapportage gemeld. De NS heeft daar vervolgens vorig jaar al een afboeking van 125 miljoen op gedaan. We wisten niet of dat bedrag teruggekregen had kunnen worden als de rechtszaken tot het eind toe waren gevoerd, dan wel dat de schade verder was opgelopen. De afboeking die vorig jaar is gedaan, was de situatie die we kenden. Ten opzichte van die afboeking

moest de schade worden beperkt. Dat was mijn voorwaarde. De uitkomst past daarbinnen.

Er zijn natuurlijk heel veel vragen te stellen als «had niet veel meer schade kunnen worden verhaald», «hadden andere kosten niet kunnen worden verhaald» et cetera. Die vragen zijn niet te beantwoorden. Dan hadden we de juridische procedures moeten voortzetten, maar dat hebben we niet gedaan. Vervolgens gingen we onderhandelen over de vraag onder welke voorwaarden we daar beiden van af wilden zien. Er waren immers zaken over en weer. Dit is de uitkomst.

Daarmee beantwoord ik meteen de vraag waar de 125 miljoen vandaan komt. Dat is gewoon de uitkomst van een onderhandelingsproces, waarbij bekeken is welke schade de NS eraan overhoudt en welke schade de Italiaanse bouwer oploopt. De bouwer heeft immers ook forse schade moeten incasseren. Dat is de uitkomst van een onderhandelingsproces. Ten opzichte van de afboeking is dat een verbetering. De NS had al 213 miljoen betaald en 125 miljoen afgeboekt. De resterende schade zou 88 miljoen zijn. Er wordt nu 125 miljoen terugbetaald. Ten opzichte van de boekhoudkundig gedachte schade is dat een plusje. Het is niet mooier dan dit. Het is verlies. Het is een onderhandelingsresultaat. We zetten daarmee een punt achter een zeer langdurig, kostbaar en zeer onzeker juridisch traject.

De heer **De Graaf** (PVV): Een verlies verkopen als een plusje vind ik vrij knap. Er was al imagoschade en er was al schade voor vele mensen die hun vliegtuig niet hebben gehaald, die niet op tijd op hun werk waren of die thuis moesten blijven van hun werk. Er is dus ook schade voor werkgevers. Die financiële schade is al aanvullende schade. Dat verkopen als een plusje vind ik – laat ik mij netjes uitdrukken – vrij apart. Hoe kan de Minister dat verkopen als een plusje? Dit is allemaal al aanvullende schade. Zet dan duidelijk in de brief om welke bedragen het gaat, zoals de Minister net ook gezegd heeft, en zet er niet in dat er geen aanvullende schade zou ontstaan. Die is er namelijk allang.

Minister **Dijsselbloem**: We kunnen hier eindeloos over discussiëren, maar ik geloof niet dat er een meningsverschil is. Er is schade, direct en indirect, voor veel partijen in dit dossier. Deze overeenkomst draagt eraan bij dat de onzekerheid over de lopende juridische procedures wordt weggenomen en dat we zekerheid krijgen over de schade. Het enige plusje is een boekhoudkundig plusje. Meer is het niet. Begrijp mij vooral niet verkeerd. Ik zit hier niks te verkopen als iets positiefs; er blijft schade.

De **voorzitter**: Er is nog een heel korte vraag van mevrouw De Boer, die eigenlijk geen interruptie meer heeft, maar die mij heeft toegefluisterd dat dit ten koste gaat van haar tweede termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We hebben het nu over het onderwerp. Het is dus mooi als je nog even wat dingen kunt uitwisselen. De NS heeft zelf aangegeven dat het tussen 0 en 300 miljoen zou zijn. Dat impliceert ook dat je 300 miljoen terug zou kunnen krijgen. Dat is natuurlijk niet gebeurd; het is een inschatting geweest. Is de 125 miljoen de uitkomst van een proces waarin bedacht is dat dit eigenlijk het maximaal haalbare is? De treinen zijn teruggegaan onder het mom dat AnsaldoBreda ze kennelijk weer gaat verkopen. Immers, part of the deal is dat we nog maximaal 21 miljoen terug kunnen krijgen.

Minister **Dijsselbloem**: Dat is juist.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zijn we er nu heel slecht uitgekomen? Is dit het maximaal haalbare? Is AnsaldoBreda spekkoper als het bedrijf de treinen

alsnog weet te verkopen? Het bedrijf heeft dan helemaal geen verlies, terwijl wij per saldo bijna 500 miljoen verlies lijden.

Minister **Dijsselbloem**: Ook die vraag is niet met zekerheid te beantwoorden omdat we niet weten welke extra investeringen nodig zijn om de treinstellen weer verkoopbaar te maken. We weten niet welke prijs ervoor gekregen zal worden. Dit is het karakter van de overeenkomst, die altijd gepaard gaat met een beperking van risico's en van schade en onzekerheid. Onder het kopje «onzekerheid» staat de vraag wat de financiële vervolconsequenties voor de tegenpartij zijn. Dat weten we niet. We weten wel dat er een prikkel is voor AnsaldoBreda om de treinstellen na reparatie zo goed mogelijk te verkopen. Die prikkel vloeit naar het bedrijf zelf toe en mogelijk deels naar de NS, namelijk de 21 miljoen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de NMBS van tevoren op de hoogte was. De NMBS is geïnformeerd toen de raden van bestuur van beide bedrijven de overeenkomst getekend hadden.

Volgens mij waren dit de resterende vragen over de overeenkomst. De meeste andere vragen gingen over de efficiencybesparing. Ik maak één opmerking over het boek van de heer Descheemaeker. Ik heb het niet gelezen en ik ga het ook niet lezen, zal ik verklappen. Ik verheug mij op de enquêtecommissie, mocht zij de heer Descheemaeker gaan horen. Twee woorden bekruipten mij toch bij het lezen van zijn interviews, namelijk het woord «straatje» en het woord «schoonvegen».

Er zijn vragen gesteld over de besparingsmogelijkheden. Ik geef toe dat ik in het vorige debat, dat ik vooral met mevrouw Van Veldhoven voerde, zeer voorzichtig was om nog verdere efficiëncymaatregelen op de NS te leggen. Zij heeft daar met klem op aangedrongen en er een motie over ingediend. Ik was daar op zichzelf, als het mogelijk was, ook helemaal nooit tegen. Ik meen dat ik dit ook in het debat heb gezegd. Ik heb gezegd dat we ervoor moeten oppassen om te denken dat we voortdurend nog meer efficiency eruit kunnen slaan zonder dat het ten koste gaat van de kwaliteit van wat aan de reiziger wordt geboden. Met de motie in de hand hebben we met de NS gesproken. Daarbij zijn externe deskundigen betrokken geweest. Ik heb gekeken wat er kan. De conclusie is dat het mogelijk moet zijn. We gaan het dus doen, want dat is de betere oplossing. Dat vindt het kabinet ook. Natuurlijk ontstaat er onmiddellijk de zorg of we wel zeker weten dat het niet ten koste gaat van de reiziger. Dat was precies de reden waarom ik zo terughoudend was. Op basis van de onderbouwing die we nu hebben en het commitment van de NS-directie gaan we ervan uit dat dit kan zonder de reiziger te raken. We gaan het gewoon monitoren. Deze maatregelen zijn uitgesmeerd over een traject van tien jaar. Ik stel voor dat we een keer per jaar aan de Kamer rapporteren. Misschien kan dat in een stuk dat zij toch al krijgt, bijvoorbeeld in een jaarverslag. We verzinnen een plek. Een keer per jaar melden we de Kamer hoe het staat met de grote efficiencyoperatie binnen de NS.

Er is gevraagd of de Kamer het onderliggende rapport kan zien. Daar moet ik terughoudend in zijn. Het gaat immers om heel bedrijfsvertrouwelijke gegevens die ook voor de concurrenten van de NS zeer interessant zouden kunnen zijn. Ik weet ook niet of de Kamer het moet willen zien. Ik denk dat het belangrijker is dat de Kamer gewoon expliciet uitspreekt dat het niet ten koste mag gaan van het bedieningsniveau, het gemak, de kwaliteit en de veiligheid voor de reiziger. Het is belangrijker om te sturen op dat soort uitgangspunten en zo nodig ons of de NS daarover ter verantwoording te roepen dan te proberen zelf te doorgronden of de efficiëncymaatregelen die in de rapporten staan, realiseerbaar zijn. Tenminste, als Minister waag ik mij niet op dat terrein. Ik geef de Kamer in overweging om dat zelf ook niet te willen doen. Daarvoor hebben we vakkundige mensen bij dat bedrijf zitten.

Om wat voor efficiëncymaatregelen gaat het? Ik kan er wel iets meer over zeggen. Het gaat om kostenbesparingen bij ondersteunende diensten. Daarnaast gaat het om het realiseren van schaalvoordelen en synergieën tussen verschillende ondersteunende afdelingen binnen de NS Groep: het voorkomen van dubbel werk, het besparen op inhuur en externe adviezen, en het optimaliseren van materieelplanningen en de samenwerking met ProRail. Wij waren toch al zeer voor het laatste, dus dat is alleen maar een extra stimulans. Dat is heel globaal gezegd het type efficiëncymaatregelen die zijn geïnventariseerd en zullen worden uitgevoerd.

Daarmee heb ik ook de vraag van mevrouw Dik-Faber beantwoord of het nog ten koste gaat van treinkaartjes of dienstregelingen en dergelijke. Dat is dus niet zo. De besparingen zien enkel op efficiëncymaatregelen, kostenreductiemaatregelen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft een vraag gesteld over de voorziening van 166 miljoen. Daar moest ik even voor graven, want dit was voor mijn tijd. Deze voorziening stond in de Miljoenennota 2012 op de aanvullende post, een reservering van 166 miljoen. Of wacht, de voorziening heeft nog eerder op de aanvullende post gestaan. Zij is bij de Miljoenennota 2012 weer vrijgevallen. Het bedrag was opgenomen om de uitkomsten van het onderhandelaarsakkoord van 2011 te dekken. Daarvan werd 209 miljoen op de begroting van I en M gedekt. 166 miljoen stond gereed op de post «generaal», dus een aanvullende post bij Financiën. Die middelen zijn niet nodig geweest en zijn vrijgevallen in de Miljoenennota 2012.

Mevrouw Van Veldhoven heeft ook een vraag gesteld over een ander bedrag dat er erg op lijkt, maar net anders is, namelijk 161 miljoen. Het betrof een afspraak tussen de NS en I en M dat I en M dat bedrag zou krijgen als er meevallers zouden zijn in de energiekosten, onder de randvoorwaarde dat er voldoende rendement zou zijn gerealiseerd bij de NS. Omdat dit laatste zich niet voordoet, zal de betaling van de NS aan I en M niet plaatsvinden. Die meevaller van 161 miljoen doet zich dus ook niet voor. Dat heeft indirect natuurlijk wel te maken met de Fyra-casus. Dit was echter al onderdeel van de brief van 27 september.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de Minister ervoor dat hij even in de cijfers is gedoken. Wij hebben dat ook gedaan. Ik heb ook nog een ander bedrag, maar dat is misschien op de een of andere manier in een brief aan de Kamer verwisseld geraakt. In de brief van 27 september 2013 staat dat er een voorziening op de begroting van I en M van 176 miljoen was, waarvan 103 miljoen is ingezet vanwege tegenvallende resultaten van de NS. Is dat hetzelfde bedrag waar de Minister aan refereert, met alleen een verschil van 15 miljoen? Zijn dat inkomsten die wel waren meegerekend in de begroting van I en M en waardoor de NS heeft moeten bezuinigen vanwege tegenvallende resultaten? Of hoe moet ik dat anders lezen? En waar is de rest van het geld gebleven? Is de volledige 161 miljoen niet uitgekeerd? Ik las dat er toch 56 miljoen zou zijn uitgekeerd vanwege lagere energielasten. Dat stukje is mij nog steeds onduidelijk. Wellicht is het niet zozeer aan de Minister van Financiën om daar helderheid over te geven, maar aan de Staatssecretaris van I en M. Als dat desnoods na dit AO nog zou kunnen gebeuren, zou ik dat op prijs stellen. Ook heb ik nog een vraag gesteld over de deal zelf. De Minister haalde in de beantwoording van de mondelinge vragen nog een nadere afspraak aan die aan hetgeen wij hebben gekregen is toegevoegd. Dat betreft de afspraak om in het openbaar geen uitingen te doen over deugdelijkheid of ondeugdelijkheid. Daarom vroeg ik mij af of dit effect zou kunnen hebben op de parlementaire enquête. Kan er daardoor niet meer over gesproken worden in die enquête? Dat zou de enquête behoorlijk in de wielen rijden. Zijn er in die context nog andere afspraken gemaakt naast de financiële afspraken?

Minister **Dijsselbloem**: Op dat laatste punt, de NS kan geen afspraken maken die de Kamer of het recht van parlementaire enquête zouden kunnen beperken. De parlementaire enquêtecommissie kan alles vragen. Als er juridische gronden zijn op basis waarvan bijvoorbeeld de NS-directie geen antwoord zou kunnen geven in de openbaarheid, kan dat misschien weer wel in een besloten sessie. Dat kan bijvoorbeeld gelden voor bedrijfsvertrouwelijke gegevens. Het is niet zo dat wij hebben beloofd om niet meer te verschijnen voor de parlementaire enquêtecommissie of om niets te zeggen. Wij zullen daar volledig aan meewerken. Wat wij de Kamer in de brief van september gemeld hebben, is de wijze waarop wij kwamen tot het bedrag van 340 miljoen aan schade binnen de concessie. Daarbij was al rekening gehouden met twee afspraken die in 2011 met de NS waren gemaakt. De ene was de 161 miljoen over de energiekosten. De andere was de 103 miljoen. Dat betrof een reservering die zou worden ingezet voor de NS als het resultaat van de NS zou tegenvallen. Dat was een reservering op de begroting van I en M. Dat bedrag is ingezet. Het bedrag van 161 miljoen is door de NS niet terugbetaald aan I en M omdat de voorwaarden zich daar niet toe leenden. Als je die twee bedragen in ogenschouw neemt – dat hebben we gedaan – dan resteert 340 miljoen. Dat is mijn informatie daarover.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording in eerste termijn. In tweede termijn hanteren we een spreektijd van maximaal twee minuten per fractie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. We zullen nooit weten of we meer of minder hadden kunnen terughalen. Ik kan mij herinneren dat de heer De Rouwe heeft gezegd dat we hebben betaald voor een slecht product. Vindt de Minister dat ook? Die uitdrukking is ook weleens gebezigd. Ik heb gevraagd naar het licht dat zit tussen enerzijds de uitspraken dat de trein niet rijdt – in brieven staat dat de trein kapot is en niet rijdt – en anderzijds dat nu in de deal expliciet is afgesproken, en wellicht is dat tactisch gezien handig, dat er een verkoopmogelijkheid is waarbij we maximaal 21 miljoen terug zouden kunnen krijgen. We vonden dat het te lang duurde voordat de treinen konden gaan rijden. Nu is dat element ondanks het geconstateerde probleem in de deal opgenomen. Is dat tactisch gezien handig? Ik wil daar graag een reactie op.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording van de vragen. Ik blijf toch met een gevoel van onzekerheid zitten. Er ligt een deal die negatief uitpakt. Er zijn grote financiële consequenties voor de NS en de reiziger. Dat is een onzekere factor. We zullen inderdaad niet het antwoord krijgen op de vraag of dit het maximale is wat we eruit kunnen halen. Dat zal vandaag niet gebeuren en later waarschijnlijk ook niet. De zekerheid die we nu hebben moet je afwegen tegen het feit dat juridische procedures veel onzekerheid met zich brengen. Ze kunnen lang duren en het resultaat is misschien nog slechter. Die onzekerheid voel ik en die zal vandaag waarschijnlijk niet weggenomen kunnen worden.

Ik heb een vraag gesteld over de black box. Ik zou er graag meer inzicht in krijgen of de afspraken die nu worden gemaakt dat de NS efficiëncymaatregelen moet doorvoeren, niet ten koste gaan van de reiziger. De Minister vroeg zich af of de Kamer dat wel moet willen weten of dat niet veel beter in een Kameruitspraak kan worden vastgelegd dat de afspraken tussen de NS en AnsaldoBreda en de afspraken over de efficiëncymaatregelen binnen de NS niet ten koste mogen gaan van de kwaliteit van het ov en de dienstverlening aan de reiziger. Ik denk dat ik die suggestie overneem.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dit dossier kent alleen verliezers. Ik zou willen zeggen: laten we wachten op het boek van de heer Meerstadt

om de andere kant van het verhaal te lezen. Verder is wat ons betreft het boek gesloten totdat de parlementaire enquêtecommissie met haar bevindingen komt.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik heb twee conclusies en een laatste vraag. De eerste conclusie is dat de regie eigenlijk volledig bij de Belgen heeft gelegen en dat zij hebben gewonnen. De tweede conclusie moet zijn dat het wachten is op het boek van Meerstadt – wat dat betreft kunnen de Partij van de Arbeid en de PVV elkaar prima omarmen – en dat we moeten wachten op wat er uit de enquête zal komen.

Een ding is nog onderbelicht gebleven in de hele zaak. Was het de NS zelf die de deal heeft gesloten of was het NSFSC? Wat was überhaupt de rol van NSFSC daarin?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We hebben met elkaar met de Fyra helaas een flinke verliespost moeten incasseren. Het zal nog jaren duren voordat we die via de efficiencymaatregelen hebben ingelopen. Het zou heel goed zijn als we de invulling van die maatregelen goed monitoren. Misschien kunnen beide bewindspersonen bij dezen toezeggen dat zij dat zullen doen in een bestaande rapportage, zoals de Minister zelf suggereerde, en daarbij verzekeren dat die maatregelen niet ten koste gaan van kwaliteit, veiligheid, gemak en dienstverlening aan de reiziger. Eigenlijk kan ik het niet beter zeggen dan de Minister het zelf heeft gezegd. Als hij zijn eigen suggestie bij dezen samen met Staatssecretaris Mansveld als toezegging wil doen, dan hoeven we die niet meer in moties vast te leggen. Dan gaan we gewoon zo de boel controleren. Dan over het moment waarop de Kamer is geïnformeerd. Uiteraard is het een bedrijf dat gemachtigd is om zelfstandig beslissingen te nemen. Maar omdat het een staatsdeelneming betreft, was het misschien ook logisch geweest dat de Kamer niet via een persbericht van de NS maar via een seintje van de aandeelhouder ervan op de hoogte was gesteld dat dit eraan kwam. Maar goed, de NS is gerechtigd om dit soort besluiten te nemen. Ik ben blij dat de Minister van Financiën daarbij betrokken is geweest.

Ik heb ondubbelzinnig gevraagd of er geen andere afspraken zijn gemaakt dan de afspraken waar wij nu van weten via de brief en het antwoord op de mondelinge vragen.

Tot slot het contact met de Europese Commissie over de vraag of we niet te ver afwijken van de oorspronkelijke aanbesteding met de plannen waar we naar kijken voor de toekomst. Is er contact geweest? Hoe staat het daarmee?

De **voorzitter**: De Staatssecretaris wil nog even iets checken voordat zij tot de beantwoording overgaat. Het woord is daarom aan de Minister.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Mevrouw De Boer wierp het punt op dat de treinen niet zouden kunnen rijden terwijl ze dat straks misschien weer wel kunnen. Zijn ze nu wel te repareren en was het alleen een kwestie dat het te veel tijd kostte? Zijn ze wel of niet verkoopbaar? AnsaldoBreda is in ieder geval van mening dat ze te repareren en verkoopbaar zijn. Ik hoef daar verder geen opvatting over te hebben. Ik hoef daar ook geen zekerheid over te verschaffen aan de Kamer. De heer De Graaf heeft gevraagd wie de overeenkomst heeft gesloten. Dat heeft de NS Groep gedaan. De NS Groep heeft met het sluiten van deze overeenkomst een einde gemaakt aan een juridisch debat over precies de vragen waar mevrouw De Boer aan refereert. Daarmee is ook het antwoord niet meer relevant. Ik ga mij er ook niet meer aan wagen. Mevrouw Dik-Faber heeft gezegd dat we achterblijven met een gevoel van onzekerheid. Dat is zo. Dit is een keuze tussen onzekerheden. Wat we nu zeker weten hebben we ingeruild voor een nieuwe onzekerheid. We zullen



namelijk nooit zekerheid hebben over wat de uitkomst van alle juridische procedures zou zijn geweest. Dat gaat om vragen als wie er gelijk heeft, wie verantwoordelijk is en wie welke schade voor zijn rekening moet nemen. Daartegenover staat één zekerheid: we zijn van deze juridische procedures af en we weten wat de totaalschade is. Daar heeft mevrouw Dik-Faber volstrekt gelijk in.

Mevrouw Dik-Faber heeft mij zo begrepen dat ik de suggestie zou hebben gedaan om in een motie vast te leggen dat het niet ten koste mag gaan van de reiziger. Die motie ligt er al, namelijk die van mevrouw Van Veldhoven en de heer De Rouwe. Daar stond in: «overwegende dat de Fyra-problematiek niet ten koste mag gaan van automobilist of treinreiziger». Zij maakten het nog breder. Het mag eigenlijk ten koste gaan van niemand; ik bedoel dat niet flauw. Die motie blijft voor ons uitgangspunt van ons handelen. Wij zullen daarover rapporteren. Ik stel voor om dat een keer per jaar te doen in een van de rapportagedocumenten die we toch al opstellen, want dan hoeven we geen aparte papierstroom te maken. We zullen de Kamer informeren over hoe het gaat met de voorgenomen efficiëncymaatregelen, die de komende tien jaar moeten worden gerealiseerd.

De heer De Graaf heeft conclusies getrokken over wie de regie had, maar vervolgens ook gezegd dat hij wacht op de uitkomst van de enquête. Dat laatste lijkt mij het verstandigst. Dan pas zullen we met elkaar kunnen vaststellen wat er is gebeurd en hoe het is gebeurd. Dan kan iedereen een oordeel erover vellen. Wij hebben dat oordeel op dit moment niet. Ook wij wachten de enquête af.

De vraag over wie de overeenkomst heeft gesloten, heb ik beantwoord. Dat was de NS Groep.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of er echt geen andere afspraken zijn gemaakt. Die zijn er niet. Als zij doelt op sideletters of spreekverboden voor wie dan ook, die zijn er niet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er is een marktconformiteitstoets gedaan door Oxera. Daarin is een staatssteunvraag meegenomen. Er is geen contact geweest met de Europese Commissie. Zoals de Kamer weet, heeft de Europese Commissie wel over het onderhandelakkoord contact gezocht. Daarop hebben wij antwoord gegeven. Het is ons verder op dit moment onbekend hoe de zaken daar verder in lopen.

De **voorzitter**: Het is u allen bekend dat er op 17 juni een algemeen overleg over de HSL-Zuid en de Fyra gepland staat. Is het noodzakelijk dat de Minister van Financiën bij dat debat aanwezig is? Ik constateer dat dit het niet geval is.

Er is geen VAO aangevraagd, maar wel één toezegging gedaan. De Minister van Financiën zal de Kamer een keer per jaar in een van de bestaande rapportagedocumenten informeren over de voortgang van de efficiëncymaatregelen die de NS doorvoert.

Mevrouw Dik-Faber heeft nog een vraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik was degene die gehint heeft op een motie en het aanvragen van een VAO. Ik heb begrepen dat er al een motie ligt. Ik weet ook heel zeker dat de ChristenUnie die motie heeft gesteund. Ik ben blij met de toezeggingen. Daarom zal ik geen VAO aanvragen.

De **voorzitter**: Ik dank u allemaal hartelijk voor uw aanwezigheid en sluit de vergadering.

Sluiting 15.34 uur.