

VAO HSA-problematiek en hoofdrailnet

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 15 februari 2012 over **de HSA-problematiek en het hoofdrailnet**.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Zoals ik gisteren tijdens het algemeen overleg heb gezegd, steunt de SP-fractie het samenvoegen van het hoofdrailnet met HSL-Zuid. Wij zijn echter tegen het afknippen van het spoor en het verpatsen van regionale spoorlijnen aan onbetrouwbare, buitenlandse multinationals. Samen met de heer Slob dien ik een motie in over de toeslag op de Fyra.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de HSA, en daarmee de Fyra, wordt toegevoegd aan het hoofdrailnet van NS;

constaterende dat de minister vast blijft houden aan een toeslag van 30% voor de Fyra;

overwegende dat sprinters en intercity's gelijke tarieven hebben op basis van afstand en niet op basis van snelheid;

overwegende dat het heffen van een toeslag de groei van het aantal reizigers beperkt, terwijl zonder toeslag de hsl-treinen blijken onderzoek zelfs zo vol zitten dat inzet van extra treinen nodig is en daarmee de miljardeninvesteringen in de HSL-Zuid optimaal benut kunnen worden;

verzoekt de regering, de toeslag van de Fyra op binnenlandse trajecten te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 348 (22026).



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. We hebben gisteren een indringend debat gevoerd, waarbij in de tweede ronde heel duidelijk bleek waarom de Partij van de Arbeid heeft voorgesteld om alles te onderzoeken en het goede te behouden. De minister heeft echter niet alles onderzocht en het goede is dus ook niet behouden gebleven. De minister probeerde gisteren in een soort ultieme salamatactiek in een "deal"

– daar zijn normaal gesproken minimaal twee partijen bij betrokken, want hoe sluit je anders een deal? – de afspraak met NS op een zijspoor te parkeren, om vervolgens de weg vrij te maken, zodat de SP, GroenLinks en wellicht ook de PVV met deze deal kunnen instemmen. De echte deal die hier voorligt, is namelijk de blingblinglijn. Die moet door, en de regio wordt verkocht en heeft het nakijken. Die deal steunen wij niet. Straks zal de heer Verhoeven daar ook een motie over indienen. Ik vraag dringend aan mijn collega's, met name aan die van de SP, GroenLinks en de PVV, die niet zoals mijn collega Verhoeven en ik ervaring hebben met Paars, om nog eens heel goed naar dit besluit te kijken. Dit besluit is namelijk om verschillende redenen zwanger van onheil. Deze collega's moeten zich zeer afvragen of zij dit besluit de komende jaren nog zullen en willen verdedigen.

De heer **Bashir** (SP):

De SP werd aangesproken. Ik wil dus graag heel kort reageren. De SP is meer dan duidelijk geweest. Wij zijn tegen het verpatsen van regionale spoorlijnen. Wat ons betreft kan dat absoluut niet aan de orde zijn. Wij zullen dat dus nooit en te nimmer steunen.

De **voorzitter**:

Dat punt is gemaakt. We gaan echter niet het debat van gisteren overdoen, mijnheer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):

Nee, maar ik dacht dat interrupties altijd waren bedoeld voor vragen.

De **voorzitter**:

Het mag in beperkte mate.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het gaat erom dat de Kamer wordt meegetrokken in een deal die de filosofie van de minister ondersteunt, namelijk vermarkten. Ik vraag de Kamer dus dringend om nog eens te bekijken of zij de totaaldeal die zij vandaag moet ondertekenen, wil steunen.

Tot slot, wij zijn buitengewoon blij met de toezeggingen die de minister heeft gedaan ...

De heer **Bashir** (SP):

Wij hebben helemaal niets ondertekend.

De **voorzitter**:

Ik heb u helemaal niet het woord gegeven. Dat is me echt ontgaan. Nee, u tergt mijn geduld. Het spijt me, maar u hebt het woord niet.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik rond af. Ik dank de minister voor de toezeggingen rond onder andere Lansingerland, namelijk dat het geluidscacé niet boven de afgesproken normering zou komen. Dat heeft bewoners daar buitengewoon gerustgesteld. Wij zullen erop toezien dat alle afspraken ook worden nagekomen.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Jong, was er iets niet duidelijk? Bedenkt u dat dit een VAO is.

Monasch

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb alleen een vraag. De heer Monasch is er toch wel van op de hoogte dat hetgeen we hier vandaag in de Kamer bespreken niet hetgeen is waar de heer Monasch het over heeft, namelijk de decentralisatie? Die staat er namelijk los van. De HSA wordt onder het hoofdtrailnet gezet. De minister gaat uitzoeken of er verder zal worden gedecentraliseerd. Dat kan de minister zo meteen wellicht ook bevestigen. Decentralisatie heeft een bandbreedte van nul tot ik-weet-niet-hoeveel lijnen, maar dit hoeft dus niet het geval te zijn.

De **voorzitter**:

Dat is bijna een hele inleiding.

De heer **Monasch** (PvdA):

De minister heeft klip-en-klaar duidelijk gemaakt dat dit een packagedeal is. Dat staat ook in de beantwoording op de schriftelijke vragen. Het een kan niet los van het ander worden gezien. De minister heeft een ultieme poging gedaan, waarbij zij de Kamer om steun vraagt voor het ene en het andere parkeert, maar dat is niet de afspraak. De afspraak is namelijk gemaakt met NS. De deal ligt dus bij NS. Over die deal beslist de Kamer. Dat daar misschien nog iets bij kan of af kan, mag zo zijn. De Kamer beslist echter over de deal. Ik vraag de Kamer zich niet het zand in de ogen te laten strooien door de salamitactiek die de minister probeert toe te passen om een meerderheid in de Kamer te krijgen.

De **voorzitter**:

Ik wijs er nog een keer op dat dit een VAO is. Het is dus bedoeld om het debat af te ronden en niet om het voort te zetten. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren. Zij spreekt in plaats van mevrouw Van Gent, neem ik aan.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Mijn fractiegenoot Van Gent heeft elders verplichtingen. Vandaar dat ik dit VAO overneem. Ook het indienen van de moties gebeurt mede namens haar.

Gisteren gaf GroenLinks zijn fiat aan de minister wat betreft de manier waarop de minister de concessie voor het rijden over de hsl geregeld heeft. Daar maakt mijn fractie sinds vandaag één voorbehoud op. Dat betreft de wijze waarop de minister de middelen voor deze deal in haar eigen begroting vindt. Dat voorbehoud maakt GroenLinks op basis van de nieuwe informatie uit het rapport van de tijdelijke onderzoekscommissie. De commissie suggereert namelijk dat er regulier budget voor het onderhoud van het spoor zou zijn doorgeschoven naar de hsl. De Kamer heeft dus wellicht nog een appeltje te schillen met de minister over de wijze waarop zij de voorgestelde deal zelf gaat financieren.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat deskundigen niet verwachten dat de gemeten overschrijdingen van de geluidsnormen bij Lansin-

gerland opgelost zullen zijn als er met het definitieve materieel op hoge snelheden gereden zal worden;

verzoekt de regering, de Kamer te informeren over verschillende maatregelen die mogelijk zijn om ervoor te zorgen dat de geluidsnormen gerespecteerd worden, het geluidsrendement per maatregel en de kosten ervan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 349 (22026).

De heer **Aptroot** (VVD):

Waarom wordt deze motie ingediend? De toezeggingen van de minister waren veel harder: met termijnen, hoe dan ook maximaal 57 dB(A), meetgegevens in april, daarna meteen proeven en testen. Daarna wordt een keuze gemaakt en worden we op de hoogte gesteld. Mevrouw Van Tongeren vraagt iets wat is toegezegd en vraagt nog minder dan is toegezegd. Dat vind ik zonde voor de inwoners van Lansingerland. Waarom?



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het staat de fractie van de VVD geheel vrij om voor of tegen de motie te stemmen. Wij willen hierover een uitspraak van de Kamer. Daarom dien ik de motie in. Ik hoor straks van de minister wat haar reactie is.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het is jammer dat deze motie wordt ingediend, want de toezeggingen waren klip-en-klaar.

Maar even over het eerste punt. De minister vraagt in haar schrijven aan de Kamer expliciet om parlementaire instemming met de hsl-deal. Steunt de fractie van mevrouw Van Tongeren die deal of steunt zij die niet omdat de financiën niet op orde zijn?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De tekst van de motie is volstrekt helder. De tekst die ik heb voorgelezen is ook helder. Wij wachten het onderzoek op de decentrale lijnen af. Wij zeggen dat het heel anders had moeten gebeuren, maar helaas, nu vooruit. Ik heb nog een tweede motie over de bezettingsgraad van de lijn.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik wil het debat niet overdoen, maar in dit debat is dit nieuwe informatie van de GroenLinksfractie. Het is vrij wezenlijk om te weten waar die staat. Mevrouw Van Tongeren verwijst naar een rapport dat vandaag is uitgekomen en maakt een financieel voorbehoud bij de deal op basis van het rapport van de commissie-Kuiken. Is dat juist?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

U weet ook dat ik collega Van Gent vervang. Ik kan nog een keer de inbreng voorlezen die ik van haar heb meege-

Van Tongeren

De heer **Verhoeven** (D66):

Waarom dient mevrouw Van Tongeren deze motie in? Ik hoor graag van de minister of zij de motie van GroenLinks zal uitvoeren als die wordt aangenomen, of dat zij de veel verdergaande toezeggingen aan de Kamer gestand zal doen. Anders zullen wij namelijk niet voor de motie stemmen.

De **voorzitter**:

Dat zullen wij straks horen in het antwoord van de minister.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat lijkt mij inderdaad meer een vraag voor de minister. Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat toeslagen op tickets voor hogesnelheidstreinen vooralsnog tot (te) lege treinen hebben geleid;

verzoekt de regering, in de concessievoorwaarden voor het rijden over de hsl het beding op te nemen dat er pas toeslagen op treintickets voor binnenlands vervoer gevraagd mogen worden als de bezettingsgraad op jaarbasis gemiddeld boven de 60% ligt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 350 (22026).



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb gisteren in tweede termijn tegen de minister gezegd dat ik nog even een nachtje wilde slapen over dat wat wij gewisseld hebben. Dat heb ik inmiddels gedaan. Het is niet een heel lang nachtje geworden, maar wel een goede nacht. Ik kan nu melden dat ik namens mijn fractie op hoofdlijnen groen licht kan geven voor de integratie van HSA en HSL-Zuid in de concessie. Met name de aangebrachte knip en het overleg dat nog met NS en FMN zal worden gevoerd, zijn daarvoor doorslaggevend geweest. Waarvan acte.

Ik wil nog wel een enkele uitspraak aan de Kamer voorleggen, onder andere één over de toeslagen. Mijn naam staat al onder de motie van de heer Bashir. Dit is voor ons een soort van next best motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op de hsl toeslagen worden berekend;

tevens overwegende dat op de hsl nog steeds niet de gewenste treinen rijden (V250);

verzoekt de regering, met betrokkenen afspraken te maken dat er in ieder geval geen toeslagen worden berekend voor binnenlands hsl-vervoer zolang de gewenste snelle treinen nog niet rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 351 (22026).



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik heb gisteren ook aandacht gevraagd voor de weinig concrete plannen voor het spoorproduct op het hoofdrailnet in Noord- en Oost-Nederland. De minister gaat in gesprek met FMN en NS. Daarin wil ik haar het volgende meegeven voor dat deel van het land.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er nog geen concrete plannen op tafel liggen voor de verdere ontwikkeling van het spoorproduct op het hoofdrailnet in Noord- en Oost-Nederland;

overwegende dat ook dit deel van Nederland recht heeft op goede spoorverbindingen, reistijdverbetering en uitbreiding van het treinaanbod;

verzoekt de regering, in het komende gesprek met FMN en NS nadrukkelijk te onderzoeken wat op de lange termijn het beste spoorproduct is voor het hoofdrailnet in Noord- en Oost-Nederland en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 352 (22026).

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Slob weet dat mijn fractie en zijn fractie vaak samen optrekken. We hebben van de minister in het algemeen overleg de duidelijke toezegging gekregen dat ze niet alleen met de aanbieders van het spoorproduct gaat praten, maar ook met de regiobestuurders. Wat voegt deze motie toe aan deze toezegging van de minister?

Slob



De heer **Slob** (ChristenUnie):

We hebben gisteren met de minister gesproken over het feit dat in de plannen van FMN een aantal verbindingen genoemd worden die wat ons betreft een verbetering van het spoorproduct zouden zijn voor Noord- en Oost-Nederland. We weten dat als het om NS gaat het nog vrij open ligt en dat het niet concreet is. Ik denk dat het moment dat de minister nu gecreëerd heeft – daar ben ik blij mee, ook omdat we er eerder om gevraagd hebben – waarbij ze om de tafel gaat zitten met deze partijen, ook aangegrepen moet worden om met hen te kijken wat een goede invulling zou kunnen zijn voor dit deel van Nederland. We worden daarover dan geïnformeerd. Dat zou tot bijstelling van de NS-plannen kunnen leiden. Ik zou het toejuichen als we met NS verdergaan. Mochten we met de FMN in zee gaan, dan hoop ik dat het nog wel wat meer vlees op de botten krijgt dan nu het geval is. Dus wat dat betreft geeft dit extra druk op de ketel om er echt werk van te maken voor dit deel van Nederland.

De heer **Haverkamp** (CDA):

U hebt het specifiek over de spooraanbieders, terwijl wij specifiek hebben gevraagd om ook de regio erbij te betrekken. Dat staat niet in uw motie. Is dat een bewuste keuze?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Nee, dat is geen bewuste keuze. Ik heb mij nu even gericht op het gesprek, maar het spreekt voor zich dat ook de regio erbij betrokken moet worden. En ik weet dat ze allemaal staan te trappelen om hierover mee te praten. Sterker nog, ze zijn in de afgelopen weken richting Den Haag gekomen om ook hier pleidooien te houden. Er liggen ook uitspraken van Provinciale Staten, met name die uit Friesland waar een mooie motie van de ChristenUnie is aangenomen. Kortom: ga in gesprek.

Dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS volgens het conceptbeleidsvoornemen van de hoofdrailnetconcessie recht krijgt om met intercity's te rijden over de HSL-Zuid, maar dat er geen garanties zijn dat dit gaat gebeuren;

overwegende dat de Kamer via de motie-Cramer c.s. (31700-A, nr. 54) de regering heeft gevraagd, een snelle introductie van de verbinding Den Haag-Eindhoven en verder richting Duitsland via de HSL-Zuid te onderzoeken;

verzoekt de regering, in de verdere onderhandelingen met NS meer concrete afspraken te maken over het gebruik van de HSL-Zuid door treinen uit de hoofdrailnetconcessie waaronder in ieder geval de verbinding Den Haag-Eindhoven-Duitsland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 353 (22026).



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. De VVD is akkoord met het besluit om het hoofdrailnet en de hogesnelheidslijn te koppelen en daarover verder te praten met NS. De hoofdlijnen vinden we prima. Het is niet precies zoals we wilden, maar we zien wel waar er een meerderheid is. We zijn blij met de toezegging van de minister – dat was voor ons ook wel een beetje een voorwaarde – dat de mogelijkheden voor andere vervoerders met grote regionale netten, worden onderzocht. Wat we besluiten op basis van dat onderzoek – dat kan wat ons betreft nul, twee of veertien en misschien nog een variant zijn – zien we dan wel.

Gisteren hebben we uitgebreid gesproken over de geluidsoverlast. Wij vinden dat de minister op dat punt uiterst scherpe toezeggingen heeft gedaan. Op basis van die toezeggingen gaan wij ervan uit dat dit jaar het probleem in feite wordt opgelost. In april worden metingen gedaan. Er komt een pilot. We zeggen er wel bij dat we de minister hoe dan ook houden aan de afspraak zoals ze die gisteren ook nog eens duidelijk heeft verwoord: 57 decibel is het maximum. Als dat door aanpassingen midden in de bak kan, is dat wat ons betreft prima. Kan dat niet, dan moet er een kap overheen. Ik hoop dat niet want dat is duur, maar hoe dan ook, we moeten ons houden aan de afspraken richting de burgers.

Naar aanleiding van het vandaag verschenen rapport van de parlementaire commissie spoor heb ik nog een vraag. Als ik dat rapport zo snel bekijk, zou ERTMS essentieel zijn voor onze toekomst en zou het ook heel veel betaalbaarder zijn dan we dachten. Als we nu een akkoord geven aan de minister, is mijn vraag of er dan nog ruimte is dat zij in de concessievoorwaarden ERTMS opneemt. We moeten dat rapport nog bespreken, maar dit zou wel eens een heel belangrijke conclusie kunnen zijn voor de toekomst van ons spoor en de betaalbaarheid ervan.



De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Dit is de plenaire afronding van een paarse soap. Ik zie dat sommige mensen in een feeststemming zijn en een paarse das hebben omgedaan, maar het ging om een hopeloos slechte aanbesteding die we nu afronden met een tekort van 1 mld. Waardering namens de CDA-fractie voor deze minister die met een niet gemakkelijke boodschap naar de Kamer is gekomen. Het was ook geen gemakkelijke puzzel. De minister heeft in het algemeen overleg aangegeven dat dit de goede oplossing is voor de belastingbetaler en de reiziger. Wij hebben op dit moment geen reden om daaraan te twijfelen. We krijgen nog een aantal onderzoeken, die we goed zullen bekijken. We steunen daarom dit voorstel. We doen dat overigens ook vanwege het werkgelegenheidsaspect. Gisteren was er in de Tweede Kamer een ander debat over werkgelegenheid. Bij dat debat zat de publieke tribune vol met mensen die in bange afwachting zijn of hun bedrijf failliet zal gaan. We danken de minister dat hij daarvoor een oplossing gevonden heeft. Goed kan echter altijd beter. We krijgen nog een onderzoek dat niet alleen over de re-

Haverkamp

gio gaat, maar ook samen met de regio wordt uitgevoerd. We wachten dat onderzoek af. Ik dank de minister voor de toezegging richting Friesland naar aanleiding van de mede door mijn collega De Rouwe ingediende moties. Ik dank de minister eveneens voor de analyse van het Programma Hoogfrequent Spoor, die we zeker kunnen gebruiken in de discussies over het rapport van de commissie-Kuiken.



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. We hebben gisteren een openhartig debat met een openhartige minister gevoerd over de hsl-deal die zij heeft gesloten om het debacle op te lossen. De D66-fractie heeft een punt gemaakt van de rekensom. Dat dossier hebben we afgesloten. Er zijn wat ons betreft echter nog veel te veel financiële risico's over. Er zijn steeds nieuwe tegenvallers, er zijn steeds nieuwe adders onder het gras en er komen steeds meer apen uit de mouw. Hierdoor worden de kosten van dit project steeds verder omhooggejaagd. Ik noem de dividendverlaging van NS, de garantie op de achterstallige miljoenen en de nog niet afgeronde levering van treinen. Of we het leuk vonden of niet, gisteren werden we voor een politiek van voldongen feiten geplaatst: er was geen tijd meer, het was twee voor twaalf, er staat veel geld op het spel en juridisch kon er niet meer worden gewacht met het nemen van een andere beslissing. Wij vinden ook dat de huidige businesscase nog veel niet-doorgerekende risico's bevat. We gaan daarom niet akkoord met de verknoping van de hsl en het hoofdrailnet. Ook met de lessen van de commissie-Kuiken in het achterhoofd willen we daarom een motie indienen. Ik wil best wachten met het indienen van die motie totdat de heer Aptroot klaar is. Voorzitter, wat heeft uw voorkeur? Ik word altijd een beetje nerveus als hij daar zo staat. Dan ga ik misschien stotteren en dan komt mijn motie er niet goed uit.

De **voorzitter**:

U moet nooit nerveus worden van de heer Aptroot. Dat adviseer ik u echt. Gewoon doorgaan en aan het eind krijgt hij de gelegenheid.

De heer **Verhoeven** (D66):

Fijn! Dat lucht mij op. Ik wilde nog zeggen dat het mij verbaast dat altijd kritische tegenpartijen zoals de SP en ook GroenLinks nu met oogkleppen op akkoord gaan met deze deal, waar miljardenrisico's aan kleven. Dat is wat ons betreft geen verstandige keuze. Daarom dien ik samen met mijn collega Monasch de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de financiële onderbouwing van de hsl-deal vele budgettaire onzekerheden kent voor zowel de rijksbegroting als ook in de exploitatie van dit spoortraject;

overwegende dat deze onderbouwing mede verregaande financiële en beleidsmatige gevolgen heeft voor de verde-

re inrichting van het hoofdrailnet vanwege de koppeling tussen de hsl-deal en de concessie voor het hoofdrailnet;

besluit in verband met onvoldoende onderbouwing van de financiële risico's niet in te stemmen met het voorstel van het kabinet voor de hsl/HRN,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 354 (22026).

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben wel een beetje gechoqueerd door het feit dat de heer Verhoeven altijd zo nerveus van mij wordt. Als hij daarover wil praten, is hij van harte welkom. Ik wil hem nu echter een vraag stellen. Hij is tegen deze deal vanwege onzekerheden. Volgens mij zijn er minder onzekerheden als de deal doorgaat, maar wat is zijn alternatief? Is hij bereid om rustig door te studeren en HSA nu failliet te laten gaan door de stekker eruit te halen? Dan heeft NS honderden miljoenen extra verlies. Dat is een optie, maar ik wil even weten waarom D66 daarvoor kiest.



De heer **Verhoeven** (D66):

Wij hebben ervoor gekozen om ons niet mee te laten sleuren in het voorliggende "wij duwen dit door uw strot"-verhaal, zoals dit op de negatiefste manier kan worden omschreven. Wij hebben gezegd niet mee te gaan in het nu onder hoge tijdsdruk akkoord gaan met een deal die wat ons betreft omkleed is met allerlei financiële risico's, zoals tegenvallers en een niet-doorgerekende businesscase. Wij maken de keuze om de Rekenkamer er nog eens goed naar te laten kijken en extra tijd te nemen om een aantal risico's uit te sluiten, met de lessen van het verleden in het hoofd. Wij gaan dus niet mee in het frame van: mensen, wij hebben haast, wij moeten door, anders valt alles om.

De heer **Bashir** (SP):

Allereerst maak ik er nogmaals bezwaar tegen dat hier de oude paarse partijen net doen alsof de SP voor het opknippen van het spoor is. Ik vraag de woordvoerder van D66 dan ook om te bewijzen dat ik dat ooit heb gezegd. Volgens mij kan hij dat niet, maar anders hoor ik het graag. Ik benadruk hier nogmaals, ook richting de minister, dat de SP tegen het opknippen van het spoor is. De minister heeft ook gezegd dat dit debat daar niet over gaat. Ik vraag de heer Verhoeven dan ook om hier geen onzin te verkondigen.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Bashir is degene die onzin verkondigt. Laat hij maar bewijzen dat ik heb gezegd dat de SP voor het opknippen van het spoor is. Ik heb dat niet gezegd. De heer Bashir heeft niet geluisterd. Vanwege zijn tunnelvisie is hij akkoord gegaan met een miljardendeal vol miljardenrisico's. Dat is wat ik de SP verwijt. Ik verwijt hem niet het opknippen van het spoor. Daar gaat het niet over. Het gaat over de verknoping van twee netten, het intercifynet en de hogesnelheidslijn, met alle

Verhoeven

miljardenrisico's van dien. Daar gaat de SP blind mee akkoord. Ik heb met geen woord gesproken over opknippen van het spoor. Luister eerst naar wat ik zeg alvorens met mij in debat te treden!

De heer **Bashir** (SP):

De SP is akkoord gegaan met het samenvoegen van de HSL-Zuid met het hoofdrailnet. Verder niks. Laat dat duidelijk zijn.

De heer **Verhoeven** (D66):

De SP is inderdaad akkoord gegaan met een miljarden-deal vol onzekerheden over de aansluiting tussen de hogesnelheidslijn en het hoofdrailnet, met alle gevolgen van dien. Dat ik dat zeg, kan niemand mij verwijten.

De **voorzitter**:

Is de minister zover? Zij wacht nog op een motie, hoor ik. Wij wachten even tot de minister over alle moties beschikt.



Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik dank de heer Bashir voor zijn steun voor het voorstel, met uitzondering van de decentrale deal.

Zijn motie richt zich op de toeslag. Ik heb al in het debat gezegd dat die toeslag onderdeel uitmaakt van de businesscase. Ik ben van mening dat een product dat sneller en beter is ook een toeslag rechtvaardigt, zeker wanneer de V250-trein op hoge snelheid en met hoge kwaliteit over het net rijdt. Eerder was de tariefsvrijheid veel groter. Ik heb die teruggebracht tot maximaal 30%. Dat is volgens de businesscase, die de Kamer vertrouwelijk heeft ontvangen, het optimum. Het gaat dan om de optimumprijs versus de hoeveelheid passagiers. Het schrappen van de toeslag vind ik onwenselijk en zal in de businesscase een forse derving opleveren. Dat betekent dat NS 70 mln. tot 100 mln. minder aan concessievergoeding kan behalen. Ik vind dat heel belangrijk. Het maakt dus ook deel uit van hun budget om de treinen te kunnen laten rijden. Ik ontraad dan ook de motie.

De heer Monasch had geen vragen of motie. Ik kom bij de bijdrage van GroenLinks. Mevrouw Van Tongeren gaf aan dat zij akkoord kon gaan met de deal, onder de voorwaarde dat er duidelijkheid kwam over de vandaag in een rapport verschenen informatie over kasschuiven. Ik kan die duidelijkheid meteen geven. Ik heb het rapport zelf nog niet tot de laatste letter gelezen, maar we hebben dit debat over het Rekenkamerrapport eerder gevoerd. Ik denk dat wordt bedoeld op een kasschuif uit 2008, waarbij een tegenvaller voor HSA tijdelijk werd gedekt door beheer en onderhoudsgelden. Dat is een kasschuif, dat is geen afboeking, dus dat komt volledig terug in het budget. Ik zeg dit hierbij toe. Ik zeg dit ook elke keer weer: budgetten voor spoor, wegen en vaarwegen blijven waar zij zijn, behalve als de Kamer, die in dezen het budgetrecht heeft, daarin verandering aanbrengt. Een infrakasschuif sta ik toe, maar ik moet er uiteindelijk voor zorgen dat het geld op de juiste plek komt. Ik moet ervoor zorgen dat ik dit voldoende transparant aan de Kamer kan laten zien. Ook voor deze deal, de 390 mln. die ik zal inzetten voor HSA – ook voor de toekomst – komt uit het Infrafonds en gaat dus niet ten koste van het onderhoud. Ik hoop hiermee de zorgen hierover te hebben weggenomen.

Mevrouw Van Tongeren heeft nog twee moties ingediend. In de eerste motie, over de gemeente Lansingerland, vraagt zij mij om de Kamer te informeren over verschillende maatregelen en om de geluidsnormen te respecteren. In verschillende debatten met de Kamer heb ik al toegezegd dat ik een pilot houd, dat ik vanaf de zomer verschillende maatregelen zal testen en dat ik zal overgaan tot maatregelen zodra we volledig inzicht hebben in de dienstregeling en de snelheid van de treinen en hun effecten. Mijn beleid is dat ik moties over zaken die ik heb toegezegd, overbodig verklaar. Dat ga ik nu dan ook doen.

In zijn tweede motie vraagt GroenLinks om de toeslag pas in te voeren wanneer de bezetting van de hsl groter is dan 60%. Naast het zonet genoemde argument, namelijk dat daarmee een financieel gat wordt geslagen in onze businesscase en dat terwijl wij juist hele debatten hebben gevoerd om de financiële gaten te dichten, speelt hierbij dat door het niet invoeren van de toeslag uiteindelijk niet zal kunnen worden geïnvesteerd in het spoor en in een betere dienstverlening. En voor ieders beeld, zodat men weet wat de betekenis ervan is: gemiddeld 60% is zeer hoog, op het hoofdrailnet is het gemiddelde 30%. Ik ontraad daarom deze motie.

De volgende moties werden ingediend door de heren Slob en Bashir. Eerst een algemene opmerking. Ik ben blij dat de ChristenUnie na een nacht slapen haar steun wil geven aan het voorstel dat ik bij de Kamer heb ingediend. We zullen hiermee dus verdergaan. Toch wil de ChristenUnie nog een aantal dingen aan de orde stellen. Zij verzoekt om af te spreken dat er in ieder geval geen toeslagen zullen worden berekend voor binnenlands hsl-vervoer zolang de gewenste snelle treinen nog niet rijden. Ik heb al in het debat aangegeven dat dit nog niet is uitgewerkt door NS, dat dit nog wordt bestudeerd. Ik zal aan NS zeggen dat ik vind dat je een toeslag moet vragen voor treindiensten die ook echt een sneller en beter product zijn. Ik zal dat aangeven, maar ik zal niet zeggen dat het binnenlands hsl-vervoer bij voorbaat daarvan moet worden uitgezonderd. Ik ontraad dus deze motie.

In de volgende motie vraagt de heer Slob aandacht voor het hoofdrailnet in Noord- en Oost-Nederland. Ik heb in het debat aangegeven dat ik het ook van belang vind om dat nader uit te werken. Ik heb dat ook toegezegd. Dat komt denk ik ook terug in het debat dat wij straks met elkaar voeren over het hoofdrailnet. Ik zal de regio daarbij nadrukkelijk betrekken. Gelet op de toezeggingen die ik heb gedaan en het beleid dat ik voer, beschouw ik deze motie als overbodig.

Ik kom te spreken over de motie van de heer Slob over de hoofdrailnetconcessie en het recht om met intercity's te rijden over de HSL-Zuid. De heer Slob ziet graag dat de mogelijkheid van een snelle introductie van de verbinding Den Haag-Eindhoven en verder richting Duitsland onderzocht wordt. Hij vraagt mij om meer concrete afspraken daarover te maken. Zoals bekend moet ik over concrete afspraken in de nieuwe hoofdrailnetconcessie over de bediening Duitsland via de HSL-Zuid – Den Haag-Eindhoven-Duitsland – nog in detail in gesprek gaan met NS. Ik neem deze wens mee. Ik heb wel een paar aandachtspunten. De trein moet op 25 kV rijden, ERTMS-proof zijn en renderen, dus niet ten koste gaan van andere plannen of interfereren met PHS. Ik ga hierover in gesprek en zal kijken welke afspraken daarover kunnen worden gemaakt. Ik herhaal echter dat een trein aan deze eisen moet voldoen. Ik weet natuurlijk niet hoe de heer Slob omgaat met deze

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

opmerkingen en ik laat het oordeel over deze motie dan ook verder aan de Kamer.

Ik kom te spreken over de motie van de heren Verhoeven en Monasch. Om verschillende redenen gaan zij niet akkoord met de deal die er ligt.

De heer **Verhoeven** (D66):

De minister refereert aan het verschil van inzicht van de fracties van PvdA en D66 op een ander punt. In de motie trekken wij eensgezind op. Die motie gaat over de financiële risico's. Daarbij zitten wij voor 100% op één lijn. De motie gaat over de financiële kant van de zaak, niet over de concurrentie op het spoor. Daarover hebben wij gisteren gesproken, maar daarover staat niets in deze motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Akkoord. Het is dus een gezamenlijk gedragen motie. Ik zal daarop een eenduidig antwoord geven. Dat is gemakkelijker als je daarover in je eentje kunt besluiten. Het zal de Kamer niet verbazen dat ik het aannemen van deze motie met kracht ontraad. De reden daarvan is ten eerste dat de financiële onderbouwing naar mijn mening helder, duidelijk en transparant is. Ten tweede komt hiermee een gevaarlijke casus in beeld, namelijk het faillissement van HSA, de continuïteit van het treinvervoer en het verlies van een groot aantal banen. Ik ontraad daarom het aannemen van deze motie met kracht.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik vraag mij af of de indieners van deze motie alle stukken wel gelezen hebben.

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):

Ik vraag de minister naar haar oordeel over het feit dat in deze motie niet staat waar het dan wel heen moet met het spoor. De indieners van de motie zijn zelf verantwoordelijk geweest voor de ellende met het spoor en het debacle van het spoor.

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir, ik weet niet waarmee u bezig bent. U opent een heel nieuwe discussie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De heer Bashir stelt mij de vraag die hij eigenlijk aan zijn collega's wil stellen. Ik ben helder en duidelijk geweest: ik ontraad het aannemen van deze motie met kracht. Het is een gevaar voor de continuïteit van ons spoorvervoer op het hsl-net en levert daardoor een groot financieel gevaar voor het Rijk op.

De **voorzitter**:

Ik vind dat een duidelijk advies.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter, ik wil duidelijkheid. De kracht waarmee de minister het aannemen van deze motie ontraadt, wens ik haar toe bij het in de hand houden van dit mega miljardenproject. Ik wens haar daarbij zelfs veel succes.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Stemming over de moties vindt vanavond plaats bij de eindstemmingen.