

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 234

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 28 september 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 juni 2010 inhoudende de beantwoording vragen vaste commissie Verkeer en Waterstaat omtrent de besteding van de zogenaamde FENS-gelden (29 984, nr. 228);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 mei 2010 inzake de besteding van de FENS-gelden (29 984, nr. 226);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 april 2010 inzake de verstrekking kwartaalrapportages FENS (29 984, nr. 221);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2010 inzake vertrouwelijke verstrekking FENS-rapportages (29 984, nr. 219);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 september 2010 inzake Rapportage FENS (Fonds Eenmalige bijdrage NS)-gelden 2e kwartaal 2010 (29 984, nr. 231).**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppérus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Ten Broeke, Aptroot, Bashir, Van Gent, De Rouwe, Samsom en Sharpe,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Een welkom aan de leden, de minister en zijn ambtenaren. Er staat twee uur voor dit algemeen overleg. Voor de eerste termijn geldt vijf minuten per spreker.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Eindelijk hebben wij het openlijk over besteding van de FENS-middelen die voortkomen uit de verkoop van de aandelen Telfort en World Online. Het gaat om de 1,3 mld. die in 2000 ter beschikking is gesteld aan NS en ProRail. Bij het vorige debat kreeg de Kamer één minuut van tevoren toegang tot de tot dat moment vertrouwelijke cijfers over de besteding van dit miljardenbedrag. Dat blijft voor de SP een aanfluiting. Publiek geld dat wordt besteed aan organisaties die voor 100% publiek eigendom zijn, daar mag natuurlijk nooit het stempel «vertrouwelijk» op gezet worden. Ik wil dan ook de toezegging van de minister dat wij dit nooit meer mee hoeven te maken. Gewoon openheid dus over besteding van publiek geld.

Dan nu de daadwerkelijke besteding van al dit geld. Voor aanschaf en plaatsing van poortjes op de NS-stations was in 2001 500 mln. plus de renteopbrengst van de FENS-middelen begroot: in totaal 536 mln. Nu blijkt dat er 25% minder geld voor de poortjes is uitgetrokken. Dat is 118 mln. minder. Uit de antwoorden van de minister blijkt dan ook dat er fors minder poortjes komen dan aanvankelijk was beloofd. Er worden ongeveer 200 poortjes minder geplaatst. Dat is zeer opmerkelijk, vooral voor wie weet dat afsluiten van de stations een van de belangrijkste redenen was om de OV-chipkaart in te voeren. Volgens ProRail en NS hoeven er minder poortjes te komen om 90% van de reizigers te controleren. Wat is nu de echte reden dat er minder poortjes komen? Is het feit dat er minder poortjes komen ook de reden dat de NS die open laat staan? Welke afspraak heeft de minister met NS en ProRail gemaakt? Wat betekent dit voor het destijds voor een bepaald aantal poortjes toegewezen geld? Wordt die afspraak geschonden nu minder poortjes worden geplaatst? Welke mogelijkheden heeft de minister om sturing te geven of om in te grijpen?

Waar is al het geld naartoe gegaan? Voor een belangrijk deel is dat electronic ticketing, de OV-chipkaart dus. In januari 2009 was het originele budget van 226 mln. al verhoogd naar 240 mln. In de kwartaalrapportage is dit bedrag plotseling verhoogd naar 408 mln. Mijn vraag is dan ook wat er zo ongelofelijk mis is gegaan dat er nu al sprake is van een overschrijding van het budget voor electronic ticketing van ruim 80%. De minister schrijft dat de overschrijding vooral een gevolg is van de inflatie. Bij de rapportage over het eerste kwartaal van het vorige jaar was echter nog steeds een bedrag begroot van 240 mln. Volgens mij hebben wij in het afgelopen jaar geen inflatie van 70% gehad. Nogmaals, wat is er misgegaan en waar zitten de grote overschrijdingen?

Dan het bedrijf dat verantwoordelijk is gemaakt voor in- en uitvoering van de OV-chipkaart, Trans Link Systems. Deze organisatie is een joint venture van NS, GVB, RET en HTM en daarmee dus eigenlijk 100% publiek bezit. Volgens de rapportage van de FENS-gelden is al 85 mln. aan publiek geld uitbetaald voor de oprichting van TLS en de uitvoering van diens taken. Uit de cijfers blijkt verder dat er in de afgelopen jaren door de vier aandeelhouders bovenop de oprichtingsgelden een extra bedrag van 25 mln. is gestort. Ik vraag de minister dan ook hoeveel geld er nu in

totaal door al deze vervoersbedrijven aan TLS is betaald. Ik wil graag het exacte bedrag per jaar per publieke vervoerder. TLS lijkt namelijk een bodemloze put en doet het, zacht uitgedrukt, niet zo heel goed. Niet in prestaties, waarover wij het nog uitgebreid met elkaar zullen hebben, maar ook niet financieel. Tot en met 2009 is er namelijk 74 mln. verlies geleden. Graag hoor ik van de minister hoe hij dit dramatische resultaat verklaart. Op NU.nl staat vanmiddag dat de drie topmensen van TLS gezamenlijk € 672 000 verdienen. De top is al berucht als het om beloning gaat. Denk aan het salaris van TLS-directeur Kroon bij het publieke GVB van drie ton. Ook de voorzitter van de raad van commissarissen van TLS, de heer Veenman, verdiende vroeger als directeur van de NS meer dan € 650 000. Ik wil dan ook van de minister weten hoeveel de top van TLS exact verdient: salaris plus pensioenen en de bonussen. Het gaat hier namelijk duidelijk om een publiek bedrijf, voor 100% opgericht van publiek geld. De salarissen zouden daarom onder de balkenendenorm moeten vallen. TLS wordt nu door niemand gecontroleerd. Dat lijkt mij onaanvaardbaar voor een bedrijf dat is opgericht met publiek geld. TLS zou eigenlijk jaren geleden al toestemming moeten krijgen van de Nederlandsche Bank omdat er zoveel geld in rondgaat. DNB heeft ondanks verzoeken van TLS nooit toestemming verleend omdat er opeens een uitzondering in de Europese regels is gemaakt. Zodoende heeft TLS het verzoek bij de Nederlandsche Bank weer ingetrokken. Er wordt dus nog steeds helemaal geen toezicht op TLS gehouden. Ik verwacht dan ook dat de minister zal toezeggen dat hij TLS onder zijn toezicht zal stellen omdat het om grote bedragen gaat; publiek geld waar verantwoording over verschuldigd is. Ik hoor graag een heldere toezegging.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik zet mijn brilletje er even voor op! Ik maak de minister complimenten voor de duidelijke antwoorden in de brief van 17 juli aan de Kamer over de verstrekking kwartaalrapportages FENS. Ik zal het niet te lang maken en mij vandaag focussen op de hoofdlijnen. Ik benadruk met name de invulling van de bestemmingsplannen rondom de nog beschikbare middelen van, ik schat, enkele honderden miljoenen aan electronic ticketing en BTS. Ik zal suggesties doen over aanpassing van deze plannen om tot een maatschappelijk en ook economisch verantwoorde bestemming van deze gelden te komen. Ik gebruik de begrippen maatschappelijk en economisch met reden, omdat slechts 5% van de treinreizigers gebruik maakt van de OV-chipkaart. Dat getuigt niet echt van een breed maatschappelijk draagvlak of, nog veel belangrijker, van economische noodzaak. Morgen meer over de vele problemen rondom dit dossier.

Gezien het feit dat TLS, opgericht uit FENS-gelden, naar onze mening de eindverantwoordelijke is voor de recente problemen rondom de OV-chipkaart en er volgens recente berichten topsalarissen aan TLS-bestuurders worden betaald, nota bene uit die FENS-gelden, lijkt het ons niet meer dan logisch dat TLS en niet de regionale vervoersbedrijven opdraait voor de door de gedupeerde studenten gemaakte kosten. Ik spreek de zorg uit dat, indien de compensatie wel door de regionale vervoerders wordt betaald, de kans groot is dat de reizigers door verkapte prijsverhogingen uiteindelijk toch de dupe zullen worden. Dat zal niet de eerste keer zijn. Voor mijn tweede suggestie maak ik even een zijstap naar het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en met name de uitdagingen rondom de routeringen bij de Betuweroute. Wij zullen deze scenario's uiteraard later in een apart AO bespreken. Ik wil er ook tijdens dit AO kort op ingaan. Ik druk de minister op het hart dat de financiering voor economisch-strategisch hoog noodzakelijke maatregelen bij het spoor moeilijk gevonden kan worden. Alhoewel de PVV-fractie in het algemeen eerst naar andere dan peperdure infraoplossingen voor de capaciteitsproblemen op het spoor wil kijken, is zij wel van mening dat noodzakelijke projecten, zoals aanpassing van het traject Zutphen-Hengelo via Lochem, wat trouwens de

gewraakte spoorbomen bij Deventer overbodig zou maken, wel gerealiseerd moeten worden. De dekking van de financiering hiervan zou prima gevonden kunnen worden in de nog niet bestede FENS-gelden. Een investering hierin is volgens ons namelijk wel maatschappelijk en economisch verantwoord, dit in tegenstelling tot eerdere uitgaven uit het FENS-potje. Ik doel op de InfoPlusprojecten en de problematische ET- en BTS-deelprojecten (Electronic Ticketing en Beheerste Toegang stations). Wij beseffen ook wel dat de minister geen directe invloed kan uitoefenen op de besteding van deze gelden, gezien de privaatrechtelijke grondslag van de FENS-overeenkomsten tussen ProRail en NS. Gezien de verre van efficiënte bedrijfsvoering – en dan druk ik mij nog rustig uit – bij de FENS-geldbeheerders, verzoek ik de minister om druk uit te oefenen om de beheerders van deze gelden te bewegen, middelen te reserveren voor zowel compensatie van gedupeerde kaarthouders als financiering van noodzakelijke inframaatregelen spoor, wellicht ten koste van een versobering van de ET- en BTS-projecten. De bottomline is wat ons betreft dat het in deze economisch krappe tijden niet zo kan zijn dat TLS en ProRail vrolijk doorsparen met semipubliek geld en dat zij topsalarissen financieren, terwijl de overheid fors in de buidel moet tasten om de noodzakelijke infra-aanpassingen aan het spoor te bekostigen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Laat ik maar met de deur in huis vallen. De VVD-fractie is uitermate verbolgen, met name over het gebrek aan informatievoorzieningen, dat tot voor kort de situatie was, totdat de minister ingreep en echt druk uitoefende. Ik zeg daar een paar dingen over. Wij vinden dat NS en ProRail lang hebben geweigerd om informatie te verstrekken. Hun houding is eigenlijk dat de Tweede Kamer en de media niks te maken hebben met wat er met ruim 1,4 mld. is gebeurd. Zij stellen dat het gaat om private bedrijven en dus om bedrijfsgevoelige informatie. Wat de VVD betreft moet voor eens en altijd duidelijk zijn dat NS en ProRail voor 100% staatsbedrijven zijn. Zij hebben allebei een monopolie. Zij moeten, als daar vraag naar is, voor iedere euro publieke verantwoording afleggen. Ik vind dat, als de houding van directie en raad van commissarissen van deze bedrijven blijft zoals die is, en zij eigenlijk zeggen: Tweede Kamer, bemoei je er niet mee, media, wij hebben niets met jullie te maken, die ongeschikt zijn voor hun job. Of de houding verandert radicaal tot die van dienstbaarheid aan het publiek en de politiek of zij tonen wat de VVD betreft aan ongeschikt te zijn voor deze job en zouden moeten opstappen. Het interview van de CFO (Chief Financial Officer) van de NS van mei is dan ook schokkend. Hij zegt dat de NS een bedrijf is als ieder ander bedrijf en dat het geen monopolie heeft. Het principe is dat, als bedrijven onderlinge afspraken maken, niemand zich daarmee hoort te bemoeien. Dat is een foute houding. Overigens klopt het niet. Zelfs een privaat bedrijf dat beursgenoteerd is, moet aandeelhoudersinformatie geven en mag aandeelhouders niet afschepen. Wij vinden dat dit geen acceptabele ideeën zijn voor een overheidsbedrijf en een monopolist. Eigenlijk geldt dat voor alle bedrijven. Wat ons betreft moet het afgelopen zijn. Wij hebben de indruk dat de minister het ook een beetje zat is wat dat betreft. Wij hopen dat hij dat herhaalt. Wij vragen de minister om ook in de toekomst goed op te komen voor het informatierecht van de Kamer. Het kwam nu wat laat. Het is echter gekomen. Wij zijn blij dat de beschikbare informatie op tafel ligt. Dan de beschikbare informatie. Nu wij de kwartaalrapportage over de FENS-gelden hebben gezien, zijn wij erg verontrust. Het gaat om in totaal meer dan 1,4 mld. Met rente erbij is het nog veel meer. De overzichten, die paar A4'tjes per kwartaal met gesaldeerde bedragen, geven op geen enkele manier inzicht in de besteding van de gelden. Wij willen weten wat de bedoeling is, wat er geleverd zou moeten worden voor dit geld en wat er daadwerkelijk geleverd is. Nu wordt alleen gezegd dat al het geld langzamerhand geheel wordt besteed. Maak je geen zorgen, het gaat wel

op. Er komen veel minder poortjes en de electronic ticketing wordt wat meer. Een onderlinge verschuiving dus. Ik wil van de minister weten hoe hij op basis van deze A4'tjes de vinger aan de pols heeft kunnen houden. Heeft hij in de gesprekken die er zijn geweest veel betere informatie gekregen? Ik wil op korte termijn weten wat NS en ProRail geleverd hadden moeten hebben en wat er tot nu toe is geleverd. Wij willen inzicht krijgen in de besteding van de gelden. Dat kan niet aan de hand van de kwartaalrapportages.

In de laatste kwartaalrapportage staat dat het goed gaat. In december immers reisde al minstens 0,5% van de NS-klanten met de OV-chipkaart. Daar wordt juichend over gedaan. Wij vinden 1 op de 200 reizigers niet veel. Inmiddels gaat het richting 10%. Ook de NS moet zich een doel stellen. Nu zal de datum van 1 januari niet meer gehaald kunnen worden. Dan wordt het 1 april, 1 juni of 1 juli. De RET en het GVB hebben zichzelf een taak gesteld en daar hebben zij naartoe gewerkt. Wij vinden dat de NS zich ook een taak moet stellen in de zin van: op die datum kan de OV-chipkaart volledig functioneren en is het duale stelsel niet meer nodig. Wij willen dat weten. Wij vinden tot slot ook dat de besteding van de FENS-gelden duidelijk moet zijn. Wij willen weten wat er geleverd wordt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot zegt dat de NS zichzelf een taak moet stellen bij het overschakelen naar het nieuwe systeem. Daar zit op zich wat in. Is de heer Aptroot het met mij eens dat dan wel heel helder moet zijn dat de kinderziekten bij de OV-chipkaart de wereld uit moeten zijn? Dat moet tegelijkertijd gebeuren. Daar moet dan wel een plan onder liggen. Ik hoop dat de heer Aptroot dat met mij eens is.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Van Gent en ikzelf zijn het volstrekt met elkaar eens. De NS moet zichzelf een taak, een datum, stellen. Natuurlijk moet op die datum alles in orde zijn. Dat betekent dat eventuele kinderziekten opgelost moeten zijn, dat er op alle stations poortjes moeten zijn, dat er voldoende in- en uitcheckpalen moeten zijn en voldoende automaten om de OV-chipkaart aan te schaffen en op te laden. Als wij nu zeggen daar een aantal jaren de tijd voor te nemen en het dan wel te zien, is dat niet goed. De NS behoort zichzelf een datum te stellen waarop het allemaal in orde is. Ik zie dan liever dat die datum een keer wordt uitgesteld omdat blijkt dat het niet geheel lukt dan dat wij zeggen: wij zien het wel in de loop van de tijd. Er is absoluut gebrek aan ambitie.

De heer **Bashir** (SP): De heer Aptroot heeft aan het begin van zijn betoog heel duidelijk gezegd wat hij vindt van de opstelling van de top van NS en ProRail. Je kunt zeggen dat hetzelfde voor de top van TLS moet gelden. TLS is opgericht uit de FENS-middelen en een bijdrage van de vervoersmaatschappijen. Vindt de heer Aptroot het terecht dat deze mensen nu blijkbaar meer dan de balkenendenorm verdienen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb door alle drukte vandaag niet het bericht gezien dat zij meer dan de balkenendenorm verdienen. Ik begrijp dat het op NU.nl heeft gestaan. Ik ben heel blij dat de heer Bashir het heeft aangekaart. Ik wacht de antwoorden af. Ik vind het in zoverre ietsje ingewikkelder bij TLS omdat het niet voor 100% een staatsbedrijf is. Zij werken echter ook voor de particuliere vervoerders en de regionale overheden. Ik schrik, net als de heer Bashir, van dit soort berichten. Je zou denken, of het nu publiek of semipubliek is, dat je bij het openbaar vervoer enige terughoudendheid van de top mag verwachten. Ik denk nog steeds dat de top van TLS niet zo'n zware baan heeft als de minister-president. Hun salaris mag dus best wat onder dat van de minister-president zitten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. In april was er ineens een cliffhanger op dit dossier, met het verhaal dat er anderhalf miljard zoek was. Ik heb mij voorbereid op een spannend debat met allerlei mooie stukken waaruit zou blijken dat er geld zoek was, dat sprake zou zijn van mismanagement en dat er misschien mensen op warme eilanden zaten met heel veel geld. Dat kan nog steeds het geval zijn, maar ik moet zeggen dat ik het niet zo spannend vind. Toen ik de afgelopen weken al die rapportages aan het doorspitten was, vond ik het heel gauw saai, bureaucratisch en erg verantwoord. Ik was eigenlijk een beetje teleurgesteld. Ik had al die berichten in april gelezen en ik dacht: nu is er wat aan de hand, nu wil ik het weten, waar is dat miljard? Een beetje sneu voor een Kamerlid zoals ik, maar al snel bleek dat het geld allemaal in infraprojecten zat. Die teleurstelling wil ik dus even delen. Ik wil hier echter niet helemaal het buitenbeentje zijn. Ik moet mijn collega's zeggen dat ik de kritiek op de verantwoording erken. Ik moet ook eerlijk zeggen dat, nu alles er ligt na de vele verzoeken van de Kamer, de vraag rijst waarom het er nu wel ligt en het in april allemaal zo moeilijk was. Uiteindelijk heeft de minister kennelijk een en ander doorgedrukt en alles naar de Kamer gestuurd. Ik vind het wel een beetje halsstarrig van ProRail en de NS. Ik vind dat bij dit soort dossiers, met bedragen van deze omvang en met semipubliek geld, enige omgevingsbewustzijn verwacht mag worden van de mensen aan de top. Het gaat immers om een spannend dossier met semipubliek geld. Ik constateer, de stukken lezend, dat al het geld behoorlijk in de infrastructuur zit, in dit geval van het openbaar vervoer. Daar kunnen wij volgens mij niet omheen. Ik maak er toch nog twee opmerkingen over. Collega's hebben al iets gezegd over de toegangspoortjes. Vanochtend was daar ophef over in een lokale ochtendkrant. Het CDA heeft die toegangspoortjes altijd gewild om het tuig uit de stations te houden. Wij willen zwartrijders uit de stations hebben. Als je toegangspoortjes plaatst, moet je die wel of niet gebruiken. Als je ze niet gebruikt, waarom zijn die dan geplaatst? Voor ons is klip en klaar dat de poortjes er moeten komen en ook gebruikt moeten worden. Op de stations in Leiden en Amsterdam is te zien dat de corridors tussen stadsverbindingen door deze poortjes opgehouden worden. Dat betekent dat als mensen in een stad van a naar b willen zonder te reizen, zij een OV-chipkaart moeten hebben. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Daarvoor hebben wij het nooit willen aanwenden. Het moet voor mensen altijd vrij zijn om in een stad van a naar b te kunnen zonder een chipkaart.

Ik vraag mij af hoe het zit met de gelden. Die worden er nu voor gebruikt. Mijn vraag is of de minister ook vindt dat mensen, als zij geen gebruikmaken van het openbaar vervoer, toch door de poortjes moeten kunnen. Bestaat bij projecten die op de plank liggen of die duurder uitvallen, de mogelijkheid om het rentevoorschot aan te wenden voor oplossingen of om maatwerk te bieden?

De Kamer heeft deze week een brief ontvangen over snelheidsverhogingen naar 160 kilometer per uur over het spoor. Mijn fractie is voorstander van snelheidsverhogingen op het spoor. Wij hebben al een aantal keren de trajecten Gouda–Rotterdam en Gouda–Den Haag genoemd, waar het nu allemaal nog niet kan. Als er hier en daar wat renteoverschotten zijn, moeten wij kijken of wij die kunnen gebruiken om hier de snelheid omhoog te brengen. Voorzitter, een betere cliffhanger kan ik niet hebben!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou natuurlijk over nog betere snelheidsverhogingen kunnen praten. Dat doen wij hier niet. Ik vraag de heer De Rouwe of hij vindt dat op basis van de kwartaalrapportages, met 500 mln. voor toegang van stations en nu 400 mln., beoordeeld kan worden of dit geld goed is besteed.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan dat niet goed beoordelen. Dat wordt wat lastig voor een Kamerlid met één medewerker. Dat geldt voor ons allen.

Mij gaat het om de verantwoording. Over de verantwoording voor een bedrag van dik een miljard is de Kamer in 2000 in kennis gesteld door toenmalig minister Netelenbos. Als ik de stukken nalees, lees ik heel duidelijk dat de Kamer wordt geïnformeerd over de bedragen en waaraan die besteed zijn. Als ik de stukken van nu lees, en het plaatje daarvan leg op het plaatje van 2000, zie ik veel overeenkomende figuren. Er is hier en daar een overschrijding, maar het ligt niet in mijn macht of bevoegdheid om al die projecten een op een na te pluizen en er met mijn ov-jaarkaartje naartoe te gaan en te kijken of die projecten er ook zijn. Ik zeg de heer Aptroot wel dat ik het er, als ik het zo doorlees, redelijk doorwrocht uit vind zien. Ik wil de vraag ook omdraaien. Ik heb geen gegevens waaruit zou blijken dat er niks van klopt. Ik moet ook eerlijk zeggen dat ik door de tamtam van april dit jaar, van de heren Aptroot en Bashir, op andere gedachten ben gebracht. Nu valt het allemaal een beetje tegen of eigenlijk mee dus.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de heer De Rouwe het meest teleurgesteld is. Kan de heer De Rouwe aan de hand van de paar A4'tjes die wij elk kwartaal krijgen nu wel of niet beoordelen of de 400 mln., nog eens 400 mln., de 100 mln. en de 175 mln. goed zijn besteed en of die zijn besteed waarvoor dit geld bedoeld is? Of kan hij alleen concluderen dat het geld langzamerhand uitgegeven wordt en wij niet echt weten wat wij ervoor krijgen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zei net dat ik dat niet kan beoordelen. Dat ligt ook niet in de macht van een individueel Kamerlid, laat staan in die van de Kamer als zodanig. Ik draai het om. Ik moet signalen hebben waaruit blijkt dat het echt niet klopt. Ik draai het om, ook voor de heer Aptroot. Die signalen zijn mij echter niet gebleken. Ik heb dat ook in het betoog van de heer Aptroot niet gehoord. Als ook de heer Aptroot er, als eerste criticaster, geen hele grote gaten in kan schieten, wie ben ik dan om nu te zeggen dat er wel grote problemen zijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Een groot zwart gat!

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn conclusie is, gezien de rapporten, de informatie die de Kamer heeft gekregen en gehoord het betoog van de heer Aptroot, dat wij niet kunnen zeggen dat er anderhalf miljard weg is. Dat is echter eerder wel gesuggereerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het heeft wat voeten in aarde gehad, maar de 32 kwartaalrapportages over de besteding van de FENS-gelden sinds 2001 zijn eindelijk boven water. Wij hebben ons daaraan geërgerd. Wij waren niet de enigen. Volgens mij heeft de heer Aptroot daar terecht een punt van gemaakt. De vraag is waarom het allemaal zo geheimzinnig moest. De gang van zaken van destijds heeft bij ons veel vragen opgeroepen. Het gaat immers om een grote zak met geld. Inclusief rente is het bedrag inmiddels opgelopen tot bijna 1,7 mld. Dat is geen klein bier, maar big money waarop slechts een kleine controle door de Kamer plaatsvindt. Dat roept vragen op zoals hoe strak er wordt begroot, waar het geld blijft en of de Kamer de zaak nog kan beïnvloeden. Het is immers gewoon publiek geld waarover de Kamer geïnformeerd wenst te worden, ook over de keuzes die hierbij worden gemaakt. De wijze waarop ProRail BV en de Staats-nv NS inzage wensen te geven in de bedrijfsvoering – niet dus – heeft wat irritatie bij ons opgeroepen. Zij wilden het immers liever niet doen. Mijn vraag aan de minister is of die nog veel heeft gedaan om de bedrijven er alsnog toe aan te zetten. Of is men op 22 april ineens spontaan tot de conclusie gekomen dat zij eigenlijk een beetje dom bezig waren door hier zo krampachtig mee om te gaan? Het is interessant om dat te weten. Niet vergeten moet worden dat de NS

aanvankelijk zelfs advocaten heeft ingeschakeld tegen twee journalisten om geheimhouding van deze twee rapportage te verzekeren. Dan denk ik: jongens, hoe gek kun je bezig zijn? Wat heeft zich daar allemaal afgespeeld? Het was dus niet zo dat dingen kwijt waren. Dingen bleven een beetje in de mist hangen. Er werd zeer geheimzinnig over gedaan. Wij konden gewoon geen inzage krijgen. Ik wil dit heel helder stellen. Toen de stukken eenmaal op tafel lagen – ik neem aan dat de minister er met de zweep overheen is gegaan – deed de financiële baas van de NS nog een duit in het zakje door in het Financieele Dagblad te zeggen: waarom moet de wereld ons controleren? Er gebeurt toch niets oneerbaars bij de NS? Ik vind dit eerder arrogant dan transparant. Bij staatsbedrijven moet transparantie echter heel belangrijk zijn. Waarom deze geheimzinnigheid en waarom dit verongelijkte gedoe? Wie de rapportages doorbladert, komt louter opsommingen tegen van de voortgang van allerlei projecten ter verbetering van spoor, stations en infrastructuur voor de OV-chipkaart. Ik ben niet erg overtuigd door het verhaal van de NS dat al die informatie zo bedrijfsgevoelig is. De NS heeft op het hoofdspoor namelijk geen concurrenten. Het gaat bovendien om voorzieningen waar alle vervoersbedrijven samen van profiteren. Mij bekruipt het gevoel dat deze staatsbedrijven zichzelf een soort merkwaardig recht toedichten geen pottenkijkers te dulden. Het is dan ook een goede zaak dat het parlement deze bedrijven een flinke tik op de vingers heeft gegeven en dat de stukken uiteindelijk openbaar zijn gemaakt. Dan de inhoud van deze zeer spannende stukken. Ik biecht eerlijk op niet alle 32 kwartaalrapportages van a tot z te hebben gelezen. Ik heb die globaal bekeken. Ik heb een aantal vragen over het beeld dat uit deze rapportages naar voren komt. Dat beeld is dat de bedrijven die 3 mld. plus 300 mln. aan rente hebben gekregen ter verbetering van kwaliteit van hun product, weliswaar verantwoording afleggen over de voortgang van een heel aantal projecten, maar dat eigenlijk volstrekt onduidelijk blijft welke projecten er ooit in de planning zaten, wat de totale voortgang is en wie welke keuzes maakt. Dat bevreedt mij, zo moet ik zeggen. Ik lees bijvoorbeeld dat de landelijke uitrol van de poortjes gepland is op 15 december 2011. Of dat de transferknelpunten Gouda en Dordrecht de planstudiefase ingaan. Maar wat zegt mij dat als ik geen beeld heb van het grotere geheel of plan waarbinnen zich dat afspeelt? Ligt het werk op schema? Doet men wat men beloofde te doen? Waarom is er geld van het ene naar het andere project verschoven? Mogen NS en ProRail dit allemaal naar eigen inzicht doen? Van het duurste project, van 726 mln., de chipkaartpluspoortjes, weten wij dat de plannen gaandeweg ingrijpend gewijzigd zijn. Ondanks dat er minder stations worden afgesloten met poortjes is het bedrag al opgelopen tot 900 mln., te financieren uit het schuiven met renteopbrengsten. Eerst zouden op alle stations poortjes komen. Daar is nu veel gedonder over. Het wordt allemaal bijgesteld. Ik moet zeggen dat het tuig, zoals de heer De Rouwe het noemt, bij de lurven moet worden gepakt door mensen. Dat kan niet door er poortjes neer te zetten. Dat zal niet werken. Ik vraag mij af of de spoorbedrijven op eigen houtje kunnen besluiten om geen 388 stations af te sluiten, maar iets van 100. Dat zijn allemaal heel rare zaken. Mijn laatste opmerking betreft de enorme inkomens en de bonussen bij TLS. Wij gaan ons gewoon houden aan de b-norm voor a-functies: semipubliek, een beetje publiek of enigszins publiek, het is allemaal flauwekul. Dit moet wat ons betreft gewoon vallen onder de balkenendenorm. Punt uit. De minister heeft daar bij ProRail en de NS ook iets over gezegd. Ik neem aan dat hij hiermee voortvarend aan de slag gaat.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Dit is een beetje merkwaardig debat. Ons werk en dat van de minister is eigenlijk al gedaan. Er ontstond ophef over de besteding van gelden. Toen is de Kamer in eerste instantie

vertrouwelijk inzage gegeven in de besteding van de gelden. Ik heb er hier beneden ergens in een kamertje braaf uren in zitten lezen. Toen was ik al tot de conclusie gekomen dat er eigenlijk niet zoveel aan de hand is. Ten principale vindt de Partij van de Arbeid dat hier niets geheims aan is en dat het dus ook niet geheim hoeft te blijven, geheel in de redenering van een aantal van de andere woordvoerders.

Om welke reden dan ook heeft de NS dat pas heel laat ingezien. Ik hoef niet in de psychologie van de NS te treden. Wij zijn geen psychiaters, maar politici! Ik vind het merkwaardig gedrag van de NS. De minister zal dat met ons eens zijn. Zelfs de NS is dat inmiddels met ons eens. Die stuurde gisteren een brief met een soort van mea culpa: het is een beetje raar gegaan en wij hadden het eigenlijk zo niet moeten doen, al waren er goede redenen voor. Nu ligt het toch op straat en is het volgens de NS misschien maar beter zo. Vervolgens moet volgens mij de Kamer niet micromanagen op de 10 mln. die de heer Aptroot niet kan vinden op pagina 724 van bijlage 11. Ik zou het ook niet willen. De NS geeft nog wel meer miljarden uit die misschien wel veel belangrijker zijn dan deze miljarden die in 12 jaar tijd worden besteed. Ik ben daar niet toe bereid. Ik ben wel bereid tot een goede politieke discussie over ov-kaarten, de OV-chipkaart en de poortjes.

De heer **Aptroot** (VVD): Kan de heer Samsom uit de stukken halen wat bijvoorbeeld voor het half miljard was bedoeld met betrekking tot de beheerste toegang van stations en wat wij nu krijgen? Het antwoord kan niet anders dan «nee» zijn. Er is 100 mln. afgehaald. Daar kan een reden voor zijn. Ik weet niet wat de planning was, wat er voor het pakket van 1,4 mld. zou gebeuren en wat er daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ik vind dat die grote lijn op het ministerie bekend moet zijn. De Kamer moet die lijn bewaken.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat wij over die lijn, wat hebben wij gevraagd en wat wij terugkrijgen, nogal wat debatten voeren. Ik wil dat liever niet doen aan de hand van de boekhouding voor de FENS-gelden. Dit is een apart potje met een merkwaardige ontstaansgeschiedenis, dat zo snel mogelijk weer moet verdwijnen. Daarna kunnen wij gewoon spreken over de politieke vraagstukken. Ik vind het intrigerend om te vernemen dat aan de hand van deze boekhouding enkele Kamerleden zeggen dat het een schande is dat de poortjes open blijven staan. Aan de hand van diezelfde boekhouding zegt een aantal Kamerleden ook dat die poortjes open moet blijven en dat er mensen naast moeten komen te staan. Dat is dan de beste manier. Dat is een politieke discussie over poortjes en over de manier waarop je tuig aanpakt. Dat moeten wij niet aan de hand van FENS-gelden doen, maar aan de hand van het project OV-chipkaart. Daar zijn wij al druk genoeg mee. Ik hoef daar hier niet nog eens via een omweg over te spreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik kan het ermee eens zijn dat wij niet moeten micromanagen. Ik vind het een mooie term, die ik graag herhaal. Mij gaat het erom dat overschrijdingen geruisloos gecompenseerd worden met rente-inkomsten en dat geschoven wordt tussen posten. Indertijd zijn er echter wel afspraken gemaakt over wat er met die FENS-gelden gebeurt. Mijn punt is dat het niet zo gek is dat de Kamer daarin inzicht krijgt. Bij verschuiven gaat het een immers ten koste van het ander. Ik vind dat in alle redelijkheid geen micromanagen, maar de vinger aan de pols houden en checken of iedereen zich aan de afspraken houdt.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat klopt, maar het gaat om een subtraject binnen de enorme investeringsopgave die door de NS en ProRail samen wordt gedaan tussen 2000 en 2012, de tijd waarin het FENS-traject loopt. Er is één stukje apart gezet vanwege de merkwaardige ontstaansgeschie-

denis van het geldpotje. Daarom heeft dat een apart traject gekregen. Natuurlijk is het goed en noodzakelijk om bij afsluiting van dit traject te bekijken of er daadwerkelijk is geleverd wat had moeten worden geleverd. De NS zal er ook op rekenen dat het bedrijf daarop wordt afgerekend en dus zijn best doen om de afspraken te realiseren. Evenmin als mevrouw Van Gent en de heer De Rouwe heb ik redenen om aan te nemen dat er dingen echt substantieel fout gaan. Er wordt wat heen en weer geschoven omdat dit praktischer is en beter uitkomt omdat sommige dingen duurder zijn en andere goedkoper. Ik wacht graag af wat daarmee gebeurt. Ik vind het veel interessanter om het OV-chipkaartproject zelf te bespreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar gaan we het morgen over hebben.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar zullen we het morgen, overmorgen en – naar ik vrees – nog heel vaak over hebben. Voordat ik afsluit, wil ik nog zeggen dat hetzelfde geldt voor de discussie over de salarissen van TLS-personeel die er nu bij komt. Dat onderwerp valt onder de FENS-gelden in die zin dat TLS voor een deel uit FENS-geld wordt betaald. Laat ik kort zijn: wij vinden ook dat de salarissen van de TLS-top onder de balkenendenorm moeten worden gebracht, maar dat hebben wij reeds bepleit in de vele debatten over het rapport van de commissie-Dijkstal. Het is toen niet gelukt. Ik moedig elke collega aan om het nog een keer te proberen, al dan niet aan de hand van een nieuwe commissie. Het kan ook aan de hand van de oude commissierapporten; wij kunnen agenderen wat wij willen. Laten wij dit echter niet bespreken aan de hand van een discussie die ooit is begonnen met een artikel in Trouw over het feit dat er geld weg zou zijn uit een bepaald merkwaardig potje. Laten wij die discussie afronden en vervolgens de juiste discussies voeren op de juiste plek.

De **voorzitter**: Dat doen we op deze plek. Zo te zien is er inderdaad nog behoefte aan een beetje discussie. Ik geef daarom achtereenvolgens het woord aan mevrouw Van Gent, die naar ik aanneem een vervolgvraag heeft, de heer Bashir en de heer Sharpe.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wilde inderdaad een vervolgvraag stellen. Het gaat me om de topinkomens. Er is een onderscheid tussen publiek, semipubliek en privaat. Je kunt erover steggelen waaronder TLS valt, maar het lijkt mij een publieke organisatie. Daarop is de balkenendenorm van toepassing. Daarover bestaat geen enkel misverstand. We kunnen dit dus gewoon aan de minister vragen. Ik neem aan dat de heer Samsom dat ook gaat doen?

De heer **Samsom** (PvdA): Er was hierover een meningsverschil in het debat. Dat was niet helemaal voor niets. Deze organisatie wordt namelijk deels betaald uit privaat geld, vanuit private ondernemingen die met elkaar concurreren. Daarom was het toenmalige kabinet niet van plan om TLS onder de balkenendenorm te laten vallen en was de toenmalige Kamer niet in staat of van zins om het kabinet van het tegendeel te overtuigen. Zo liep de discussie toen. Ik vind het daarom raar dat we daarover nu discussiëren in het kader van de FENS-gelden. Ik ben het inhoudelijk met mevrouw Van Gent eens, maar ik ken nog wel meer semipublieke bedrijven. Gaan we daar niet over praten omdat er daarheen toevallig geen potje met geld is gegaan? Laten we dit doen zoals het hoort. De Dijkstaldiscussie is niet afgelopen. Overigens is hij een mooie naamgever; laten we dat in ere houden. Ik moedig de Kamer aan om te zijner tijd die discussie weer te openen. Dat kan wat mij betreft snel nadat er een nieuw kabinet is aangetreden. Zo kunnen we het aantal bedrijven

verder uitbreiden dat onder de balkenendenorm valt of daarvan expliciet is uitgezonderd.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat om een besteding van 1,3 mld. – met de rente erbij 1,7 mld. – en de controle daarop. Het behoort tot het werk van het parlement om daarop dag in, dag uit controle uit te oefenen. Er is 85 mln. van de FENS-gelden naar TLS gegaan. Er is door vier publieke vervoersbedrijven geld gestoken in de oprichting van TLS. In feite kun je dus stellen dat TLS met dat geld is opgericht en onderhouden. Het is dus heel logisch om het daarover te hebben. Ik begrijp daarom niet wat de heer Samsom duidelijk wil maken. Dit is namelijk ons werk. Wij worden betaald om ervoor te zorgen dat de controle op de besteding van de gelden goed is. Vindt de heer Samsom het niet van belang dat de Kamer haar werk goed doet en de controle goed uitoefent, zodat we weten wat er met die gelden gebeurt?

De heer **Samsom** (PvdA): Natuurlijk vind ik dat van belang, maar ik vind ook dat we onszelf serieus moeten nemen. Ik hoop dat u of een paar anderen het met me eens zijn dat dit merkwaardig is. We beginnen een discussie aan de hand van een krantenartikel waarin een journalist slechts denkt dat hij beet heeft. Die conclusie kunnen we achteraf wel trekken. Vervolgens laten we de discussie ad random verlopen. Natuurlijk hebt u gelijk dat we 1,8 mld. in twaalf jaar tijd moeten controleren, maar in twaalf jaar tijd heeft de overheid meer dan 3000 mld. uitgegeven. Die wil ik allemaal controleren, maar niet toevallig omdat dit bedrag als een duveltje uit een doosje kwam. Dat is mijn punt. Wij hebben ons werk gedaan en kunnen onszelf complimenteren. De minister verdient eveneens een compliment dat hij dit heeft geregeld en dat het goed is gegaan met de openbaarheid. Daar ging de discussie over. Laten we nu weer gewoon over de inhoudelijke onderwerpen spreken, zoals het hoort.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het niet u eens dat we de discussie niet aan de hand van een krantenartikel zouden mogen voeren. Dat artikel heeft veel teweeggebracht en doet dat nog steeds. De heer Aptroot heeft er al op gewezen dat de besteding van veel geld nog steeds onduidelijk is. We kunnen dat nog steeds niet opmaken uit de rapportage. Het is niet waar dat het artikel zomaar ergens op gebaseerd is. Er is nog steeds veel onduidelijkheid. Wij proberen hier duidelijkheid te krijgen. Het is toch uw werk om de controle uit te oefenen?

De **voorzitter**: Die vraag hebt u zojuist ook al gesteld. Ik sta hem dus niet toe.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik begrijp de heer Samsom eigenlijk ook niet zo goed. Dit is wel degelijk een inhoudelijke discussie. Ik was weliswaar geen Kamerlid toen het artikel werd gepubliceerd, maar vind deze discussie erg relevant. Het gaat erom de bedrijfsvoering van TLS aan de kaak te stellen. Ik kom uit het bedrijfsleven. Als de cijfertjes daar niet kloppen, is de bedrijfsvoering normaal gesproken twijfelachtig. Met 0,5 mld. nog te besteden geld vind ik dat nogal belangrijk. Vindt de heer Samsom niet dat we de kwaliteit van de bedrijfsvoering van TLS aan de kaak moeten stellen?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is een goede vraag. Nee, dat vind ik niet. We kunnen dat best een keer doen, maar niet volgens deze insteek. We zouden dan fundamenteel moeten debatteren over de vraag of TLS überhaupt op een andere manier zou moeten worden aangestuurd. De heer Sharpe was geen Kamerlid toen dat artikel werd gepubliceerd, maar we waren allebei geen Kamerlid toen de FENS-gelden in het jaar 2000 werden besteed via een privaatrechtelijk contract. Ik ben er de afgelopen

vaak tegen aangelopen dat beslissingen uit het verleden zacht gezegd minder goed zijn uitpakend dan ik zou hebben gewild. Hoe vervelend ik dit ook vind, het blijft een feit dat de gelden op deze wijze zijn besteed. We kunnen besluiten om de privaatrechtelijke status van dit contract of zelfs van TLS op te heffen en het bedrijf onder te brengen in een overheids-nv, een departement of een deel van een departement. Alles kan wat mij betreft, maar dat is een andere discussie. Inmiddels realiseer ik me dat ik de discussie tegen mijn bedoelingen in bijna met het dubbele heb verlengd. Een groot mea culpa, want ik doe paradoxaal genoeg precies wat ik niet wilde. We voeren de discussie nu niet langs de geëigende weg, terwijl dat soms best belangrijk is.

De **voorzitter**: Volgens mij ga ik erover of die discussie via de geëigende weg gaat. Voorlopig gaat het nog prima en ik geef dus het woord aan de heer Sharpe.

De heer **Sharpe** (PVV): Dit is wel degelijk een relevante discussie. Dat vindt de hele commissie behalve de heer Samsom. Het is ons werk, zoals de heer Bashir duidelijk aangaf. We moeten dit aan de kaak stellen. Dit is een AO over de FENS-gelden. Komt de heer Samsom alsnog tot het voortschrijdend inzicht dat het wellicht belangrijk is om vandaag de bedrijfsvoering van TLS aan de kaak te stellen, na te gaan of die wel of niet correct is en te besluiten of we daar iets aan moeten doen?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat was een goede vraag, maar dat is geen reden om hem twee keer te stellen. Ik heb hem al beantwoord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Na alles wat gezegd en gevraagd is, zal ik proberen relatief snel door mijn tekst heen te gaan. Ik heb veel tekst omdat er nogal veel te zeggen is, ook over de voorgeschiedenis van de afgelopen tien jaar. Laat ik vooraf zeggen dat ik het spijtig vind dat er zo veel commotie is ontstaan rond deze FENS-gelden. We hadden het debat op 11 mei van dit jaar willen voeren. Dat zou beter zijn geweest, maar de Kamer heeft mij toen uitgeroosterd wegens de afschuwelijke vliegcrash in Tripoli die ons toen overkwam. Op 17 juni heb ik de schriftelijke Kamer-vragen beantwoord. In dit debat is een aantal aanvullende vragen gesteld. Ik zal proberen die te beantwoorden.

Laat ik kort het volgende benadrukken. Zoals ik reeds tijdens het algemeen overleg over de OV-chipkaart op 22 april jongstleden zei en ook in de schriftelijke antwoorden op 17 juni van dit jaar heb aangegeven, vond ik het als Kamerlid nooit «fun» om vertrouwelijk geïnformeerd te worden; daarmee druk ik me nog voorzichtig uit. Ook ik ken dat beruchte kamertje en daar uren mogen bladeren in tal van stukken. In mijn huidige functie heb ik echter te maken met de manier waarop wij zaken in het verleden juridisch hebben geregeld. Als bedrijven weliswaar in overheidshanden zijn, maar als zelfstandig of verzelfstandigd bedrijf zijn neergezet – ook de jure – kan er soms vertrouwelijkheid om de hoek komen kijken. Die kan ik niet zomaar negeren. Ik kan wel proberen te regeren en te reageren als er ongenoegen ontstaat.

Op 22 april heb ik gezegd dat ik blij was dat de stukken openbaar zijn geworden na overleg door mij en mijn apparaat met de NS en ProRail. Ik vind het goed dat deze organisaties ze openbaar hebben gemaakt, zodat wij hierover in volle openheid kunnen debatteren. Zoals de Kamer mij heeft verzocht, zal ik haar de kwartaalrapportages over het FENS voortaan linea recta toezenden. Die toezegging ben ik met betrekking tot de eerste en tweede kwartaalrapportage over dit jaar direct nagekomen. Zoals de Kamer heeft gemerkt, heb ik haar de tweede kwartaalrapportage op 22 september van dit jaar toegezonden.

Ik hoop in elk geval dat een aantal misverstanden, angstbeelden en zorgpunten is weggenomen. Dat meende ik ook uit de inbreng van de

commissie en de discussie tussen de commissieleden onderling te kunnen opmaken. Die punten gingen zowel over de afspraken inzake de bestedingen van de middelen als over de controle daarop. In het kort: er is geen geld zoek. De rente komt ten goede aan het fonds. Er is sprake van kwartaalrapportages van V en W en ook van de daarbij behorende accountantscontroles. Hoewel een deel van de middelen nog niet is besteed, zijn alle middelen wel in het geheel gereserveerd. Die feiten liggen nu open op tafel. Hopelijk heeft dat een aantal zorgpunten kunnen wegnemen. Al het geld wordt dus besteed en er zal geen geld overblijven. Het gaat daarbij om 1,65 mld.: de oorspronkelijke 1,338 mld. plus 0,310 mld. aan ontvangen rente.

Ik zal nu kort ingaan op een aantal punten. Ten eerste zal ik heb hebben over het ontstaan van de FENS-overeenkomst, ten tweede over de besteding van de middelen en ten derde over de transparantie met betrekking tot de informatie-uitwisseling met de Tweede Kamer.

Het ontstaan van de NS-aandelen Telfort in 1990 is reeds door velen genoemd. Rond 1995 heeft de NS, samen met British Telecom, Telfort opgezet. Het nauwelijks gebruikte glasvezelnet van de NS was toen een belangrijke asset voor Telfort. Dit was voor iedereen voordelig. In ruil voor het gebruik van het grotendeels ongebruikte glasvezelnet dat er toch al lag, kreeg de NS een aandelenbelang in Telfort. Rond 2000 is dat belang aan Telfort verkocht. Ik zeg dit omdat er dus weliswaar sprake was van aandelenbelang, maar niet van eerdere groteske investeringen. Het kwam gewoon goed uit. Ik weet dat nog goed, want ik was zelf in 2000 wel Kamerlid. De tijd gaat hard! Van links naar rechts vond men dit mooi meegenomen, zo bleek in het altijd aangename verkeer met mijn voorgangster Netelenbos.

Zodra de verkoopgeldten beschikbaar kwamen, zijn er direct gesprekken gestart tussen de NS en haar aandeelhouder, destijds het ministerie van Verkeer en Waterstaat, over de besteding daarvan. Ik kan me die discussies nog goed herinneren. Het ministerie van Financiën was er ook bij betrokken. Mevrouw Netelenbos vertegenwoordigde VenW, de heer Zalm vertegenwoordigde Financiën. Dergelijke gesprekken zijn gebruikelijk. Wanneer een bedrijf op het punt staat een grote transactie te doen, moet het ook de aandeelhouder en de afnemer van zijn diensten informeren. VenW was destijds zowel aandeelhouder als afnemer; dit speelde nog voordat het aandeelhouderschap werd gesplitst van de opdrachtgeversrol, waarna het bij Financiën terecht kwam.

In 2000 moest worden gekozen tussen het afkomen van het superdividend ten behoeve van de aflossing van de staatsschuld en het centraal stellen van de reiziger. Dat was de kardinale discussie van dat moment; ik kan het me nog levendig herinneren. Men vond het toen Kamerbreed van groot belang om de reiziger centraal te stellen, want de spoorambities moesten worden waargemaakt in een tijd van geldtekorten en slechte vervoersprestaties. Ik kan me de wisseling van de wacht aan de top van de NS nog herinneren. Er was sprake van snel afnemende punctualiteit, overvolle treinen en onderhoudsachterstand. Bovendien kwam het systeem van electronic ticketing niet van de grond. Daarom werd ervoor gekozen om het superdividend niet af te romen teneinde de staatsschuld te verminderen, maar werd gekozen voor het investeren in de kwaliteit voor de reiziger. Dat was een heel bewuste keuze ten behoeve van het publieke belang. Een en ander werd vastgelegd in de private raamovereenkomst FENS van 20 december 2000. Op 27 december 2000 heeft de NS een persbericht uitgegeven. Vervolgens heeft de minister de Kamer geïnformeerd middels de Kamerbrieven van 16 januari 2001 en 12 februari 2001. Daarin stond precies hoe alles in de steigers was gezet.

Daarbij is direct aangegeven dat het bedrag van toen – de 1,338 mld., dat was toen 3 mld. in gulden – door de NS en Railinfrabeheer zouden worden aangewend ten behoeve van verbetering van de kwaliteit van het spoor en de stations, beheerste toegang van de stations – dat behelst dus

sociale veiligheid en de OV-chipkaart –, ontwikkeling van de OV-chipkaart en additionele verbeteringen in de kwaliteit van de infrastructuur. Op 16 januari 2001 werd de Kamer geïnformeerd; ik was toen zelf woordvoerder VenW. Op 18 januari 2001 is dit al aan de orde geweest in het debat over het overgangcontract tussen de Staat en NSR. Dat was de eerste keer. Dat is eveneens terug te vinden in de verslaglegging. In het kader van de herbezinningsbrief over de OV-chipkaart etc. is in de jaren daarop, ook rond infrastructurele maatregelen ten bate van de sociale veiligheid, regelmatig informatie verstrekt over FENS, ook in de begrotingen van 2002 tot en met 2005. Daarna is de belangstelling van alle kanten een stuk afgenomen. Het was «ongoing business» geworden. Sinds 2008 staat dit onderwerp weer meer in de belangstelling vanuit het gezichtspunt van de besteding van de gelden aan de OV-chipkaart. Op 9 april 2009 kwam er een verzoek van de Kamer om een private raamovereenkomst. Zo is dit onderwerp weer aan het rollen gebracht. Het werd inderdaad ook in de pers genoemd. Men vroeg zich af of er dingen waren misgegaan.

Het geld is nimmer van de Staat geweest. Daarom ben ik ook teruggegaan tot Telfort. Het was privaat geld en dat is het nog steeds. De rijksoverheid is ook geen ondertekenaar van deze overeenkomst. Het is een privaatrechtelijke overeenkomst. Het geld is echter wel geormerkt voor publieke doelen. Tijdens mijn woordvoederschap destijds was de andere optie de afoming ten bate van aflossing van de staatsschuld. Er is toen politiek bewust gekozen voor het publieke belang van de reiziger. Daarom vind ik het goed en belangrijk dat ook nu de vinger aan de pols wordt gehouden, zodat er transparant kan worden gekeken of het geld ook terechtgekomen is. Hebben we er destijds terecht voor gekozen om het niet in de staatsschuld te stoppen, maar ermee te investeren in de reiziger?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe we het ook wenden of keren, het blijft een staatsbedrijf. V en W heeft indertijd wel ingestemd met de overeenkomst over de FENS-gelden. Je zou dus kunnen zeggen dat het een publiek staatsbedrijf blijft. Er is toen ook afgesproken dat de minister een overzicht zou geven met de verdeling van het geld. Er is toen gezegd dat de rente, die inmiddels is opgelopen tot 300 mln., zou worden verdeeld over de vier doelen. De NS heeft echter beslist om het in de OV-chipkaart te steken omdat dat project veel duurder uitpakt. Dat is mijn punt. Er vinden zulke verschuivingen plaats zonder dat wij daarop enigszins grip hebben. De minister zegt dat het privaat geld uit commerciële doelen was, maar VenW heeft ermee ingestemd en de rente zou over vier doelen worden verdeeld. Ik wil helder weten hoe dat zit. Ik heb namelijk de indruk dat een beetje wordt gebagatelliseerd hoeveel invloed wij zelf zouden kunnen uitoefenen op verschuivingen binnen de budgetten.

De **voorzitter**: Ik verzoek u met het oog op de vergaderdiscipline om uw betoog voortaan in de vorm van een vraag te gieten. Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Als de evaluatie van de Spoorwegwet tot heel andere conclusies leidt, hoewel ik niet weet of dat zou moeten, zou een en ander inderdaad anders kunnen worden opgezet. Nogmaals: ik weet niet of dat zou moeten. Ik vind dat wij het in Nederland best goed doen. Als minister van Verkeer en Waterstaat heb ik in elk geval te maken met een rechtsstaat. We moeten rekening houden met de vraag hoe de NS juridisch zijn gepositioneerd. Ik heb de Kamer goed gehoord inzake het op tafel brengen van informatie en ik begrijp haar. Ik heb ook in dat kamertje gezeten met vertrouwelijke stukken. Toch zal de Kamer de NS moeten overtuigen als zij informatie wil inwinnen, want het is juridisch niet zo geregeld dat wij openheid kunnen afdwingen.

Ik vind het een mooi signaal van de NS en ProRail dat zij hebben aangegeven het belang hiervan nu te zien, mede naar aanleiding van de discussie die opkwam door de onduidelijkheid. De NS en ProRail zeiden dat er niets aan de hand was. Misschien hadden we de informatie eerder open op tafel moeten leggen. Dat is iets om in de toekomst mee te rekenen. Er zitten veel mensen met elkaar aan tafel. Zij dragen het openbaar vervoer allemaal een warm hart toe. Er is respect nodig voor elkaars positie en tegelijkertijd het besef dat men elkaar hard nodig heeft. Dat is de andere kant van de zaak. Juridisch hebben we het geregeld zoals het nu is. Daar mogen we niet overheen walsen, maar we mogen wel verwachten dat men wederzijds zo open mogelijk functioneert. Dat is van groot belang voor de attitude tegenover elkaar en het geldt zeker voor zaken waarbij een grote overheidsinvestering of overheidsbemoediging nodig is of op zijn plaats is.

Het tweede deel van de vraag van mevrouw Van Gent ging over de middelen en over de wijze waarop die verschoven zijn. Mevrouw Van Gent vroeg hoe een en ander in zijn werk zal gaan als de OV-chipkaart meer gaat kosten. Ik zal die vraag kort inhoudelijk beantwoorden en daarna op de kern komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben bang dat u me toch verkeerd hebt begrepen. Het ging mij om het principe van de systematiek. Het ministerie van VenW heeft indertijd ingestemd met die overeenkomst. Er is toen afgesproken dat het geld zou worden verdeeld over een aantal posten. De rente zou ook evenredig over die posten worden verdeeld. Men heeft vervolgens besloten om dat toch niet te doen en de rente in te zetten voor de OV-chipkaart. Mijn vraag is: hoe gaat dat in zijn werk? Is het niet beter als de Kamer dat nog enigszins kan beïnvloeden? Er wordt namelijk te veel met potten geschoven. Ik noem het bewust geen potjes, want het gaat om veel geld. Ik wil inzicht in die verschuivingen. De problematiek had namelijk steeds te maken met het inzicht in de FENS-gelden.

De **voorzitter**: Dat is een zeer correcte vraag. Het antwoord komt nu.

Minister **Eurlings**: De inzet was vierderlei: de verbetering van de beheerste toegang van de stations, electronic ticketing, de kwaliteitsverbetering van de stations en de verbetering van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur. Als een van de doelen duurder wordt dan gepland, is de vraag: laat je het vallen of probeer je het alsnog te realiseren? Mevrouw Van Gent was daar redelijk kritisch over, maar tot nu toe heeft de meerderheid van de Kamer altijd gezegd dat de OV-chipkaart er moest komen. Ik vind het op zich begrijpelijk dat je het nagestreefde doel toch probeert te halen, ook als het duurder wordt. Je kunt nu eenmaal niet alles voorspellen, maar natuurlijk zit niemand erop te wachten dat de OV-chipkaart duurder wordt.

Ik heb al aangegeven dat ik meer regie had willen hebben over de OV-chipkaart. Ik heb het dossier nu een halfjaar en hopelijk krijgen we er morgen nog een goede discussie over, want we hebben het heel ingewikkeld georganiseerd. Ik wil met die opmerking niemand onrecht doen, maar er zijn wel heel veel pionnen, discussies etc. Ik moet vanuit die werkelijkheid proberen mijn doel te bereiken. De bestaande juridische posities moeten we respecteren. Desalniettemin moet de informatie zo transparant mogelijk op tafel komen te liggen, zodat de publieke discussie kan worden gevoerd. Het gaat bovendien niet alleen om de juridische positie die men heeft. De openheid die uiteindelijk toch is betracht ten aanzien van de FENS-besteding, heeft duidelijk gemaakt dat de kracht van de argumenten van de Kamer vaak de bakens doet verzetten. Argumentatie lijkt mij dus de juiste manier.

Al met al vind ik inderdaad dat een en ander zo open mogelijk op tafel moet komen te liggen, maar juridisch gezien gaan wij in een privaatrechtelijke overeenkomst niet over de precieze besteding. Als een project duurder wordt, kan de NS dus beslissen dat er iets meer geld naar het potje voor dat project moet, omdat het doel anders in het water valt. We moeten een en ander zo snel mogelijk kunnen inzien, zodat we onze mening erover kunnen vormen. Puur juridisch gaan wij er echter niet over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is voor mij een cruciaal punt. Er waren vier punten. In de overeenkomst stond dat de rente over die vier bestemmingen zou worden verdeeld. Dat is niet gebeurd. De rente is vooral ingezet voor de OV-chipkaart. Dat betekent dat er geen geld van die rente naar de kwaliteitsverbetering van de stations of de infrastructurele bovenbouwvernieuwing gaat. Mijn punt is dat er dan een andere beslissing wordt genomen dan is afgesproken in de overeenkomst. Dat is voor mij de crux van dit debat. Wordt er maar een beetje geschoven zonder dat wij daarin inzicht hebben? Daar begon het debat ooit mee. Welke heldere keuzes worden er gemaakt? Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft indertijd namelijk wel ingestemd met de overeenkomst. Ik wil hierover meer helderheid.

Minister **Eurlings**: Als wij onze invloed willen maximeren, moeten wij terug naar de gemaakte afspraken. In het verleden is afgesproken dat de stuurgroep over dit soort dingen kan beslissen. Wij hebben nadrukkelijk bepaald dat wij daar niet over gaan. Wat is er vervolgens gebeurd? Ik heb dat in mijn schriftelijke rapportage van 17 juni opgenomen. Door de stuurgroep FENS, waarin verschillende betrokken partijen zitting hebben, is besloten om met ingang van 2006 de rentebaten niet langer naar rato te verdelen. Men vond die werkwijze in de praktijk te rigide om het hele programma te kunnen uitvoeren. Sommige dingen worden duurder, maar wij willen toch alle doelen bereiken. Als het ene meer uit de kosten loopt en het andere minder, probeer je door een andere verdeling alle bordjes in de lucht te houden. De stuurgroep heeft besloten om de rentebaten ter beschikking te stellen om risico's bij de complexere projecten op te vangen. Daarbij gold al snel dat de OV-chipkaart en ook InfoPlus als complex werden gezien. Dat lijkt mij een understatement, niet alleen technisch, maar ook organisatorisch. Vooral voor deze complexe programma's waren extra financiële buffers nodig. Ik kom terug op de portee: het was altijd privaat geld. Politiek en publiek moeten er altijd een mening over kunnen vormen. Dat is de balans die ik probeer te vinden. De stuurgroep gaat over het verdelen van het extra private geld voor de kwaliteit; zo hebben wij het met elkaar geregeld. Daar ligt de eerste verantwoordelijkheid, maar het is goed dat er expliciet over wordt gesproken als de Kamer daar behoefte aan heeft. Dan kan het des te prangender worden betrokken in de discussie over de OV-chipkaart of over InfoPlus in het algemeen. Zo hebben wij maximale openheid. Ik heb nog altijd het idee dat de kracht van argumenten vaak veel invloed kan hebben.

De heer **Bashir** (SP): NS was en is een staatsbedrijf. De bezittingen in het bedrijf zijn van de aandeelhouder, van de Staat. Je kunt wel juridiseren of Haags gaan doen door in potjes te gaan denken, maar de aandeelhouder van een beursgenoteerd bedrijf zou meer informatie hebben gekregen dan wij hebben ontvangen. Terugkijkend denk ik dat het heel anders geregeld had moeten worden. Stel dat het achteraf veranderd zou kunnen worden. Zouden wij het dan anders hebben gedaan?

Minister **Eurlings**: Het is altijd lastig om te zeggen of we het anders hadden gedaan als we dit geweten hadden. Het is een pendule die op en neer zwiëpt. Het prachtige land waarmee de heer Sharpe en ik nader

kennis hebben gemaakt, Hongarije, komt uit een tijd waarin het openbaar vervoer daar echt van de staat was. Er zijn niet veel klanten die daar erg content over waren. Het was nogal rigide, het was nogal klantvriendelijk. Er reed oud materieel. Het was niet echt wat het moest zijn. Met de voorvoorganger van mijn huidige Hongaarse collega heb ik er vaak over gepraat. Hij was een partijloos, maar enigszins liberaal minister. Hij probeerde het openbaar vervoer te moderniseren en zei: ik vind het vreselijk moeilijk, maar ik moet het doen, want ik krijg gewoon de klantvriendelijkheid er niet in. Die beweging hebben wij vanuit een heel ander uitgangspunt gezien in de tijd van mevrouw Jorritsma. Er was zelfs een tijdje sprake van beursgang. Daar hebben de politiek en het publiek van gezegd: dat gaan we dus niet doen, het blijft een publiek bedrijf. Er is een middenweg gekozen, waarin men wel het bedrijf verzelfstandigd heeft zodat het bedrijfsmatig kan worden gerund. Tegelijkertijd zijn de aandelen wel in handen van de overheid. De pendule slingert dan weer wat verder terug. De vorige minister van Financiën heeft hier gesproken over actief aandeelhouderschap. De Kamer is er zelf bij om hier de komende jaren prioriteit aan te geven. Voor iedere partij zal dat wat anders liggen. Ik zeg erbij dat ik ervan overtuigd ben dat wij in Nederland met alle plussen en minnen een openbaar vervoer hebben dat ongelooflijk veel mensen vervoert, dat zo ongeveer het drukst bereden spoornet in de wereld heeft en ook ongeveer de hoogste punctualiteit. Dat vind ik nogal wat, hoewel het natuurlijk altijd beter kan. Om goede redenen hebben wij het in het verleden zakelijk georganiseerd. Verre voorgangers van mij moesten beslissingen nemen over het aantal treinstellen dat moest worden besteld. Dat zou ik mijzelf en mijn opvolger niet willen aandoen. Dat het een beetje weggeorganiseerd en geprofessionaliseerd is, vind ik prima. Uiteindelijk blijft het een bedrijf in publieke handen. De kunst van de uitdaging is het evenwicht.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik wil niet in het verleden blijven hangen met vragen als: had u dit of dat niet kunnen doen? Daar hebben wij helemaal niets aan. Zegt de minister nu dat hij wel degelijk iets kan veranderen, ondanks het feit dat er volgens de privaatrechtelijke situatie weinig kan gebeuren? De minister sprak van reageren door te regeren. Is het mogelijk om politieke druk uit te oefenen om het geld wel in te zetten? Wat gaat er met de gelden gebeuren en hoe gaan wij straks schuiven? Wat kan de politiek hieraan doen?

Minister **Eurlings**: De politiek kan heel veel doen, maar wij hebben er bewust voor gekozen om het aangrijpingspunt neer te leggen bij de concessieverlening. Daar leggen wij harde eisen neer. Wij kiezen niet voor het in detail en direct aansturen van de NS. De evaluatie van de spoorwetgeving is in volle gang. Bij ProRail staat de publieke taak voorop. Dat is een helder politiek uitgangspunt dat het toen nog missionaire kabinet bij de Kamer heeft neergelegd. Vinden wij dat de prestaties voldoende zijn gewaarborgd? Ga je veel meer eisen, dan kan het je ook wat meer kosten. Die balans moet je met elkaar vinden. Met de concessieverlening is de politiek gewoon totaal aan zet. Daar gaat de Kamer over. Nogmaals, dat is het aangrijpingspunt. Daarmee pin je niet vast wat wij erin stoppen, maar wat wij er voor de klant uit willen krijgen. Dat zal, helaas, na mijn tijd gebeuren. Ik had mijn werk graag tot mei volgend jaar afgemaakt.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft volstrekt gelijk met zijn schets van de geschiedenis en hoe het geregeld is. Ik ben blij te horen dat op de kwartaalrapportage een accountantscontrole is toegepast. Dat geeft een stuk zekerheid. Hoe het ook privaatrechtelijk geregeld is, de politiek en het publiek moeten zich er altijd een mening over kunnen vormen. Volgens mij is dat de essentie. Dat kun je niet in een concessie regelen, want er komt altijd iets nieuws. Is de minister met de VVD van mening dat deze

bedrijven gewoon de instelling moeten hebben om het publiek en de politiek zo goed mogelijk te informeren, ook als het niet precies gaat om een privaatrechtelijke verplichting? Het zou voor hen een eer moeten zijn om te vertellen waar ze mee bezig zijn en wat ze voor hun centen doen.

Minister **Eurlings**: Ja, tenzij. Dat heeft te maken met de manier waarop je met elkaar omgaat.

Er moet een verbetering komen van de beheerste toegang tot stations: dat kost 500 mln. Voor electronic ticketing staat 226 mln. geraamd. De kwaliteitsverbetering van stations staat voor 272 mln. in de boeken. De verbetering van de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van infra kost 340 mln. Samen gaat het om 1,338 mld. Dat was indertijd het uitgangspunt. Zijn de middelen goed besteed? De heer Samsom zei het heel precies: daar kwam de onrust door. Het is goed dat wij de onrust hebben kunnen wegnemen. Ik kan nog tal van dingen gaan melden, maar ik kan beter rechtstreeks naar de gestelde vragen gaan. Mocht ik een ronkende volzin uit mijn bloemrijke romptekst hebben overgeslagen die de Kamer toch graag zou horen, dan hoor ik dat in tweede termijn.

Ik heb de heer Bashir al gezegd hoe het met die FENS-overeenkomst zat. Op 16 januari 2001 heeft mijn voorganger de Kamer geïnformeerd. Op 18 januari 2001 hebben wij er voor het eerst over gediscussieerd. Intussen is een dertigtal stukken over dit onderwerp naar de Kamer gegaan. Voor de toekomst is het van belang dat de kwartaalrapportages met een accountantscontrole altijd linea recta naar de Kamer gaan, zodat er geen twijfel kan zijn over de gegevens. Er moet altijd een objectieve en geobjectiveerde basis voor beraadslaging zijn. Dat lijkt mij de manier om hiermee binnen de huidige setting om te gaan. De vraag of wij de huidige setting goed vinden, lijkt mij een fundamentele vraag die kan worden gesteld bij de evaluatie van de spoorwetgeving en de discussie rond de concessieverlening, die een volgend kabinet snel zal moeten oppakken. Ik kom op de vraag naar de FENS-rapportages en de WOB-procedure. Waarom is het geweigerd en vervolgens publiek gemaakt? De raamovereenkomst over FENS bevat een geheimhoudingsclausule voor derden. Gezien de vertrouwelijkheid die NS en ProRail aan de rapportage hechten, had ik de rapportage in eerste instantie vertrouwelijk naar de Kamer gestuurd. Ik heb daarbij gezegd dat ik er niet van houd om veel dingen vertrouwelijk te moeten doorsturen. Ik vond het goed dat de discussie opkwam. Omdat er spookachtige beelden ontstonden, hebben wij met zijn allen snel het belang van openheid ingezien. Dat kan helpen om de cultuur waar de heer Aptroot over sprak, te versterken. Ik wil niet sikkeneurig doen en ik wil geen professorachtige teksten uitslaan, maar ik vind wel dat wij met elkaar enige zelfrestrictie moeten betrachten. Als dingen nog onduidelijk zijn, moet wij terughoudend zijn met het creëren van beelden dat het allemaal hartstikke fout is. Sommige grote uitspraken van een paar maanden geleden kunnen niet gestaafd worden. Dat laat onverlet dat de openheid direct betracht had kunnen worden. Dan was die onduidelijkheid ook niet ontstaan. Dit is een cultuurduiding die een ieder in de toekomst goed kan gebruiken.

Wat hebben wij gedaan om NS en ProRail om te krijgen om toch die openbaarheid te bieden? Laat ik niet op al mijn contacten ingaan, maar er is op een aantal momenten gewoon goed contact geweest. Ik ben blij dat wij vrij snel alles konden doorspelen. Daar was mij ook veel aan gelegen. Waarom worden er minder ov-poortjes geplaatst? Blijven ze openstaan? Het aantal poortjes is nooit de doelstelling geweest. Het gaat om het voldoende terugdringen van zwartrijden en het voldoende verhogen van de sociale veiligheid. Er is de partijen in de sector gebleken dat er minder poortjes nodig zijn om die terugdringing van het zwartrijden te behalen. Het doel was 90% controlekans via een poortje per reis. In nog maar 10% van de reizen kun je poortloos op je bestemming aankomen. Ik kan de Kamer geruststellen: de poortjes blijven niet openstaan. Dat is mij

vandaag nogmaals bevestigd. Wij willen minder zwartrijden en meer sociale veiligheid. NS heeft bewust gekozen voor een geleidelijke implementatiestrategie. Ook de consumentenorganisaties steunen dat. Bij het reizen op het hoofdrailnet gaat het om grotere bedragen dan bij het reizen in stads- en streekvervoer. Het zal nog wel even duren voordat het papieren kaartje compleet verdwijnt. Tot die tijd is het niet logisch om direct alle poorten te sluiten, want dan sta je met een papieren kaartje voor een gesloten poort. Overigens heb ik er alle vertrouwen in dat de reiziger steeds meer de overstap naar de chipkaart zal maken. Volgens onderzoek van NS is 75% van de reizigers tevreden over de OV-chipkaart, althans tevredener over de OV-chipkaart dan men was met het papieren kaartje. Als de reizigersacceptatie op voldoende niveau is gebracht, zal het papieren kaartje worden afgeschaft en zullen de poorten definitief gesloten worden. Ik maak een zijsprong naar een komende discussie: wij willen het papieren ticket intact houden zolang wij geen antwoord hebben op het dubbele opstaptarief van trein naar trein. Het is de Kamer bekend hoe ik hierover denk. Ik ben tegen dat dubbele opstaptarief. Wij komen er vast nog over te spreken. Reizigers die van Swalmen naar Valkenburg drie keer het opstaptarief moeten betalen, zullen met een papieren kaartje snel naar het mooie Geulstadje reizen.

De heer De Rouwe heeft gesproken over de toegangspoortjes en de fase van contractering. Het is niet de bedoeling dat de stadsverbindingen door het station worden afgesloten. Het sluiten van de poorten zou een doorsnijdende werking hebben. Ik denk aan de poorten bij Leiden Centraal. Hoe wordt hiermee omgegaan? In Amsterdam wordt hiervoor een speciale nieuwe voetgangerstunnel aangelegd, maar dat kan niet overall, want het kost gewoon veel geld. Inmiddels is ongeveer de helft van de gelden ten behoeve van de toegangspoortjes uitgegeven. De contractering voor de rest van het geld loopt. NS wil een trefkans van 90% per reis hebben. Daarvoor zijn 1500 tot 1600 poortjes nodig. Niet bij alle doorloopstations kunnen separate tunnels worden aangelegd. Het is fijn dat het in Amsterdam wél lukt, want de stromen zijn daar heel groot. Bij Leiden is er gelukkig een andere tunnel in de buurt. Bekeken wordt of niet-reizigers speciale kaarten kunnen krijgen om die tunnel als doorgangstunnel te gebruiken. Dan krijg je niet de mensen in de tunnel en op de perrons die je er niet wilt hebben, maar voor mensen die er bijvoorbeeld wonen kunnen er dan misschien speciale doorgangskaartjes komen. Wij proberen een technische methode te vinden; men kijkt er in elk geval naar. Het heeft allemaal plussen en minnen. Als je de perrons en de stationsomgeving wilt afsluiten, heeft dat dit soort nadelen. Er wordt gezocht naar een goede balans.

Waarom is er nog geen harde datum voor het einde van de duale fase van NS? NS gaat geleidelijk over op de OV-chipkaart. Ik vind dat een goede strategie. Mensen moeten aan de kaart kunnen wennen. Bij sommige mensen duurt dat wat langer dan bij anderen. NS heeft zelf aangegeven dat het bedrijf medio 2012 de duale fase definitief wil beëindigen. Ik ben bereid om NS te vragen of een gedetailleerder planning kan worden aangeleverd. Dan kunnen wij bekijken wat kwalitatief ongeveer de mijlpaal is om te kunnen beslissen de duale fase af te sluiten. NS bedenkt dit niet alleen. De consumentenorganisaties steunen het bedrijf in deze geleidelijke aanpak. Dat lijkt mij een goede lijn.

Waar zitten de overschrijdingen in het FENS? Ik heb al gezegd wat er sinds 2000 tot stand is gekomen. Met de beheerste toegang was eerder een budget van 500 mln. gemoeid. In feite werd daaronder alleen de aanleg van poortjes verstaan. Zoals het helaas wel vaker gaat: de prognoses zijn aangepast. De aangegane verplichtingen voor die BTS bedragen volgens de rapportage over het tweede kwartaal van 2010 266 mln. Er wordt nog voor 221 mln. aan verplichtingen aangegaan. In totaal gaat het dus om 487 mln. voor het aantal poortjes om die 90% te behalen.

Onder electronic ticketing wordt verstaan: TLS, paaltjes en het OVC(OV-chipkaart)-systeem. De kosten van electronic ticketing, bijvoorbeeld het backoffice van TLS, bleken bij nader inzien hoger te liggen dan de 226 mln. die vooraf was ingeschat. Nu is 332 mln. verplicht. Naar verwachting moet er nog voor ongeveer 84 mln. aan verplichtingen worden aangegegaan.

De opwaartse bijstelling van het budget is gefinancierd met rentebaten. Zoals uit de FENS-rapportage 2005 is op te maken, is namelijk besloten om vanaf 2006 die rentebaten niet meer naar rato toe te rekenen, maar ze specifiek daar in te zetten waar het dreigt mis te gaan. De vier doelen moeten in elk geval worden behaald. Uit de cijfers in de aanbiedingsbrieven is het nodige op te maken. Ik juich het toe dat de vervoersbedrijven nog eens nadrukkelijk tegen de Kamer hebben gezegd dat zij de openheid goed vinden. In de kwartaalrapportages zullen transparant en gecontroleerd door de accountant de gegevens worden aangereikt.

De heer **Bashir** (SP): Voor electronic ticketing is er een kostenoverschrijding van 80% ten opzichte van de begroting. Het gaat echt om miljoenen. Wat is er concreet misgegaan dat er 80% is bijgekomen?

Minister **Eurlings**: Dit lijkt mij een punt voor het debat over de OV-chipkaart. Vandaag gaat het vooral om de vraag of de FENS-gelden goed zijn besteed. Ik heb aangegeven hoe dat gegaan is.

De heer **Bashir** (SP): Ik neem aan dat we daarop spoedig zullen terugkomen.

Mijn vraag over het geld voor de poortjes is niet voldoende beantwoord. Er komen 200 minder poortjes. Wat is op dit punt concreet over de FENS-gelden afgesproken? Die 90%-controlekans is kleiner dan in de aanvankelijke plannen.

Minister **Eurlings**: NS en ProRail hebben geconcludeerd dat de doelstelling dat 90% van de reizigers hun reis niet zonder een poort kan volbrengen, gehaald kan worden met 1500 tot 1600 poorten. Ik zal bezien of een nadere onderbouwing van die analyse is te verkrijgen. Als dat lukt, zal ik deze aan de Kamer overleggen.

Ik kom op Trans Link Systems. Hoeveel geld is per jaar per vervoerder betaald? Cijfers daarover heb ik niet. Het gaat om afspraken tussen de vervoerders onderling.

Wat gaan wij doen aan de topbeloningen? Ook hier zit ik weer in een moeilijk parket. TLS heeft als aandeelhouders NS, RET, GVB en HTM. De Staat, maar ook de betrokken gemeenten, hebben geen directe zeggenschap over TLS. Zo heeft men het ooit georganiseerd. Ik heb eerder gezegd dat dat voor een staatssecretaris en nu een demissionair minister niet altijd heel erg comfortabel is. De regie had iets duidelijker gekund, zo zeg ik heel voorzichtig. Zonder enige partij in een kwaad daglicht te willen stellen, zeg ik dat iedereen er op zijn manier heel erg hard aan werkt. De aandeelhouders gaan over de salarissen bij TLS. Zo is het geregeld. Het signaal dat de Kamer geeft, kan ik doorspelen naar TLS en naar zijn aandeelhouders.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de discussie even laten gaan, maar nu wordt het wel interessant. Ik heb verschillende normen gehoord: de balkenendenorm en de Dijkstalnorm. Voor de technici is dit iets wat bij de Dijkstalnorm zou thuishoren. De minister is bereid om het signaal uit de Kamer door te geven. Daar mag hij ook mijn naam onder zetten, maar ik zou zo graag horen wat de minister er zelf van vindt.

Minister **Eurlings**: Dat vind ik een moeilijke vraag. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer zegt dat bij organisaties waar het heel erg publiek is, de

balkenendenorm een heel grote rol moet spelen. Tegelijkertijd heeft de Kamer bewust geaccordeerd dat het bij een bedrijf als NS anders wordt gezien. Ik kan mij die discussie nog levendig herinneren. Het is niet volstrekt publiek en daarom kan het volgens de Kamer in een hogere categorie worden ingedeeld. Dan kom ik terug bij de discussie rond de door ons zeer gewaardeerde en gerespecteerde Hans Dijkstal, die verschillende categorieën heeft aangegeven. Hij heeft niet zwart-wit gezegd: alles wat publiek is, moet .. Er is meer kwalitatief gekeken. Ik zou het iets te aanmatigend vinden om hier zomaar te zeggen dat ik kan inschatten hoe het bij TLS volgens de lijnen van Dijkstal zou uitkomen. Wij hebben de discussie rond ProRail gevoerd. De directie bij ProRail kwam soms boven de balkenendenorm. De Kamer heeft toen duidelijk aangegeven: wij vinden dat hier sprake is van een publiek bedrijf. Vervolgens kwam de inhoudelijke discussie rond de evaluatie. Ook daarin werd gezegd dat het een publiek gerichte organisatie moest zijn. Toen is er nog eens bekeken hoe het precies in elkaar zat en is er een lijn getrokken. Ik denk dat ik de achtergrond van de vraagstelling van de heer De Rouwe goed begrijp. Er moet bij een publieke organisatie, bij een organisatie die wordt gefinancierd met publieke middelen en die een publiek aandeelhouderschap kent, echt een speciale reden zijn om een uitzondering te maken op de balkenendenorm. Dat moet bewust publiekelijk worden besloten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij ProRail heeft de minister recent een heel duidelijk signaal gegeven. Ik heb daar alle waardering voor, maar ik proef dat in dit debat de vraag blijft hangen waar het bedrijf precies onder valt, ook met het oog op het genuanceerde rapport-Dijkstal. Ik heb er behoefte aan dat de minister de Kamer informeert over waar dit bedrijf precies onder valt. Het is een bijzonder bedrijf, dat niet rechtstreeks onder de minister valt, maar gevormd is door ov-bedrijven die allemaal uit publieke gelden gefinancierd worden. Wil de minister dit uitzoeken en de resultaten daarvan op korte termijn naar de Kamer sturen? Het is een uitloop van dit debat, maar zolang de voorzitter het toestaat ...

De **voorzitter**: Ik heb het gevoel dat er een toezegging aankomt.

Minister **Eurlings**: Deze discussies moeten wij precies voeren. Bij ProRail hebben wij heel zorgvuldig geopereerd, ook richting het bedrijf. Dat moet je gewoon inhoudelijk met elkaar bespreken. Bij ProRail ben ik aandeelhouder, maar bij TLS niet. Ziedaar een verschil. De heer De Rouwe zal zeggen: als puntje bij paaltje komt, is er sprake van publiek aandeelhouderschap. Niet alleen ik, maar ook mijn collega van Financiën als aandeelhouder van de bedrijven die aandeelhouder zijn bij TLS, zal nader bezien hoe wij dit beschouwen in het kader van het deelnemingenbeleid en de Dijkstaldiscussie. De Kamer zal daar een schrijven over ontvangen. Ik zal met mijn collega van Financiën verstaan hoe snel dat kan.

De heer **Bashir** (SP): In die brief zou ik ook graag informatie krijgen over de precieze structuur bij TLS. Welke vervoersmaatschappijen hebben welk bedrag in TLS gestort? Hoeveel verdienen de bestuurders bij TLS? Laten wij eerlijk zijn: het gaat om beruchte zakkenvullers die eerder bij NS en het GVB flink hun zakken hebben gevuld. Nu hebben zij een nieuw bv'tje opgericht waar zij zelf weer zitting in hebben genomen. En weer zijn zij hun zakken aan het vullen. Het is publiek geld, dus ik wil daarover een verantwoording ontvangen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vraag de minister om een goed gesprek te voeren bij TLS. Het gaat om publiek of semipubliek geld, het gaat om enorme bedragen. De minister moet ons informeren over wat er uit dat gesprek komt, liefst op korte termijn. Dit soort zaken moet snel de wereld uit. Kan de minister mij dat toezeggen?

Minister **Eurlings**: Ja, dat kan ik u toezeggen. Ik snap de vraag vanwege het indirecte publieke aandeelhouderschap. Ik vraag wel om zorgvuldigheid in de discussie en ik neem afstand van het woord «zakkenvullers». Als deze mensen volgens de mening van sommige of alle Kamerleden te veel verdienen, moet erbij bedacht worden dat de politiek dit in het verleden bewust zo besloten heeft.

De **voorzitter**: Voordat de heer Bashir zijn kwalificaties uitte, is er gevraagd om een overzicht van wat er verdiend wordt. Kan de minister daarop antwoord geven in aanvulling op de zojuist gedane toezegging?

Minister **Eurlings**: Op het punt van de termijn had ik al antwoord gegeven. Ik zal het zo snel mogelijk doen, maar ik moet daar eerst over spreken met mijn collega van Financiën. Als ik moet opplussen, is daarvoor een uitvraag bij de vervoersbedrijven en bij TLS nodig.

De **voorzitter**: Het zal dus zo snel mogelijk gebeuren. Bezien zal worden of er ook aan kan worden voldaan voor de individuele gevallen. Dat lijkt mij een heldere toezegging.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik ben toch benieuwd naar de mening van de minister, net als de heer De Rouwe zojuist. Terugkijkend op de prestatiecurve van TLS en kijkend naar de problemen ten aanzien van de producten die het bedrijf levert, lijkt mij dat dit geen zaken zijn om over naar huis te schrijven. Elke aandeelhouder zou zijn bedrijf doorlichten. Deelt de minister de mening dat dit bedrijf wel degelijk moet worden doorgelicht? Het woord «zakkenvullers» wil ik absoluut niet gebruiken.

Minister **Eurlings**: Ik zit een beetje met het dilemma dat wij morgen uitvoerig over de OV-chipkaart zullen spreken. Dat klinkt een beetje Haags, al is dat niet mijn bedoeling. Ik heb wel mijn opvattingen over regie, opstaptarief en andere dingen maar als ik daar eenmaal over begin, trekken we het hele debat van morgen los. Zojuist zei ik ook tegen de heer Bashir dat het misschien goed is om dit soort vragen tot morgen «op te zouten». Dan zal ik mijn best doen om daarop zo goed mogelijk te antwoorden.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister probeert om zijn betoog binnen vier minuten af te ronden. Dat lijkt mij mogelijk, gezien het aantal vragen dat is gesteld. Dan volgt er een korte tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Ja, dat moet kunnen.

Wat TLS betreft heb ik de commissieleden goed gehoord. Wij gaan dat doen op de zojuist door mij voorgestelde wijze. Als je je mening over dingen wilt vormen, moet je echter wel beginnen met constateren, alsmede met het accepteren van de manier waarop zaken in het verleden geregeld zijn. Dat is namelijk de positie van waaruit je nu spreekt. TLS is dus gepositioneerd als een private onderneming, maar de aandeelhouders zijn wel overwegend publiek: NS, RET, HTM en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf. TLS en de aandeelhouders hebben er belang bij dat eerstgenoemde een rendabele organisatie wordt. Om wat van de wind weg te nemen, zeg ik tegen de vervoersbedrijven dat het gebruikelijk is dat er aanloopverliezen worden geleden. Dat is gebruikelijk op het moment dat je investeringen moet doen en je nog geen inkomsten hebt. Dat was dus te verwachten.

De aanloopproblematiek is inderdaad niet gering. Daarover heeft de Kamer vaak gesproken met mijn ambtsvoorganger, staatssecretaris Huizinga. Wel is, zoals gezegd, altijd helder geweest dat je niet direct winst maakt als je investeringen moet doen. Hiermee is in het FENS ook rekening gehouden, gelet op het idee dat men vanaf het begin had. Dat

idee was dat vanaf het begin een gedeelte van dat geld hierin zou worden gestoken.

Ik heb de commissieleden zojuist bericht over het aantal poortjes. Ik zal bij de partners op het spoor, NS en ProRail, vragen op basis van welke analyse zij tot de conclusie zijn gekomen dat zij geen 1800 poortjes nodig menen te hebben om die doelstelling van 90% te bereiken maar slechts 1500 à 1600.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Ik kijk naar de leden van de commissie en zie dat wij nog twintig minuten over hebben. Ik sta de leden dus een tweede termijn toe van twee minuten per woordvoerder.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Met grote belangstelling heb ik geluisterd naar het betoog van de minister. Ik begrijp niet dat hij zijn mening over deze mensen naar voren schuift en ik zou het ook anders kunnen stellen. De minister heeft de Kamer een brief gestuurd over de beloning van functionarissen van ProRail. Stel dat de topfunctionarissen van ProRail een bv'tje oprichten en dat zij zichzelf aan de top daarvan zetten door zichzelf een adviserende rol te geven. Is het mogelijk om op die manier toch die hoge salarissen te incasseren? Vindt de minister de wijze waarop een en ander in elkaar is gezet acceptabel? Het waren namelijk mensen die vroeger flink veel publiek geld in eigen zak staken. De politiek heeft dat laten lopen. Dat is dus inderdaad ook de schuld van de politiek, maar nu gebeurt het weer. Diezelfde mensen steken weer publiek geld in eigen zak. Graag wil ik hierop een reactie van de minister.

Ik vroeg de minister of hij bereid is om toezicht te houden op TLS. Er zullen straks immers grote bedragen doorheen vloeien. Als wij ons geld inzetten op de OV-chipkaart, moet er ook een goed toezicht zijn om te voorkomen dat het geld naar foute doelen gaat. Ik verzoek de minister om daarop in te gaan.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik kom kort terug op de vraag in eerste termijn. Ik weet dat het privaatrechtelijk moeilijk is en dat de minister wellicht wat druk kan uitoefenen. De FENS-gelden zijn naar mijn idee echt bedoeld om uiteindelijk in het spoor te investeren. Ik ben ervan overtuigd – dit is eigenlijk een thema voor het debat van morgen – dat het op een economisch verantwoorde manier kan. Ik geloof niet zo zeer in de OV-chipkaart, maar goed. Zijn er naar de mening van de minister politiek gezien mogelijkheden om een discussie te starten over het verschuiven van deze gelden naar bijvoorbeeld de lijn Zutphen–Hengelo? Dat lijkt mij maatschappelijk verantwoord. Ik had het over die gewraakte spoorboog bij Deventer die niet hoeft. Het ontsluiten van de Betuweroute lijkt mij een prachtige variant. Uit het onderzoek dat ik van ProRail heb gezien, maakte ik op dat het een goede variant is maar dat het wel een dure is. Als hier echter nog geld ligt, zou mijn fractie liever zien dat dit wordt besteed aan de lijn Zutphen-Hengelo dan aan poortjes die niet werken en aan chipkaarten die voortdurend kapot gaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb er behoefte aan om te zeggen dat de minister perfect heeft gehandeld met betrekking tot de salarissen voor de functionarissen van ProRail. Ik wacht maar even af wat er met TLS op dat terrein gaat gebeuren. Voor de VVD-fractie is de essentie dat overheidsbedrijven, de publieke sector, altijd een bijzondere verantwoordelijkheidsplicht hebben ten aanzien van het publiek en de politiek. Dat heeft de minister net ook gezegd. Ik ga ervan uit dat, los van wat er in de overeenkomst is geregeld, NS en ProRail eindelijk hun leven gaan beteren en ik hoop dat in de toekomst de kwartaalrapportages echt inzicht zullen geven in de besteding van de gelden en in datgene wat er voor die bedragen wordt geleverd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording en voor de toezegging om toch eens naar die gelden en inkomsten, het salaris, te kijken.

Halverwege mijn betoog heb ik gezegd dat dit debat naar verwachting aanvankelijk een hoog schreeuwgehalte zou hebben. Nu we alle stukken zien, blijkt dat mee te vallen. Dat is op zichzelf prima. Het is ook goed om de vinger aan de pols te houden, maar de kwalificatie van april kwam in het debat niet terug. Dat constateer ik dan maar even.

Ik vind het wel een beetje lastig om te horen dat er in no time nieuwe grote woorden worden gebruikt over mensen die daar een functie vervullen. Ik doe dat niet, omdat ik eerst alle feiten wil kennen: wat heeft de Kamer afgesproken over de salarissen en wat wordt er echt verdiend? Naar mijn idee is het een parlement waardig om pas conclusies te trekken nadat alle feiten bekend zijn. Misschien is het niet altijd sexy om heel grote woorden te gebruiken. Het is niet de stijl van het CDA om direct een woord als «zakkenvullers» in de mond te nemen nadat er moest worden teruggekomen op de grote woorden die in april zijn gesproken. Ik zit er toch liever genuanceerder en minder sexy in.

De heer **Bashir** (SP): Dus de heer De Rouwe vindt dat iemand die € 650 000 bij een publiek bedrijf verdient – we hebben het over de topman van de NS – geen zakkenvuller is?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijnheer Bashir, u en uw partij hebben in april enorme woorden gebruikt. U bezigt die vandaag niet. Kennelijk is het verhaal toch enigszins genuanceerder geworden. Ik sla nu aan op uw woorden over een bedrijf dat genoemd wordt, waarbij ik ook vraagtekens plaats. Bewust vraag ik om eerst met de feiten te komen. Ik zeg tegen u dat u heel gemakkelijk «gigawoorden» gebruikt. Die zijn bijna even groot als die salarissen waarover u spreekt. U trekt direct conclusies van dezelfde omvang. Dat vind ik niet verstandig. Juist dit debat toont aan dat de grote woorden van uw partij in april genuanceerder hadden kunnen zijn. We mogen af en toe dus van elkaar vragen om iets genuanceerder te zijn. Over alle individuele salarissen – u weet beter dan ik wat de hoogte daarvan is – ben ik op zichzelf glashelder. Het CDA heeft juist die balkenendenorm voorgesteld. Het is niet voor niets dat daaraan de naam van een partijgenoot gekoppeld is. Als u mij dus vraagt wat mensen in de publieke sector mogen verdienen, antwoord ik dat juist het CDA wat dat betreft de lijn heeft getrokken. Daarover hoeft u mij niet te bevragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Dit voorjaar is niet gezegd dat er van alles mis is, dat het schandalig is en dat het niet klopt. Het punt was dat er zeer geheimzinnig en terughoudend met stukken werd omgegaan. De Kamer heeft daarover opheldering gevraagd. Zij had geen inzicht in de stand van zaken en kon dus ook niet de conclusie trekken dat er van alles mis was. Laat staan dat we daarop zouden moeten sturen. Dat was het conflict en ik vind nog steeds dat dit heel terecht was. Nu is dat de wereld uit, want er is gezamenlijk voor een nieuwe systematiek gekozen.

Het zit mij overigens niet helemaal lekker. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft toen ingestemd met die overeenkomst over de FENS-gelden. Er is toen ook een verdeling gemaakt. In 2006 is er volgens de minister besloten om dat niet meer naar rato te verdelen, maar om het in te zetten voor de zaken met de grootste knelpunten. Al werkend vinden er echter allerlei verschuivingen plaats en dat heeft consequenties voor de andere afspraken die gemaakt zijn over de FENS-gelden. Dat krijg ik nog steeds niet inzichtelijk. Is het alsnog mogelijk om dat inzichtelijk te maken? Donderdag hebben we een AO over het spoor, ProRail, de bonussen en dat soort zaken. De OV-chipkaart komt morgen ook nog aan de orde.

Ik ben blij met de toezegging van de minister dat hij een goed gesprek zal voeren over die salarissen. Dat lijkt mij eerlijk gezegd hard nodig, want het gaat natuurlijk om publieke middelen. Ik heb ook discussies gevoerd in het kader van de commissie-Dijkstal. Aan die hoge salarissen moet paal en perk worden gesteld. Misschien kan de minister daar toch eens wat steviger op ingaan, zoals hij dat ten aanzien van ProRail heeft gedaan. Ik vind dat hij er een beetje voor wegduikt om daarover zijn mening te geven en ik kan mij niet voorstellen dat hij die in dezen niet heeft. Graag hoor ik zijn mening daarover vandaag nog.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Mijn inbreng in eerste termijn is enigszins bevestigd in tweede termijn. Uiteindelijk blijven er twee politieke punten over. Het eerste punt betreft de vraag of dat ov-project wel deugt, hoe het zit met die poortjes en het geld dat daaraan wordt besteed. Dat debat moeten we morgen zeker voeren en ik vrees dat we dat nadien nog een paar keer moeten doen. Het tweede politieke punt betreft de salarissen van de top van TLS. Het is aardig dat dit punt hier opdoemt en zeker dat dit door de minister wordt geadresseerd. Ik hecht eraan om te melden dat mijn fractie nog niet klaar is met de discussie over salarissen in de publieke sector en alles wat daarbij blijkt te horen. We hebben het nu immers over bedrijven die in handen zijn van aandeelhouders van ons, dus in indirecte zin. Ik ken nog wel een paar meer bedrijven waar hoge salarissen worden gegeven. De toezegging van de minister is prima, maar er zullen nog wel meer discussies volgen over salarissen. Dan zal het gaan over bedrijfjes die toevallig niet over het spoor of andere vormen van openbaar vervoer gaan. Ook dat is dus een discussie die elders in dit huis met meer consistentie gevoerd zal worden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik begin met het laatste punt, dat door iedereen is geadresseerd. Het lijkt mij goed om te discussiëren over hoe moet worden omgegaan met organisaties in publiek bezit, met strakke financiële lijnen vanuit de overheid voor hoe wordt omgegaan met salariëring. Het is dus zoals de heer De Rouwe het zei. Dankzij diegene die zijn naam heeft verleend aan een norm – die hij overigens zelf wel verdient, maar nog niet helemaal krijgt, geloof ik – is een dergelijk bouwwerk tot stand gekomen, naar aanleiding van adviezen van Hans Dijkstal. Dat vind ik op zichzelf een heel goede lijn. U hebt gemerkt dat deze minister die lijn, waar nodig, trekt. Dat doe ik echter wel op basis van echt zorgvuldige afwegingen. Ook de Kamer heeft daarover zorgvuldig gesproken en de heer Samsom merkt terecht op dat dit vaker zal gebeuren.

Ik zei net dat we moeten oppassen met het uitspreken van woorden over personen. Ik wil de discussie over dit onderwerp scherp met u voeren. Ook mijn opvolger zal dat willen. Dat neemt niet weg dat we op dit moment moeten oppassen met grote woorden, omdat zaken plaatsvinden in overeenstemming met de besluiten die de politiek heeft genomen. Als wij dat niet doen, komen mensen in een kwaad daglicht te staan. Daar trek ik ook voor mijzelf de streep. Ik ga zonder defensieve houding die discussie met u aan en heb u ook toezeggingen in die richting gedaan. We moeten die discussie echter wel zorgvuldig voeren. We dienen zorgvuldig te kijken naar alle haken, ogen, plussen en minnen. Daarna kunnen wij in zorgvuldigheid een conclusie trekken. Ik zeg nogmaals dat we ervoor moeten oppassen dat we mensen die het aangaat te gemakkelijk in een kwaad daglicht stellen. Als zo maar wordt gezegd dat men publiek geld in de tas steekt, zeg ik met enig schaamrood op de kaken dat wij dat op dit moment ook allemaal doen. Het is weliswaar ietwat minder publiek geld, maar toch. Zo is het natuurlijk wel. Ik heb u goed gehoord en ga ermee aan de slag. Over dit onderwerp zal vast en zeker nog het nodige worden gezegd.

Ik zeg nogmaals dat ik het prima vind dat er nu volstreekte openheid is over de FENS-gelden en ik hoop dat dit tijdens de volgende kabinetsperiode meer de regel zal zijn. Het is mogelijk dat er bedrijfsvertrouwelijke gegevens worden verstrekt, maar dan moet dat gebeuren met opgaaf van redenen. Als de stukken er direct waren geweest, was daarmee wellicht deels voorkomen dat er onduidelijkheid ontstond. Tegen mevrouw Van Gent zeg ik dat ik nu en dan wel het idee heb dat er in de media – voor een debat als dit lees ik de artikelen in de media nog eens door – een voorschotje op een conclusie werd genomen. Mevrouw Van Gent zal dat beaamen. Ik ben blij dat het bij een voorschotje is gebleven en dat we dus gezamenlijk kunnen constateren dat het niet zo negatief was. Sterker nog, we kunnen constateren dat het wel in de haak is met de besteding van de middelen.

Voorzitter, ik heb een behoorlijk aantal toezeggingen gedaan. U zou kunnen zeggen dat het gemakkelijk is om dit te doen op één van je laatste dagen als minister. Dan kan je opvolger het immers oplossen. U weet echter dat ik dat vroeger ook deed. Ik hoop dan ook dat u van mij, in deze zeer demissionaire fase, kunt aannemen dat ik het serieus bedoel. Ik zie een glimlach op uw gezicht.

De voorzitter: Ondanks die demissionaire status is zelfs mij opgevallen dat de minister twee vragen niet heeft beantwoord. De eerste vraag had betrekking op het toezicht en de tweede op de lijn Zutphen-Hengelo. Neem mij niet kwalijk dat ik juist die lijn heb onthouden.

Minister Eurlings: Ja, en ook het verdwijnen van die spoorboog, denk ik dan.

De voorzitter: Ja, als we dat vandaag kunnen regelen.

Minister Eurlings: Precies! Ik denk dat wij over de spoorboog nog wel de nodige interessante discussies zullen voeren. Wat dat betreft maak ik mij weinig illusies. Het probleem is namelijk dat de FENS-gelden intussen zijn toegezegd en besteed. Dat geld is niet meer vrij. Wellicht is er een escape. U hebt ook gezien dat ik er helemaal niet rabiaat in zit. Ik heb wel gezegd dat we een alternatief moeten vinden om het te kunnen betalen en het vervoerstechnisch te kunnen waarmaken. Daarover moeten we het naar mijn idee in alle openheid met elkaar hebben.

Ik begrijp nu van meerdere kanten dat de lijn Zutphen-Hengelo van belang is. Daar zullen we dan ook nog eens specifiek naar kijken, maar ik zou dit niet aan de orde stellen in het kader van de FENS-gelden. Dat geld is er namelijk niet meer. Het pleidooi van de heer Sharpe daarover is echter genoteerd en daarop zal zeker worden ingegaan in het debat over PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer). Ik kan mij daarop dus extra goed voorbereiden.

Excuses dat ik ook de vraag over de precieze toekenning van de rentebaten nog niet heb beantwoord: budgettoekenning 50,295 mln., transitiekosten 38 mln., budgettoekenning als gevolg van de compartimentenaanpak – smullen, smullen, houd je vast – 11 mln., afdekking risico's en bijdrage GSM-Rail 18 mln. Even meeschrijven, want dit is toch voor de fijnproevers. Extra budgettoekenning programma bovenbouwvernieuwing 4,25 mln. Kijk! Ik ben er bijna doorheen. Kosten niet voorzien in de raamovereenkomst FENS – houd u vast – 2,382 mln. Dan de wat grotere bedragen: de toevoeging project Amsterdam CS poortvrije corridors – we hadden het zojuist over het belang daarvan, namelijk het voorkomen van doorsnijdingen – 70 mln., afdekking risico's OVCP 89 mln. en FENS overhead, administratieve afwikkeling FENS 0,2 mln. Dit zijn trouwens bedragen die in de rapportage van het tweede kwartaal FENS stonden. Dat die cijfers daarin zo goed vermeld zijn, geeft ook wel aan dat wij er

best vertrouwen in mogen hebben dat er in de toekomst maximaal inzicht wordt gegeven in de FENS-kwartaalrapportages met een accountantsverklaring.

Ik dank u.

De **voorzitter**: Ik dank de minister ook.

De heer **Bashir** (SP): De Nederlandsche Bank zou aanvankelijk toezicht houden op TLS. Dat is niet doorgedaan, omdat de zaken in de Europese wetgeving zijn veranderd. Wil deze minister toezicht houden op TLS? Het gaat immers om veel publiek geld. Daar moet toezicht op gehouden worden.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp dat ik een mooi baanaanbod krijg, maar zo ver ben ik nog niet. Ik moet toegeven dat ik steeds meer werkzoekende begin te worden. Het moment komt nu wel erg dichtbij. Alle gekheid op een stokje, ik dacht dat ik tegen de heer Bashir had gezegd dat dit soort discussies volgens mij meer thuishoort in het debat over de OV-chipkaart. We hebben het nu over FENS-gelden. In het debat over de OV-chipkaart zal ik uitdrukkelijk op die vraag ingaan. Als ik nu antwoord geef op de vraag wat ik van TLS en het toezicht op dat bedrijf vind, komen alle zaken op tafel die met de OV-chipkaart te maken hebben.

De **voorzitter**: Dat ben ik met de minister eens, al heeft hij daartoe zelf een beetje aanleiding gegeven door een aantal van die vragen te ontlocken. Ik stel voor om die punten verder te behandelen in het AO dat geagendeerd is.

Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Voordat ik u allen de zegen geef, lees ik de toezeggingen voor.

De minister vraagt de NS om een meer gedetailleerde planning van het traject tot beëindiging van de duale fase bij de invoering van de OV-chipkaart.

De minister beziet of het mogelijk is om de Kamer een nadere onderbouwing te doen toekomen voor de stelling dat geen 1800 à 1600 toegangspoortjes op stations nodig zijn voor een controle- en trefkans van 90%.

De minister informeert de Kamer schriftelijk over de categorisering van TLS volgens het rapport van de commissie-Dijkstal. Hij zal daarover met de minister van Financiën overleggen. Tevens zal hij daarbij ingaan op de hoogte van de salarissen van de topmensen bij TLS, alsmede op de resultaten van het overleg dat hij daarover met dat bedrijf zal voeren. Meer toezeggingen zijn er niet en mijn stem laat dat ook niet toe. Ik wens u allen een zeer prettige avond en dank u voor uw komst.