

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 427

VERSLAG VAN EEN HOORZITTING

Vastgesteld 8 juli 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op dinsdag 18 juni 2013 gesprekken gevoerd over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 mei 2013 inzake besluit NMBS inzake Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr. 401);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 juni 2013 inzake voornemens NS inzake Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr. 402);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juni 2013 inzake ontwikkelingen Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr. 403).**

Van deze gesprekken brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter voor de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De griffier voor de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Hoogland, Van Veldhoven, de Boer, De Graaf, De Rouwe, Van Tongeren, Klein, Dik-Faber, Van Veldhoven en Paulus Jansen,

Aanvang 16.00 uur

De **voorzitter**: Dames en Heren, ik open de hoorzitting van vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de Fyra. Ik heet de heer Manfellotto van AnsaldoBreda van harte welkom, evenals de collega's van het Federaal Parlement van België, de collega-Kamerleden, de pers en het publiek thuis en in de zaal.

Ik spreek rustig omdat de woorden van het eerste blok parallel in het Italiaans vertaald zullen worden. Ik verzoek eenieder die het woord neemt daarom, rustig te spreken.

Er is een klein praktisch probleem, namelijk een elektriciteitsstoring, waardoor het noodzakelijk is om op noodstroom te draaien. Ik hoop dus dat de airco op de noodstroomvoorziening is aangesloten. Anders wordt het niet alleen in de figuurlijke betekenis van het woord een «heet» debat, maar ook in de letterlijke betekenis daarvan.

Dit rondetafelgesprek zal bestaan uit drie blokken. Blok 1 heeft betrekking op het V250-materieel van AnsaldoBreda. Blok 2 heeft betrekking op de tijdelijke oplossing voor het probleem van het wegvallen van de Fyra en blok 3 gaat over het vinden van een structurele oplossing voor dat probleem. Tussen blok 2 en blok 3 is een korte schorsing voorzien. Mocht de stemmingsbel gaan, dan moeten wij de hoorzitting helaas onderbreken. Ik zal dat dan aangeven.

Ik wijs de leden erop dat er vertrouwelijke stukken over dit onderwerp voor de Kamerleden ter inzage liggen. Dat betekent ook dat de leden niet uit deze stukken mogen citeren. Indien de vertrouwelijkheid naar mijn oordeel wordt geschonden, zie ik mij genoodzaakt om op basis van artikel 147 van het Reglement van Orde het Presidium op de hoogte te stellen. Uiteraard ga ik ervan uit dat dit niet nodig zal zijn.

Wij zijn nu bij het begin gekomen van de hoorzitting. Ik geef graag het woord aan... Dit moet de kortste hoorzitting zijn in de historie van het Nederlandse parlement, want de stemmingsbel gaat al. Ik schors de hoorzitting en verwacht dat we haar kunnen voortzetten over 20 tot 30 minuten.

De vergadering wordt van 16.05 tot 16.43 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de hoorzitting. Ik geef het woord aan de heer Manfellotto van AnsaldoBreda voor een kort statement namens zijn bedrijf.

Programma Blok 1: V250-materieel

1. AnsaldoBreda, dhr. Manfellotto (CEO)
2. Belgische Kamer, mw. Lahaye-Battheu (Open VLD)
3. Belgische Kamer, dhr. Van den Bergh (CD&V)
4. Belgische Kamer, dhr. Vandeput (N-VA)

De heer **Manfellotto**: Mijnheer de voorzitter, geachte dames en heren van de Tweede Kamer, van het Belgische Parlement en andere aanwezigen. Allereerst dank ik de commissie voor Infrastructuur van de Tweede Kamer voor het feit dat zij mij eindelijk in staat stelt om de objectieve situatie in het verleden, nu en in de toekomst te schetsen, en om de kwestie van het V250-materieel daarbij aan de orde te stellen.

Ik was al eerder uitgenodigd voor deze bijeenkomst, meer dan een maand geleden. Ik was daar niet op ingegaan omwille van de discretie jegens mijn opdrachtgevers. In het licht van wat er is gebeurd, heb ik de nieuwe uitnodiging graag aangenomen. Ik hoop dat ik vandaag een overtuigend antwoord kan geven en dat ik eraan kan bijdragen om de situatie te verduidelijken, want ik heb ervaring met het realiseren van hogesnelheidssystemen in zowel Europa als in China. Als men mij twintig dagen geleden had gevraagd hoe het zou aflopen met de kwestie rond het V250-materieel, had ik zonder enige twijfel een positief antwoord gegeven. Dat is namelijk de perceptie van mijzelf en mijn staf. Mijn staf is ook daadwerkelijk aanwezig geweest bij de talrijke bijeenkomsten van het stering committee van onze Nederlandse en Belgische opdrachtgevers, dat meteen na de problematiek met de sneeuw werd ingesteld. Op de laatste van 13 mei jongstleden was ik er zelf ook bij.

Ik zie deze bijeenkomst als een gelegenheid om meningen en gedachten uit te wisselen, teneinde voor de korte en de langere termijn tot de beste oplossingen te komen. We moeten daarbij allereerst aan het publiek denken, en in het bijzonder aan het belang van de reizigers, dat voor AnsaldoBreda altijd prioriteit heeft.

Om dat doel te bereiken, is het van belang dat wij elkaar vragen kunnen stellen. Daarbij moeten ook de onduidelijkheden aan de orde komen die bij mij persoonlijk leven, en waarop ik tot op heden eigenlijk nog geen overtuigende respons heb gekregen. Een en ander komt door de verrassende handelwijze van mijn opdrachtgevers in de laatste weken, die in hoge mate mijn verontwaardiging heeft opgewekt. Ik ben verontwaardigd over de foutieve beweringen die ik heb gehoord en gelezen. Ik ben vooral verontwaardigd vanwege het gebrek aan respect jegens al die technici die jarenlang aan dit project hebben gewerkt; Nederlandse, Belgische en Italiaanse technici. Het zijn diezelfde beruchte Italianen die dit hogesnelheidssysteem hebben ontwikkeld, en daaraan full service verlenen, waarvan bekend is dat het het meest geavanceerde is in Europa, zowel in technologisch opzicht als vanwege zijn concrete prestaties. Ik begrijp nog steeds niet waarom op 11 januari, vier dagen voor die beroemde sneeuwbus, de opdrachtgever mij schriftelijk heeft uitgenodigd om de levering te voltooiën, de gehele vloot over te dragen, en daarbij de problemen, de technische «open points», van minder belang te achten. Na die beroemde sneeuwbus werden die «open points» een blokkade. Los hiervan heeft mevrouw Mansveld op 14 januari, dus op de eerste dag van de sneeuw, formeel verklaard dat de Fyra een punctualiteit van 91% liet zien, een performance die in de lijn lag van die van de Thalys en van de Benelux-treinen. Ik vermag nog steeds niet te begrijpen waarom dezelfde mensen die de treinen hebben getest en aanvaard, en die de desbetreffende stukken hebben getekend, van idee zijn veranderd na die sneeuwperiode. Ik begrijp evenmin waarom de opdrachtgever, nadat er akte van was genomen dat de veiligheid van de trein door drie notified bodies, dus erkende, gekwalificeerde en onafhankelijke keuringsinstanties, was gecertificeerd en waarvoor de technische opdracht was gegeven door nationale instellingen, het besluit heeft genomen om opnieuw vergelijkbare controles uit te voeren – en daarbij niet alleen gebruik te maken van eigen, interne structuren zoals NedTrain, dat in het verleden zeker had deelgenomen aan die goedkeuring, maar ook van een derde partij, MOTT Macdonald, die tot gevolgtrekkingen zouden komen die diametraal verschilden van de reeds van een keurmerk voorziene conclusies van daarvoor. Bovendien begrijp ik niet waarom de technische rapporten die zo door de media worden geciteerd, nooit aan ons zijn overgedragen, hoewel wij daar meermalen om hebben gevraagd, vooral omdat die volgens de opdrachtgever het bewijs vormden voor diens stellingnames over de onveiligheid van de trein. En uiteraard begrijp ik echt niet waarom uiteindelijk dit besluit is genomen, dat zo in tegenstrijd is met de eerdere positieve feedback, die zowel door NedTrain als door MOTT Macdonald is

gegeven. Tot slot vraag ik mij af, en vraag ik u, hoe het mogelijk is dat het besluit van België, zoals bekend de minderheidsinvesteerder, invloed kan uitoefenen op het besluit van de meerderheidspartner, en zulks ten nadele van het gehele hogesnelheidsproject in Nederland, dat van zo'n groot belang is voor het publiek.

U ziet het, wij hebben erg veel vragen en twijfels, die voortkomen uit deze feiten. Daar staan voor mij talrijke onweerlegbare zekerheden tegenover. Deze trein is veilig. En dit zeg ik niet slechts op eigen gezag; dit blijkt uit het proces van gecertificeerde assessments. Die veiligheid is zodoende gewaarborgd en kan derhalve niet ter discussie worden gesteld. Het is verder evident dat het sneeuwvoorval bepalend is geweest. Wij waren daar niet schuldig aan, maar het is wel een feit dat vanaf dat moment het scenario totaal is veranderd. Ik zal straks uitleggen hoe en waarom. Laten we eens kijken naar de toestand met die sneeuwdagen. Iedereen weet dat als het sneeuwt, in Nederland maar ook in de rest van de wereld, het hele land min of meer platligt, en vooral het vervoer. Dergelijke verschijnselen zijn natuurlijk te voorzien. Men kan daarvoor de gebruikelijke voorzorgsmaatregelen nemen, zoals ...

De voorzitter: Wilt u zo langzamerhand afronden, want u bent nu een kwartier bezig. Ik vraag u dit omdat er nog voldoende tijd over moet blijven voor de vragen.

De heer Manfellotto: Die maatregelen zijn: sneeuwvrij maken, een «sweeping train» of veegtrein op het spoor zetten, en een aanzienlijke verlaging van de snelheid naar niveaus die de ervaring en de praktijk ingeven. Dat zijn de dingen die je kunt doen als het sneeuwt. Geen van die voorwaarden zijn echter verwezenlijkt. Ik kan u dus uitleggen waarom is gebeurd wat er is gebeurd, al zal ik er niet over uitweiden: de oorzaak ligt zonder twijfel in een gebrek aan zorgvuldige aandacht en aan voorzorgsmaatregelen. Waarom heeft men zo gehandeld? Het antwoord daarop is te vinden in het kader van een meer algemene beoordeling van het punt «competentie». Competentie was namelijk de grote afwezige gedurende de gehele contractperiode, tot aan het sneeuwverhaal. Anders dan mensen die niet op dit terrein deskundig zijn kunnen bevroeden, moet men, als men aan een hogesnelheidsproject begint, het hoofd bieden aan een complex systeem, waarvan de trein slechts één onderdeel is – zij het wel het meest zichtbare. Een hogesnelheidssysteem bestaat uit een continue en geïntegreerde wisselwerking tussen trein, infrastructuur, operators, onderhoud en signalering. Die integrale manier van werken is absoluut noodzakelijk. De cliënt dient daarvoor specifiek te beschikken over een zogenaamde «system integrator»-structuur, waarbinnen het concept van co-makership integraal wordt toegepast. Maar in dit geval is dat niet zo gegaan. Volgens onze referent kan onze cliënt namelijk worden aangeduid als een «financial services company», gezeteld in Ierland. Zo'n financiële instelling is niet in het minst geëquipeerd om een dergelijke rol op zich te nemen, met zo'n complex contract. De gevolgen waren als volgt: verlengde termijnen, een gebrekkige operationele integratie...

De heer Hoogland (PvdA): Voorzitter, mag ik een ordevoorstel doen? In een hoorzitting is het gebruikelijk dat de Kamer de vragen stelt en dat deze vervolgens worden beantwoord door de spreker. Nu is er iemand uit Italië. We zitten op twee keer zo veel spreektijd, en dat lijkt me best wel ruim. Ik zou nu willen overgaan naar de termijn van de Kamer, anders hebben we helemaal geen tijd meer voor vragen. Ik weet niet of mijn collega's dit ook zo beleven, maar goed.

De voorzitter: Ik onderschrijf het verzoek van de heer Hoogland en stel voor dat de heer Manfellotto zijn betoog afrondt, zodat we kunnen overgaan naar de vragenronde. Voordat we beginnen met de vragenronde

verzoek ik onze leden en de leden van het Federaal Parlement van België om rustig te spreken, zodat er parallel kan worden vertaald. Ik geef iedereen een minuut spreektijd om enkele vragen te stellen. We nemen al die vragen in één keer op, zodat de heer Manfellotto integraal op alle vragen kan reageren.

Mevrouw **Lahaye-Battheu**: Voorzitter, ik zal mijn best doen om de spreektijd te respecteren. Als voorzitter van de Belgische commissie Infrastructuur wil ik u in de eerste plaats danken voor de uitnodiging om deel te nemen aan dit rondetafelgesprek. Ik schets kort de stand van zaken vanuit het perspectief van onze commissie. Ik heb ook een vraag voor de heer Manfellotto.

Na onze vorige bijeenkomst van eind januari in de schoot van het Benelux-parlement – het was toen iets minder warm – is het besluitvormingsproces ten aanzien van de Fyra naar een hogere versnelling geschakeld. Helaas was dit niet op het spoor zelf. De raad van bestuur van de NMBS besliste op 31 mei om de Fyra definitief van het Belgische spoor te weren en het contract met AnsaldoBreda stop te zetten, nadat door twee onafhankelijke onderzoeksbureaus hallucinante gebreken waren vastgesteld. De veiligheid op de spoorwegen moet altijd onze eerste bezorgdheid zijn en primieren op de financiële en juridische consequenties die aan deze beslissing verbonden zijn. Ik wil u herinneren aan het feit dat onze Kamer in 2011 een bijzondere commissie heeft opgericht om de veiligheid op het Belgische spoor te onderzoeken; dit na het dramatische spoorincident in Buizingen waarbij wij 19 dodelijke slachtoffers te betreuren hadden en meer dan 170 gewonden.

In dit verband vraag ik de heer Manfellotto hoe hij de bewijzen – dus niet de beweringen, maar de bewijzen – die wij allemaal hebben gezien van de gebrekkige Fyra-treinen rijmt met onze topprioriteit: de veiligheid op onze spoorwegen.

Afsluitend zeg ik dat onze commissie op 4 juni van de NMBS en onze voogdijminister Labille een uitgebreide toelichting heeft gekregen op de beslissing om het contract stop te zetten. Die beslissing wordt breed gedragen.

De heer **Van den Bergh**: Voorzitter. Ik sluit mij uiteraard aan bij de woorden van mijn voorzitter in de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers. Om wat tijd te winnen, stel ik één concrete vraag aan AnsaldoBreda: hoe werd in alle stadia van het productieproces, dus in de tijd tussen de aanbesteding en bestelling in 2004 en het in dienst nemen van de treinen in december 2012, de productie gevolgd door technici van de NMBS en de NS?

De heer **Vandeput**: Meneer Manfellotto, ik noteer dat u zich geschoffeerd voelt. Maar u moet zich eens inbeelden hoe de Belgische en de Nederlandse belastingbetaler en de reizigers die gebruik wensten te maken van de door u geleverde treinen, zich vandaag moeten voelen. Ik heb daarom maar één vraag, ter verduidelijking. U beroept zich op een schrijven van 11 januari 2013 van – zo vermoed ik – de NMBS, waarin u wordt aangeklaagd om de niet-geleverde treinen alsnog te leveren. Ik stel u gesloten vragen. Kon u op 11 januari die treinen leveren? Had u die treinen op 31 mei 2013 kunnen leveren? Zo niet, welke termijn had u voorzien om uiteindelijk over te gaan tot de levering van uw treinen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. In Denemarken staan 19 treinen die het doen; dat zijn er 19 van de 83. 64 treinen doen het dus niet, en dat na 13 jaar. In Noorwegen zit er roest op spiksplinternieuwe trams en in Zweden wordt er een juridische strijd gevoerd over het leveren van ondeugdelijk materieel. In Nederland staan 9 treinen die alle verschillend

in elkaar zijn gezet. Vindt de heer Manfellotto zijn eigen verhaal dan toch geloofwaardig? Kan hij verklaren hoe de situatie is ontstaan? Ik heb de heer Manfellotto nog wel honderd vragen te stellen, maar laat ik er hier nog een stellen: komt u ook naar de parlementaire enquête die in Nederland wordt gehouden? Ik heb begrepen dat de heer Manfellotto in Nederland is gevestigd met een postbusbedrijf. Misschien werken daar ook een paar mensen voor. Het bedrijf is gevestigd in Amsterdam en staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Dit betekent dat hij verplicht is om te komen. De rechtspersoon heeft de verplichting om te verschijnen, vandaar deze vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik heet de heer Manfellotto welkom. Hij zegt dat hij hecht aan de veiligheid op het spoor en het belang van de reiziger. Hoe valt dat te rijmen met het rapport dat net verschenen is waarin de trein 2.000 strafpunten krijgt, terwijl 10 strafpunten in feite al voldoende zijn om de trein niet meer toe te laten op het spoor? Ik constateer ook dat de treinen al een halfjaar stilstaan. Het gaat hier waarschijnlijk om iets anders dan een klein probleem. De vakanties staan voor de deur. Zou de heer Manfellotto in een trein durven stappen die 2.000 strafpunten heeft?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De heer Manfellotto neemt de slachtofferrol op zich. Ik ben daarover verbaasd omdat de werkelijke slachtoffers de belastingbetalers in Nederland en België zijn. Ik heb een vraag voor hem. De heer Manfellotto zegt dat de door hem afgeleverde treinen degelijke producten zijn. Ik vraag mij echt af of dat het geval is. Want als dat het geval is, waarom rijden ze dan niet; niet in Nederland, niet in België, niet in Zweden en niet in Denemarken? Hoe kan hij volhouden dat het degelijke treinen zijn?

Verder zegt de heer Manfellotto dat de problemen met de treinen zijn ontstaan doordat het dagelijks onderhoud niet werd gepleegd. In dat geval ben ik benieuwd welk dagelijks onderhoud nodig was. Kan hij aangeven waarom een splinternieuwe trein dagelijks onderhoud nodig heeft?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Mijnheer Manfellotto, bedankt voor uw komst. Afgelopen maanden hebben de NS en andere partijen verschillende onderzoeken gedaan. AnsaldoBreda heeft daaraan bijgedragen. Welke onderzoeken naar de technische staat zijn in de afgelopen drie maanden gezamenlijk gedaan, nadat de treinen uit de dienst zijn genomen? En onderschrijft de heer Manfellotto de uitkomst daarvan? Publiekelijk is gezegd dat de contracten wat AnsaldoBreda betreft openbaar mochten worden gemaakt. Zijn die contracten vandaag ook meegenomen?

Er is gesproken over de keuringsbureaus. Afgelopen week kwam het bericht in het nieuws dat Lloyds zowel voor de opdrachtgever als voor AnsaldoBreda een opdracht heeft uitgevoerd. Kan de heer Manfellotto dat bevestigen en toelichten?

Tot slot merk ik op dat het verwijt is gemaakt dat het de opdrachtgever aan competentie ontbrak. Kan de heer Manfellotto aangeven waar dat uit blijkt?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik dank de heer Manfellotto voor zijn komst naar ons warme Nederland.

Ik heb een vraag die losstaat van de rol van alle betrokkenen aan Nederlandse, Belgische en ook Ierse zijde. Mijn vraag is niet zozeer technisch, maar gaat eerder over cultuur en samenwerking. Hoe moeten wij, als Nederlanders en Belgen of Vlamingen, vertrouwen hebben in een bedrijf dat een product dat is bedoeld voor Denemarken, opgepimpt met leer en al, levert aan de schurk Mouammar Kadhafi? Klopt dit verhaal? En

hoe moeten wij vertrouwen hebben in een bedrijf dat op deze wijze handelt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Als je in een winkel een apparaat koopt en dat blijkt niet te werken, kunt je teruggaan met je bonnetje en vervolgens krijg je je geld terug. Vindt de heer Manfellotto dat wij ons geld terug moeten krijgen als blijkt dat die treinen niet werken en wij ons bonnetje nog hebben? Deelt hij dus dit principe? Heeft Nederland daadwerkelijk opgezegd? Wanneer kreeg AnsaldoBreda voor het eerst duidelijkheid over het feit dat Nederland ontevreden was? Is er door België opgezegd? Wanneer hoorde de heer Manfellotto voor het eerst dat België ontevreden was?

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. In zijn betoog geeft de heer Manfellotto aan dat er een hoop foute beweringen de ronde doen. Kan hij dit staven, kan hij aangeven wat hij onder «foute beweringen» verstaat? In hoeverre is er extra druk uitgeoefend op de heer Manfellotto doel om de treinen operationeel te laten functioneren, terwijl die eigenlijk nog niet helemaal geschikt konden zijn?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de heer Manfellotto voor zijn komst naar dit parlement en voor zijn toelichting. In januari bleken de treinen defect te zijn. De problemen zouden binnen drie dagen opgelost zijn. Inmiddels zijn we vijf maanden verder, maar de oplossing is nog niet in zicht en experts zeggen dat het zeker nog anderhalf jaar gaat duren voordat het zo ver is. De certificering was op papier in orde, maar – en anderen refereerden daar al aan – waar tien strafpunten zijn toegestaan worden er 1.000 strafpunten gescoord. Hoe zijn die twee zaken – de werkelijkheid op papier en de realiteit van alle defecten – met elkaar te rijmen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. In de parlementaire enquête zullen we terugkijken. Wat mij betreft is vandaag het startpunt van: hoe gaan we verder? Hierover een aantal vragen. Als de NS besluit om door te gaan met de Fyra, zou dat heel veel extra kosten met zich brengen. Heeft AnsaldoBreda tegenover de NS aangegeven dat het bereid is om de extra kosten voor retrofitting, extra onderhoud en versnelde afschrijving in dat geval voor zijn rekening te nemen? Hoe beoordeelt de heer Manfellotto de mogelijkheid van zijn bedrijf om langdurig, effectief en structureel die service aan de NS te leveren, ook gezien de ervaring in de Scandinavische landen waaraan een aantal collega's reeds heeft gerefereerd. Welke rol heeft Lloyd voor AnsaldoBreda gespeeld? En is AnsaldoBreda bereid om zijn positie verder toe te lichten in de Nederlandse parlementaire enquête?

De **voorzitter**: Ik hoor dat er een halfuur beschikbaar is voor de beantwoording. Ik stel voor, de vragen per persoon te beantwoorden en om steeds een blokje met vertaling in te lassen. Is dat akkoord?

De heer **Manfellotto**: Ik dank u voor uw vragen. Helaas heb ik niet de tijd gekregen om mijn statement af te maken. Omdat er veel gemeenschappelijke punten waren, wil ik eerst als zodanig een paar algemene antwoorden geven. Vooropgesteld: een hogesnelheidstrein is geen trein, maar een systeem. En het gaat niet alleen om de systemen in de Scandinavische landen. Omwille van de discretie jegens die opdrachtgevers wil ik daar niet over spreken. AnsaldoBreda ontwerpt en managet hogesnelheidstreinsystemen, met name in Italië. Daar rijden dagelijks 60 treinen wel 1.000 km met een snelheid van 300 km/u, en met

een punctualiteit van 95%. Elke vijf minuten vertrekt er een. Een en ander betekent dat er onderhoudsarrangementen voorhanden zijn, die elke nacht ten uitvoer worden gebracht in een samenwerking tussen opdrachtgever en de leveranciers. Wij vinden niet dat de activiteiten van de leverancier ophouden nadat een trein is geleverd, maar daarvoor is wel de medewerking van de cliënt noodzakelijk.

U hebt het over de problemen in Denemarken, maar informeert u bijvoorbeeld ook eens naar hoe tevreden men daar is over het metrosysteem in Kopenhagen, dat daar ooit door AnsaldoBreda is gerealiseerd. AnsaldoBreda voert het onderhoud daarvoor uit in samenwerking met de opdrachtgever; co-makership dus. Dit samenwerkingsverband begint bij het ontwerp van het systeem en blijft bestaan gedurende de gehele levensduur van het systeem. Het is normaal dat treinen in de ingebruiknamefase aanvankelijk tuningsmoeilijkheden ondervinden, problemen van afstelling en afstemming. Het is ook normaal dat er na vijf weken van louter testritten – de periode van internationale service beslaat immers vijf weken – nog problemen waren. Ik heb zelf meegewerkt aan de integratie van het signaleringssysteem van de Thalys en ik kan me nog herinneren hoelang dat afstemmen van het systeem in beslag nam. Met problemen van dezelfde aard kampte een concurrent van ons in Italië met een nieuwe trein, maar die duurden langer dan een jaar en waren bovendien veel groter. Die zijn gesignaleerd, maar niet als ernstig beschouwd. Ik begrijp niet waarom er bij kwesties rond niet-Italiaanse treinen, bijvoorbeeld uit Duitsland, Frankrijk of Japan, nooit zo veel rumoer ontstaat als bij ons. Niet iedereen weet bijvoorbeeld dat in Japan, in dezelfde periode dagen als die van de sneeuwproblematiek, een hogesnelheidstrein is ontspoord, en wel met een snelheid van 20 km/u. Ik wil echt niet de slachtofferrol op mij nemen; ik neem mijn verantwoordelijkheden. Ik houd staande wat ik eerder heb gezegd. Er was sprake van een gebrek aan competentie gedurende de uitvoering van het gehele project. Ik herinner u eraan dat de vennootschap die het contract beheerde, een financiële instelling was onder lers recht.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Manfellotto om de vragen te beantwoorden. We zijn inmiddels tien minuten bezig en hij heeft nog slechts 20 minuten voor de rest van zijn beantwoording.

De heer **Manfellotto**: Met deze antwoorden meende ik te reageren op alle aantijgingen. U stelt mij vragen die uiteindelijk neerkomen op veiligheid en ik moet hiervoor het een en ander uitleggen.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar ik constateer dat de heer Manfellotto tien minuten aan het woord is geweest en dat hij nog geen enkele vraag concreet heeft beantwoord.

De heer **Manfellotto**: Goed. Over die 2.000 gesignaleerde minpunten zeg ik het volgende. Naast van foto's, is er sprake van een rapport dat wij nooit hebben gezien. Wij hebben dat rapport wel opgevraagd, maar tot op heden niet ontvangen.

Ja, ik denk dat de contracten openbaar zijn. Ik heb geen enkele reden om die contracten niet te tonen, tenzij mijn cliënt daar niet mee instemt. In antwoord op de vraag over het bonnetje: een trein is niet hetzelfde als iets waarvoor je een bonnetje krijgt. In de samenwerkingsfase met de cliënt hebben wij, ongeveer een jaar geleden, een servicecontract in het vooruitzicht gesteld. Dat werd toen gewaardeerd. Er wordt gerefereerd aan berichten waar niets van klopt. Er doet veel onwaars de ronde. Ik heb informatie van verschillende aard onder ogen gekregen, die compleet bezijden de waarheid is. Bijvoorbeeld de bewering dat deze trein is voorzien van een remsysteem voor 160 km/u. Een mevrouw vroeg mij om meer te vertellen over de bewering dat wij een

binnen drie dagen een reparatie zouden verrichten. Hierbij is zeker sprake van vervormde berichtgeving. Binnen drie dagen hebben wij onze ploeg gestuurd. Binnen een maand hebben wij een technische oplossing ontworpen, nagezien, gevalideerd en in de trein aangebracht, om aan eventuele toekomstige verschijnselen van sneeuwproblematiek het hoofd te bieden. Binnen dertig dagen – ik weet nog precies dat het op 14 februari was – hebben wij die oplossing in de trein aangebracht.

Natuurlijk zijn wij helemaal beschikbaar als de NS ons vraagt om weer door te gaan. Wij vinden zelfs dat dat de enige oplossing is voor de korte en langere termijn. Je kunt je toch niet voorstellen dat er een betere oplossing zou zijn, waar het publiek tevreden mee zou zijn en die niet te veel geld zou kosten.

Wat Lloyds betreft, dat is een erkende instelling. Samen met twee andere erkende instellingen heeft het voor een assessment en een certificering gezorgd.

Ik hoop dat ik nu geen vragen heb vergeten. En als u mij vraagt hoe ik de problemen kan oplossen, wil ik u en journalisten graag uitnodigen in onze fabrieken, waar u kunt zien hoe wij werken.

De voorzitter: Ik ga nog even de openstaande vragen langs.

De heer Van den Bergh heeft gevraagd hoe het productieproces in Italië werd gevolgd door NS en NMBS.

De heer **Manfellotto:** Pardon, ik was even afgeleid. Het is allemaal geregistreerd. Er zijn dagelijks technische en ook assessmentmensen geweest die het gehele proces hebben gevolgd.

De voorzitter: De heer Vandeput heeft nog gevraagd of u daadwerkelijk de treinen had kunnen leveren op 11 januari, op 31 mei of op een ander moment.

De heer **Manfellotto:** Op 11 januari hebben wij een brief gekregen waarin sprake was van de overdracht van twee treinen; een voor Nederland en een voor België. Zij verzochten ons om te leveren volgens het programma dat wij waren overeengekomen. Het waren de eerste twee treinen die toen zijn teruggekeerd voor een test. De laatste twee treinen worden nog afgemaakt in Pistoia, maar dat waren treinen die al op de baan waren. Die zijn teruggekeerd naar Pistoia vanwege de homologatiefase.

De voorzitter: De heer Hoogland heeft gevraagd of de heer Manfellotto eventueel bereid is om mee te werken aan de parlementaire enquête.

De heer **Manfellotto:** Ik heb niets te verbergen. Het hangt een beetje van mijn afspraken af of ik kan, maar ja, graag.

De voorzitter: De heer Bashir heeft gevraagd waarom nieuwe treinen dagelijks onderhoud nodig hebben. Kunt u daar nog op ingaan?

De heer **Manfellotto:** Ik dacht dat ik dat al had uitgelegd. Alle nieuwe treinen hebben onderhoud nodig. Ook de Thalys, al doet de NS dat niet. Onderhoud betekent niet dat alles dagelijks gecontroleerd wordt; dat hoeft nu ook weer niet. Er zijn standaardcontroles net zoals bij vliegtuigen, maar daarvoor heb je een competente organisatie nodig. Deze vraag verbaast me eigenlijk, want dit zou geïncorporeerd moeten zijn in het contract.

De voorzitter: De heer De Rouwe heeft nog twee vragen gesteld die niet zijn beantwoord. Allereerst: welke onderzoeken heeft AnsaldoBreda zelf in de afgelopen maanden gedaan?

De heer **Manfellotto:** Wat voor onderzoeken?

De **voorzitter**: U bent betrokken geweest bij de acties na december. Hebt u zelf een tegenonderzoek gedaan naar de staat van het materieel en naar oplossingen?

De heer **Manfellotto**: Ja, samen met de Nederlandse en Belgische collega's hebben wij dat natuurlijk allemaal uitgevoerd. Iedere keer dat ik kan – en dat is minstens twee keer per week – bekijk ik de toestand van de trein, in Pistoia. En als ik hier ben, kijk ik er natuurlijk ook naar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was: deelt u de uitkomst van de onderzoeken die in de afgelopen weken zijn gedaan?

De heer **Manfellotto**: Dat is nu juist wat mij zo bevreemdt. Er was een plan om alle kinderziekten te herstellen en de open points aan te pakken. Er was een plan voor om dit ook in het najaar voor elkaar te hebben. Op 13 mei hebben wij vernomen dat wij door zouden gaan. Toen bleek dat de uitkomst van deze technische rapporten en onderzoekstructuren gewoon positief waren. Ik heb hiervan bewijsmateriaal van het verantwoordelijke team. Dat zegt dat de verwachtingen goed zijn en dat het operationeel allemaal in orde was. In de audits van eind april staat: «AB impressed with open mindedness, 100% availability, friendliness, willingness to learn and to cooperate», «The AB engineering team present is a mature and professional team. They've kept a good record of the design process, a process where the final design review was already completed 5–6 years ago», «We've found proof of a well executed FMECA/Safety-case/RAMS-LCC process. Well executed in terms of structure, depth, detailing and quality». Dus natuurlijk waren mijn verwachtingen na deze bijeenkomst gewoon positief; dat kon ook niet anders.

De **voorzitter**: Ik heb nog een praktisch verzoek: is het mogelijk dat onze Kamer en het Belgische parlement een kopie van deze stukken krijgen?

De heer **Manfellotto**: Het is mijn persconferentie in Napels.

De **voorzitter**: Die laten wij even verspreiden onder de leden.

De heer De Rouwe had nog een vraag. Hij ging in op uw stelling dat de Ierse opdrachtgever van het project onvoldoende competent was om als opdrachtgever te fungeren. Zijn vraag was: op grond waarvan hangt u die stelling aan?

De heer **Manfellotto**: Ik baseer dat gewoon op feiten. We hebben er eindeloos veel tijd aan besteed om onze eisen en voorwaarden uit te leggen. En het zal ook blijken uit het stuk van de persconferentie dat ik u zojuist heb overhandigd. Daarin toonde het team van NS de fouten aan die nog moesten worden hersteld, die niet alleen de trein betroffen, maar ook de infrastructuur, het personeel, de machinisten en het onderhoud.

De **voorzitter**: Dank u wel. De heer De Graaf heeft gevraagd of het klopt dat AnsaldoBreda ook materieel heeft geleverd aan het Libië van Kadhafi.

De heer **Manfellotto**: Ja, ik ken dit verhaal, ook al gebeurde dit voordat ik bij het bedrijf was. Op commerciële basis is er iets geleverd omdat Libië een hogesnelheidslijn van 1.000 km had besteld. Dat was aanvankelijk aan een Chinese opdrachtnemer gegeven. Ik denk dat men ik die tijd niet goed kon beoordelen wat het betekende om een trein te leveren.

De **voorzitter**: De laatste vraag die nog openstaat is die van mevrouw Van Veldhoven: is AnsaldoBreda in staat om de extra kosten voor reparatie, extra onderhoud en verdere afschrijvingen te financieren?

De heer **Manfellotto**: Het contract voorziet erin dat alles wat het niet doet, wordt gerepareerd. Dus als er dingen zijn die het niet doen, zal AnsaldoBreda ze repareren. Na de levering is er een mogelijkheid om over een full-servicecontact te onderhandelen. Wij nemen onze totale verantwoordelijkheid hiervoor.

De **voorzitter**: Ik kan mij voorstellen dat er nog vele andere vragen leven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb gevraagd wanneer er is opgezegd door België en wanneer door Italië.

De **voorzitter**: Collega's, ik moet een punt van orde maken. Ik weet dat onze Belgische collega's op tijd moeten vertrekken. Voor deze bijeenkomst hebben we een uitloop van ongeveer een halfuur. Ik denk dat we onderweg bijna drie kwartier hebben verloren. Nu nog een halfuur extra zou betekenen dat het kerndoel van deze bijeenkomst, de maatregelen voor de korte termijn en de langere termijn, gaat lijden onder het uitlopen van dit blok. U moet zich dit wel realiseren. Als u er behoefte aan hebt, is enige uitloop dus mogelijk, maar ik stel voor om vast te houden aan de afgesproken planning.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn probleem daarmee is als volgt. U hebt een aantal vragen van de leden herhaald en die zijn beantwoord. Maar de leden die iets verder achteraan zitten... Ik heb een heel concrete vraag: wanneer is er opgezegd? Ik heb daar nog geen antwoord op. Ik zou dat antwoord in dit blok wel graag krijgen.

De **voorzitter**: Die vraag is inderdaad gesteld.

De heer **Manfellotto**: Nederland heeft ons nog niet geschreven en nog niets officieel opgezegd. Dat hebben wij alleen maar vernomen uit de pers.

De heer **Klein** (50PLUS): Ik heb nog een vraag gesteld die er met name over ging of u onder druk bent gezet om sneller te leveren, terwijl u dat eigenlijk helemaal niet kon.

De heer **Manfellotto**: Nee, geen enkele druk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had specifiek gevraagd naar de vervroegde afschrijving, omdat die belangrijk is voor het toekomstige plaatje. De treinen zijn volgens de NS veel eerder aan het eind van hun levensduur. Dan zijn ze eigenlijk per jaar veel duurder dan was voorzien. Dat heeft niks te maken met een full-servicecontract achteraf, maar gewoon met een trein die veel minder lang meegaat, waardoor de kosten per trein veel hoger zullen zijn. AnsaldoBreda zou dus ook bereid zijn om dat deel voor zijn rekening te nemen, zodat wij straks goed de balans kunnen opmaken met betrekking tot de financiële consequenties van de keuze die wordt gemaakt?

De heer **Manfellotto**: Wat u zegt, zijn zaken waarvan ik geen weet heb. Ik heb hier geen documentatie over gezien. Ik heb die wel gevraagd, maar ik heb die stukken niet gekregen. Ik weet niet waarom ik die niet krijg. Wie zegt dat die treinen korter meegaan? Het zijn woorden, maar ik ben een ingenieur en ik wil naar de feiten kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hij heeft net toch gezegd dat hij betrokken was...

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Van Veldhoven. Ik stel voor om nu echt af te ronden. Als we hierover in discussie gaan, zitten we hier echt over een halfuur nog over te praten, wat weer ten koste zou gaan van de volgende blokken. U hebt zelf gezegd dat die prioriteit hebben in de hoorzitting van vandaag.

Ik stel voor dat wij hiermee de discussie afronden. Ik dank de heer Manfellotto voor zijn bijdrage. Ik stel ook voor dat wij vijf minuten schorsen voor een wisseling van de wacht.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Nog wel een puntje van orde. Omdat er heen en weer een heleboel beweringen zijn geuit, stel ik het op prijs als er op enig moment een transcriptie komt; ook omdat de vertalingen natuurlijk heel beperkt zijn.

De **voorzitter**: Ik kan melden dat er sowieso, en in afwijking van de normale hoorzittingen, een woordelijk verslag wordt gemaakt van deze hoorzitting. Dat zal over ongeveer een week beschikbaar zijn voor de leden en voor de Belgische collega's.

Ik schors de vergadering voor 5 minuten.

De vergadering wordt geschorst van 17.50 uur tot 17.55 uur.

Programma Blok 2: Tijdelijke oplossingen

1. NS, dhr. Meerstadt (president-directeur)
2. NMBS, dhr. Descheemaeker (gedelegeerd bestuurder)
3. ProRail, dhr. Thomassen (manager capaciteitsverdeling)
4. Infrabel, dhr. Thiry (verantwoordelijke planning en capaciteitstoewijzing)
5. Belgische Kamer, mw. Lahaye-Battheu (Open VLD)
6. Belgische Kamer, dhr. Van den Bergh (CD&V)
7. Belgische Kamer, dhr. Vandeput (N-VA)

De **voorzitter**: Ik denk dat we dit blok moeten inkorten tot een uur. Ik wil namelijk dat onze Belgische gasten ook nog kunnen meegenieten van het derde blok.

Ik geef onze gasten, die ik hierbij hartelijk welkom heet, de gelegenheid voor een kort statement, om het tweede blok te openen.

De heer **Meerstadt**: Voorzitter. Geachte leden van de vaste Kamercommissies. Geachte aanwezigen. De aanleiding voor dit rondetafelgesprek is helder: wij moeten u de nodige duidelijkheid verschaffen over onze alternatieven voor de hogesnelheidsverbinding met Brussel, na ons besluit om niet verder te gaan met de treinen van het type V250. We praten over een onderwerp dat emoties oproept. Dat merk ik in contacten met onze klanten, met onze medewerkers en met alle partijen die zich nauw bij onze dienstverlening verbonden voelen, waaronder velen van u. En terecht. We hebben het over een project waarvan wij allen veel verwachtingen hadden. De teleurstelling dat het project niet zoals gehoopt doorgaat, is groot, zeker ook bij mij. Ik ga de gestelde vragen graag beantwoorden. Al onze NS-collega's staan klaar. Ze gaan met energie, toewijding en de hulp van NMBS zorgen voor een oplossing: een goede treinverbinding tussen Nederland en België voor onze reizigers. Op 29 mei hebben wij vastgesteld, geen vertrouwen te hebben in de treinstellen van het type V250, bedoeld voor een snelle en frequente verbinding van Fyra tussen Amsterdam en Brussel. Dat besluit werd voorafgegaan door een ingrijpende maatregel op 17 januari van dit jaar: het veiligheidshalve uit dienst nemen van alle V250's, nadat een bodemplaat van een treinstel was losgeraakt. Ik beklemtoon dat wij tot op dat

moment al het nodige te stellen hadden met de betrouwbaarheid van deze trein, maar geen reden hadden voor twijfel over de veiligheid. Ze waren door de bevoegde instanties, zowel in Nederland als in België, officieel toegelaten. Tot aan het incident met de bodemplaaf. Toen hebben we geen seconde gearzeld. Het uiteindelijke besluit om af te zien van dit type trein hebben we vervolgens niet lichtvaardig genomen. De uitvoering van ons plan om met de V250 naar Brussel te gaan rijden, heeft vele jaren in beslag genomen en grote inspanningen en investeringen van ons bedrijf gevraagd. Dat betekent dat wij nu juridische experts inzetten voor de afwikkeling hiervan.

In januari dit jaar hebben wij, direct nadat wij onze V250's uit dienst namen, een taskforce opgericht onder fulltime-leiding van mijn collega Merel van Vroonhoven, hier ook aanwezig. Die taskforce heeft twee opdrachten meegekregen. Een ervan was het onderzoek naar de technische gesteldheid van de treinen. De conclusies daarvan zijn bekend: het vertrouwen is weg. Ik heb vanaf 17 januari meerdere keren gezegd: wij bekijken of, en zo ja hoe, de Fyra kan terugkeren. De V250 komt alleen terug als deze betrouwbaar voor reizigers kan worden ingezet. Welnu, een ding is duidelijk: het vertrouwen is niet teruggekomen. Het uitvallen van de V250 heeft op de korte termijn vervelende gevolgen voor de reizigers. Dat betreuren wij zeer.

De tweede opdracht aan onze taskforce was om op zoek te gaan naar realistische alternatieven, voor het geval zou blijken dat de V250 definitief door het ijs zou zakken. Niet alleen op de korte termijn, waar we het nu over hebben, maar ook op de langere termijn, die straks aan bod zal komen. Die verkenning is grondig gedaan. We hebben alle alternatieven in kaart gebracht, we zijn op zoek gegaan naar andere treinen bij collega-vervoerders, bij fabrikanten en bij leasemaatschappijen. We hebben nieuwe vervoersscenario's gewogen en doorgerekend en we hebben actief geluisterd naar reizigersorganisaties, betrokken gemeenten en politici. Met het verdwijnen van de V250 is nu ook ruimte gekomen om deze nieuwe klantwensen te honoreren.

Ik zal dit perspectief voor de reiziger doornemen, mij daarbij in eerste instantie concentrerend op de kortetermijnoplossing, dat wil zeggen voor 2013 en 2014. Met de start van de nieuwe Fyra-dienstregeling in december 2012 hadden wij de intercity naar Brussel, beter bekend als de Benelux-trein, uit dienst genomen. Toen de Fyra wegviel, bleef voor de reiziger de keus tussen de stoptrein en de Thalys. Dat kan niet waar zijn, was daarop de begrijpelijke reactie van velen. De allereerste zorg was daarom om op de zeer korte termijn weer een intercitydienst over het normale spoor te laten rijden. Dat is gelukt: vanaf Den Haag Hollands Spoor rijdt een intercity naar Brussel, mede dankzij de medewerking van ProRail en onze collega's van NMBS en Infrabel, hier ook aanwezig. Ook hebben de collega's van NMBS hard gewerkt aan de tijdelijke intercity Roosendaal-Antwerpen. Deze zal ook gedurende de zomer worden ingezet om de vakantiedrukke op te vangen.

Voorzitter. Ik sluit af. Wat gaan wij dan concreet doen? De frequentie op de klassieke lijn op het traject Den Haag-Brussel wordt na de zomer direct verhoogd naar tien per richting per dag. In overleg met NMBS willen we dat zo snel mogelijk verder uitbreiden. En dan de hsl. Over de HSL-Zuid rijden nu van Amsterdam naar Brussel negen Thalys-treinen per dag. Dat aantal brengen wij samen met NMBS en SNCF op korte termijn naar elf, waarvan zoals het zich laat aanzien er twee de eindbestemming Lille zullen krijgen. Dat gaat via Brussel, maar het brengt ook een nieuwe directe verbinding tot stand. Tegelijk gaan we hoogfrequent in het binnenland op de HSL-Zuid rijden met een halfuursverbinding tussen Amsterdam en Breda. In oktober zetten we met een extra trein in de ochtend- en avondspits ook al de stap naar een kwartierdienst. Wij zetten alles op alles om zo snel mogelijk ook over de grens de hogesnelheidslijn weer te gebruiken, naast de Thalys. Onze reizigers in Nederland en België

mogen dat van ons verwachten. Straks schetsen wij u het langetermijnperspectief.

De heer **Descheemaeker**: Voorzitter. Dames en heren, het is moeilijk te praten na Bert Meerstadt, want onze twee organisaties werken samen aan de oplossingen. Wat hij heeft gezegd, geldt ook voor NMBS. We zorgen ervoor dat onze teams dag en nacht, zeven op zeven, werken aan de oplossingen. Dat is niet zo eenvoudig, dat kunt u begrijpen. U volgt allemaal het V250-dossier al heel lang. Er zit hier veel expertise aan politieke kant, dus ik denk dat het dan ook het verstandigst is dat we straks ruim tijd geven voor gedetailleerde vragen, om in de volgende dagen een inhoudelijk debat mogelijk te maken. Ik zou u graag uitnodigen om, als we nadenken over de korte en de lange termijn, een andere transportmodus te nemen: een helikopter, om zo een helikoptervisie op de problematiek te geven. Een bekende Nederlander heeft ooit gezegd: elk nadeel heb zijn voordeel. In deze vreselijke situatie waarin we de reiziger hebben gebracht, zijn er mogelijkheden. Wat hebben we geleerd? Ik denk dat we wat betreft de ambitie van 2000 om alle klassieke treinen opzij te schoppen en alleen nog met hogesnelheidstreinen te rijden, nu al geleerd hebben dat een gezonde mix tussen klassieke treinen en hogesnelheidstreinen ideaal is voor de verschillende reizigerssegmenten die we moeten bedienen. Ik denk dat Nederland en België kunnen winnen bij internationale verbindingen met Parijs, Londen en Duitsland. Ik denk dat dat belangrijk is voor onze reizigers en voor onze economie. Ik denk dat het voor studenten, voor pendelaars en voor grensoverschrijdend verkeer belangrijk is dat we ook klassieke treinen met een ruim aanbod aan stopplaatsen hebben. Wat zijn de arrangementen geweest in 2000 op grond waarvan we 32 hogesnelheidstreinen heen en terug lieten rijden tussen Amsterdam en Brussel? Door de akkoorden van december 2012, vlak voor de Fyra startte, is dat aantal zelfs omhoog gebracht naar 34, en werd het speelveld verruimd met een bediening van Breda. Dat is belangrijk. Ik denk dat we nu – elk nadeel heb z'n voordeel – in staat moeten zijn om ten minste deze 34 treinen heen en terug in een ideale mix te positioneren, met zowel klassieke treinen als hogesnelheidstreinen: Thalys, Eurostar, de klassieke nieuwe Benelux, de trein van de Lage Landen, Den Haag terug naar Amsterdam, we spreken over Eindhoven en uiteraard over de bediening van Breda. We hebben nu de mogelijkheid. Ik denk dat de reiziger ons nog een kans geeft om een goede, gezonde mix te brengen. Er is een probleempje. Onze technici en onze planningsmensen werken heel goed samen, maar onze financiële mensen stuiten op de verschillen in de twee landen op het gebied van infrastructuur. Ik doel niet op de staat van de infrastructuur, want de collega's aan mijn rechterzijde houden die in de best mogelijke staat, maar wel op de toegangsrechten tot die infrastructuur. Wij hebben per trein in België relatief hoge infrastructuurkosten. Dat is het systeem; zo is dat nu eenmaal. Dat werkt een beetje remmend op het aantal treinen dat je brengt. Terwijl Nederland, met de hsl-concessie, met vaste kosten zit, wat eigenlijk uitnodigend werkt om zo veel mogelijk treinen te laten rijden. Dan zit je met twee financiële systemen die je op een verstandige wijze samen moet brengen. Ik denk dat politiek België en politiek Nederland daarbij een grote ondersteuning kunnen geven om van deze moeilijkheden tot een gezonde mix van treinen te komen.

De heer **Thomassen**: Dank u wel. Beste parlementsleden. Ik praat u graag bij over de bijdrage van ProRail aan oplossingen voor de spoorverbinding tussen de Randstad en Brussel. In het eerste deel informeer ik u over de verbindingen die tot stand zijn gekomen in de huidige dienstregeling van 2013, en over die van 2014.

Ik begin met 2013. Sinds het wegvallen van de Fyra-verbinding Amsterdam-Brussel is ProRail nauw betrokken bij de totstandkoming van

een alternatieve treinverbinding. Op 28 januari heeft ProRail tijdens de hoorzitting van het Benelux-parlement aangegeven, direct met alle betrokken partijen te zijn gestart met het in kaart brengen van de mogelijkheden op het spoor. ProRail heeft toen de volgende indicatie gegeven ten aanzien van de ruimte op het spoor in Nederland. Het treinpad van en naar Den Haag is in Nederland beschikbaar te maken, ook voor zestien keer per dag. Het treinpad van en naar Amsterdam vraagt om aanpassing van de binnenlandse reizigersdienst tussen Schiphol en Leiden. Sindsdien zijn we met Infrabel aan de slag gegaan om zo snel mogelijk de benodigde spoorcapaciteit tot stand te brengen. Dit heeft ertoe bijgedragen dat de vervoerders sinds medio maart acht keer per dag de verbinding Den Haag-Brussel aan de reizigers kunnen aanbieden. Momenteel werken we mee aan de door NS gevraagde uitbreiding naar tien treinen per dag, ingaande 7 oktober, wat in te passen is in de infrastructuur. Dit geldt ook voor de uitbreiding van de frequentie van de Thalys. Ik hecht eraan te vermelden dat goederenvervoerders hun bereidwillige medewerking hebben verleend aan bovenstaande uitbreidingen.

Tot zover 2013. Ik kijk graag met u vooruit naar de dienstverlening voor 2014, waaraan we nu hard werken. Die dienstregeling gaat in per 15 december van dit jaar. Tot 8 april konden gerechtigden hun treinpaden voor 2014 bij ProRail en Infrabel aanvragen. Op basis van de aanvragen en de internationale afstemming doet ProRail op 1 juli een voorstel voor een ontwerpdienstregeling voor het hele spoor en voor alle vervoerders. ProRail faciliteert en regisseert hierbij tijdens de verdeling een proces waarbij we met vervoerders proberen, eventuele strijdige aanvragen tot een oplossing te brengen. Waar nodig doen we hiertoe voorstellen. Mochten partijen er niet uitkomen, dan hakt ProRail op basis van de prioriteringsregels uit de AMvB capaciteitsverdeling de laatste knopen door. Op 19 augustus is de definitieve dienstregeling voor 2014 bekend. Concrete aanvragen voor of wijzigingen van treinpaden die na 8 april zijn ingediend, neemt ProRail in behandeling als de zogenaamde ad-hocspelregels, met als basisprincipe «wie het eerst komt, die het eerst maalt». Ook hierbij proberen we zoveel mogelijk aanvragen te honoreren ten behoeve van de dienstverlening van de vervoerders aan hun klanten. Wel dienen de eerder uitgegeven capaciteitsrechten gerespecteerd te worden.

Omdat het leggen van de puzzel voor 2014 nog gaande is, is het niet mogelijk nu al definitief uitsluitel te geven hoe de dienstregeling in 2014 tussen Nederland en België eruit komt te zien. Infrabel en ProRail zijn zich terdege bewust van het belang van een verbinding tussen beide landen, en zetten zich volledig in om zestien treinpaden per dag over het conventionele spoor tussen Den Haag en Brussel aan te kunnen bieden. Extra treinpaden daarboven vergen een aanpassing, net als bij de doortrek naar Amsterdam, van de binnenlandse treindiensten. Vanzelfsprekend zet ProRail zich ook volledig in voor de verdere uitbreiding van de dienstregeling over het hsl-spoor.

De heer **Thiry**: Voorzitter. Voor de internationale verbinding tussen Nederland en België wijst Infrabel, net als de andere aanvragen, de capaciteit toe op de Belgische spoorinfrastructuur. Dat weet u allemaal. Infrabel probeert dus aan de wensen van alle spoorwegondernemingen zo veel mogelijk tegemoet te komen en de gevraagde rijpaden toe te wijzen wanneer de infrastructuur dit toelaat, en verenigbaar is met de andere aanvragen.

Hoe wordt een dienstregeling in België georganiseerd? De toewijzing van capaciteit voor de jaardienstregeling van december 2013 tot december 2014 zal gebeuren op basis van de aanvragen die Infrabel heeft ontvangen op 8 april 2013, volgens de Europese en nationale wetgeving. Momenteel worden alle aanvragen bestudeerd, zodat Infrabel eerst tegen juli de

voorstellen van rijpaden aan de spoorwegondernemingen bekend kan maken. Deze voorstellen worden door Infrabel en ProRail aan beide zijden van de grens op elkaar afgestemd, om tot geharmoniseerde rijpaden te komen. Na akkoord van de spoorwegondernemingen kunnen de definitieve rijpaden dan tegen 19 augustus 2013 worden toegewezen, en niet vroeger. Concreet zullen de voorstellen naast de Thalys-verbinding tussen Parijs en Amsterdam via Brussel en Antwerpen ook de klassieke verbinding tussen Brussel en Den Haag bevatten. Voor deze laatste verbinding ontvingen Infrabel en ProRail twee concurrerende aanvragen, namelijk een van Icespeed en een van TATA. De laatste aanvraag werd in België ingediend via een spoorwegonderneming, en niet rechtstreeks door een authorized obligant. In samenwerking met ProRail heeft Infrabel daarom een coördinatieprocedure opgestart om tot een oplossing te komen die voor de betrokken partijen aanvaardbaar is. Hierbij valt op te merken dat de structuur van de Belgische dienstregelingen wat verschilt van die in Nederland. In België rijden de klok vaste treinen in een uurcadans, waardoor het niet mogelijk is om een bestaand rijpad met 30 minuten te verschuiven. Voor de Brusselse noord/zuid-verbinding dient rekening te worden gehouden met de aanvragen van piekurtreinen in de ochtend- en avondspits. Met deze randvoorwaarden zullen zestien rijpaden per dag en per rijrichting op de intercity Brussel-Den Haag kunnen worden ingepland in een uurcadans. Wat niet voor 8 april is aangevraagd, zal worden behandeld in de restcapaciteit. Dat is begin 2013 het geval geweest met de tussenoplossing voor het grensoverschrijdende verkeer tussen België en Nederland, waarvoor eerst tijdelijke oplossingen tussen Antwerpen en Roosendaal werden gevonden, per 11 maart 2013 gevolgd door een twee-uurs-intercityverbinding tussen Brussel-Zuid en Den Haag Hollands Spoor.

De **voorzitter**: Ik kom toe aan de vragen. Ik verzoek de leden langzaam te spreken, waarmee de heer Thiry zeer kan worden geholpen.

Mevrouw **Lahaye-Battheu**: Dat zal ik doen, voorzitter. Ik dank de genodigden voor hun tussenkomst en toelichting op de tijdelijke oplossing. Ik heb drie korte vragen. Ik wil terugkeren naar de respectievelijke beslissingen om het contract met AnsaldoBreda stop te zetten. Op dat punt zat er toch wat storing op de anders gesmeerde Belgisch-Nederlandse lijn. Ik bedoel daarmee dat de beslissing door NMBS op een open en gemotiveerde manier is genomen, en ook is geformaliseerd, terwijl de beslissing bij NS later zou zijn genomen en niet zo duidelijk is. Vandaag hoorden we van de CEO van AnsaldoBreda dat die beslissing eigenlijk nog niet zo geformaliseerd is dat het contract officieel is opgezegd. Kan ik daar nog wat toelichting op krijgen, zodat eventuele verkeerde berichten uit de wereld worden geholpen? Dan een tweede vraag over het inzetten van het materieel op de vrijgekomen Fyra-rijpaden. NMBS en NS zoeken waarschijnlijk wel naar extra capaciteit om op die rijpaden in te zetten. Op welke manier gebeurt dit? Wat is de timing? Wat zijn de plannen op dit punt? En dan een laatste vraag voor ProRail over het traject van de Benelux-trein. Wat is het overschot aan capaciteit op dit traject nog? Zitten daar nog groeimogelijkheden?

De heer **Van den Bergh**: Dank u wel voorzitter. Dan komen we bij het aanbod voor de korte en de lange termijn. Het is essentieel dat we vandaag proberen op een lijn te komen als het gaat om het aanbod naar de toekomst toe. Ik denk dat dat op korte termijn vrij goed zit, maar op lange termijn zie ik qua ambities nog enig verschil tussen Belgische en Nederlandse zijde. Dan gaat het vooral over de zogenaamde mix tussen het hogesnelheidsaanbod en de klassieke treinen. Maar op korte termijn

noteer ik dat 7 oktober de startdatum zal zijn van het aanbod van tien treinen. Op 15 december gaan we dan naar zestien treinen. Eerder verklaarde mijnheer Descheemaecker dat we van tien naar twaalf zouden evalueren, en daarna mogelijk naar zestien. Maar hij had wel enig voorbehoud. Gaat het om zestien treinen? De tweede vraag is meer een vaststelling. Ik betreur het een beetje dat we vandaag nog geen zekerheid hebben over het doortrekken van deze verbinding tot in Amsterdam. Ik denk dat daarover zo spoedig mogelijk zekerheid geboden moet worden. Tot slot kom ik toe aan de verbinding tussen Antwerpen en Breda. Dat was een van de verbindingen die begin december 2012 in het vooruitzicht werd gesteld vanaf april. Gezien de omstandigheden is dat uiteraard niet doorgedaan. Nu zijn er binnenlandse treinen geschrapt omwille van de komst van de Fyra, maar die binnenlandse treinen zie ik vandaag niet terugkomen. Verder zie ik geen verbinding op relatief korte termijn tussen Antwerpen en Breda. Ik ben er sterk voor om dit mee te nemen in de verdere plannen.

De heer **Vandeput**: Dank u wel voorzitter. Dank u wel heren voor uw toelichting vandaag. Ik stel vandaag vast dat het een wens is om te gaan naar een uurverbinding op normale basis, maar dat dat om de een of andere reden toch nog op zich laat wachten. Daar is nog geen volledige zekerheid over. Ik kan alleen maar mijn vroegere standpunt bevestigen: wij vinden dat er elk uur een gewone IC-verbinding moet zijn. Punt. Minder is eigenlijk niet aanvaardbaar, want dat is minder dan er was vóór het debacle van de Fyra zich begint af te spelen. Ik begrijp vandaag dat, in de cadans die er is, gereden wordt op restcapaciteit. Kan niet worden gekeken naar meer restcapaciteit op de rijpaden enerzijds? Anderzijds is er een fundamenteel probleem met het materieel om al sneller van start te gaan met een regelmatigere verbinding.

De heer **Hoogland** (PvdA): We hebben een mooi gekleurd velletje gekregen, waar geen logo's op staan. Is dat van u allebei? Onderschrijft u dit allebei, of niet? Mijn vraag aan NMBS is of er financiële middelen zijn vrijgemaakt om de verbindingen te financieren. Die vraag geldt uiteraard ook NS. Op de volgende bladzijde staat: vanaf 2015/2016. Dat is best wel een periode. Kan die periode iets meer worden gespecificeerd? Dan heb ik een vraag aan NS: welke consequenties heeft de tijdelijke oplossing voor de reizigers binnen Nederland? We weten allemaal dat de hsl bij het hoofdrailnet is gevoegd; die lijn hoort nu bij alle spoorlijnen in Nederland. Welke invloed heeft dat op de reiziger tussen Rotterdam en Assen? Tot slot een vraag aan de heer Meerstadt. U vertrekt per 1 oktober en blijft nog zes maanden aan als adviseur. Is dit de klus waarvoor u aanblijft, of gaat u ook nog andere dingen doen in die zes maanden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Laten we beginnen met de datum van 1 oktober. Waarom 1 oktober? Er is immers ook naar alternatieven gekeken. Verder is aandacht gevraagd voor de verschillende financierings-systemen. NS betaalt in een keer, en in België gebeurt dat per treinrit. Hoe denken partijen in dit verband tot elkaar te komen? De een heeft immers een iets ander belang dan de ander. Kunnen we erop vertrouwen dat goed wordt samengewerkt? Gaan partijen na de tijdelijke oplossing samen werken aan een definitieve oplossing? Er zat ook een zekere interval tussen de persconferenties, dus vandaar mijn vragen.

De heer **Bashir** (SP): Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw de Boer over de verschillende financieringssytemen. Welke oplossingen hebben jullie? Dan zou ik graag een reactie van NS en NMBS willen horen op het betoog van AnsaldoBreda. Waarom zijn jullie ervan overtuigd dat de Fyra niet meer kan rijden?

Wat de Benelux-trein betreft: de SP heeft heel vaak actie gevoerd tegen afschaffing daarvan. Het Nederlandse parlement heeft zich uitgesproken tegen afschaffing van de Benelux-trein, en hetzelfde geldt voor reizigersorganisaties. Nu wordt daarvan teruggekomen en wordt erkend dat er een fout is gemaakt. Ik denk dat we kunnen leren voor de toekomst. Wat hebt u hiervan geleerd?

Gisteren is meer naar buiten gekomen over de vertrekregeling van de heer Meerstadt. Ik wil hem in de gelegenheid stellen om daarop in te gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Allereerst de vraag aan NS: hoe moeten we de grote discrepantie zien tussen de vele keuringsbureaus die kennelijk hebben gezegd dat deze trein voldoet aan de eisen en de stevige afstand die NS daarvan vrij recent nog heeft genomen? Kan NS reageren op het verhaal van Lloyd's, dat afgelopen maandag in de krant stond? Ansaldo-Breda heeft zojuist erkend dat Lloyd's ook voor hen heeft gewerkt. Klopt het dat Lloyd's ook voor NS of NMBS heeft gewerkt? Is dat van elkaar bekend? Waren het verschillende opdrachten of dezelfde opdrachten? Waar is op het kaartje de verbinding Antwerpen-Breda terug te vinden? Ik hoor de heer Descheemaecker op zichzelf wel nieuwsgierig opmerken dat, nu alles toch fout is gegaan, we het misschien opnieuw kunnen herontwerpen, waarbij de vertaling in mijn ogen woorden is. In dat herontwerp zit Antwerpen-Breda kennelijk nog niet. Hebben we het hier niet over een gedwongen huwelijk tussen NS en NMBS, ProRail en noem iedereen maar? Wat zijn de huwelijksvoorwaarden die daaraan verbonden zijn? Welke afspraken heeft NMBS met de Nederlandse Staat? Wat zijn de afspraken die zijn gemaakt toen deze aanbesteding werd uitgevoerd? Welke afspraken bestaan er vandaag de dag nog tussen de Nederlandse overheid en NMBS?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Een paar vragen, waaronder een over het verleden, en wel aan de heer Meerstadt. Afgelopen weekend stond er in Trouw een interview met hoogleraar aanbestedingsrecht Chris Jansen van de VU. Hij stelt dat NS in strijd met het aanbestedingsrecht heeft gehandeld. Kan de heer Meerstadt reageren op die beweringen? Is hij het daarmee eens?

En de volgende vraag is aan de heer Descheemaecker. Bij het niet meer rijden met de Fyra heeft NMBS, maar ook de Belgische staat steeds de voortrekkersrol gehad. Dat beeld is in ieder geval in de media ontstaan: België handelde eerst, en Nederland daarna. Hoe kan het zo zijn dat de kleinste speler van de twee steeds die voortrekkersrol heeft gehad? De laatste vraag aan de vier heren: hoe complicerend is het dat de gemeente Den Haag zelf werkt aan een eigen dienst tussen Den Haag en Brussel, in het licht van de pogingen die al zijn gestart om te zoeken naar een kortetermijnoplossing?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. We hebben net van de heer Manfellotto gehoord dat hij uit de krant heeft moeten vernemen dat Nederland wilde stoppen met de Fyra. Klopt dat? Heeft Nederland opgezegd? Hebben wij gezegd dat we ontevreden zijn? Wanneer hebben we dat voor het eerste gezegd? Ik wil ook wat horen over de rol van de KLM, de partner van NS in het afgesloten traject. Gaat de KLM ook nog een rol spelen in de toekomst? NS Financial Services kwam net langs. Is dat de opdrachtgever? Is zij betrokken bij de mogelijke inhuur van treinen in de toekomst? Wanneer is staatssecretaris Mansveld voor het eerst geïnformeerd door de Belgische collega's en NS over een optie tot stoppen? Die tijdslijnen lopen namelijk nogal door elkaar. Wanneer is er besloten om te stoppen, wanneer is dat gecommuniceerd met de Italianen? Of klopt het dat de heer Manfellotto het uit de krant moest halen?

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. We zitten hier als Kamerleden en dat betekent dat wij niet gaan uitvoeren. Wij maken niet de keuzes, want daar heb ik gewoon geen verstand van. Wij hebben er vertrouwen in dat de tijdelijke oplossingen waarvoor wordt gekozen technisch uitvoerbaar zijn. Dat is het verschil tussen de politieke rol en de uitvoerenden.

Een andere vraag is de vraag die mevrouw De Boer net heeft gesteld over de financieringsconstructie. Is er contact geweest met staatsecretaris Mansveld en haar collega aan Belgische kant om dat probleem op te lossen?

Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Van Tongeren over duidelijkheid over de contractopzegging. We hebben aan de heer Manfellotto gevraagd of hij bereid is om de contracten te overleggen. Hij heeft net gezegd dat dat geen enkel probleem is, maar dat dat uiteraard afhankelijk is van de medewerking van de andere contractpartijen, i.c. NS. Is NS bereid daaraan mee te werken op dezelfde wijze als AnsaldoBreda?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb twee vragen aan de heer Meerstadt. Er wordt hard gewerkt aan uitbreiding van de dienstregeling. Het eindbeeld ontstaat in 2022, maar dan zijn we tien jaar verder. Zijn er geen mogelijkheden om op korte termijn over te stappen op nieuw materieel en te starten met de nieuwe aanbesteding, zodat we wellicht al eerder, bijvoorbeeld in 2016/2017, met nieuw materieel kunnen gaan rijden? Ik constateer ook dat NS op dit moment toeslagen hanteert op het hsl-traject. Is NS bereid die toeslagen te schrappen, nu de reizigers niet de kwaliteit krijgen die ze van die toeslag mogen verwachten? Ik sluit me aan bij de vragen over de verschillende financieringssystematieken. Ik vond het heel goed om van de Belgische collega's te horen dat ook zij aandringen op een snelle en frequente eenuursverbinding tussen Antwerpen en Breda.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst hartelijk dank aan de Belgische collega's dat zij hier vandaag naar toe zijn gekomen. Ik vind dat dat een bijzondere toegevoegde waarde heeft. Dank daarvoor. Wanneer wist de Nederlandse politiek dat NMBS een persconferentie zou houden, waarin niet alleen zou worden ingegaan op het feit dat er gestopt zou worden? Waarom is niet gekozen voor een gezamenlijke persconferentie over de conclusies die getrokken zouden moeten worden ten aanzien van dit gezamenlijke traject? We hebben gezien dat door alle partijen de afgelopen maanden hard is gewerkt aan een oplossing. Natuurlijk is dit voor alle partijen een moeilijk besluit. Heeft Nederland al opgezegd? Heeft België al formeel opgezegd? Zo ja of zo nee: waarom dat verschil tussen de twee?

De heer Descheemaeker schetste net een verschil in financiële systematiek tussen de twee landen. Heeft dat verschil voor hem meegewogen in het besluit om niet door te willen gaan met die drie treinen en alles overwegende liever over te gaan naar een andere oplossing? Wat verandert het meebewegen aan het totale verdienplaatje, met name dat van de concessie?

Wat vinden de verschillende partijen van het plan van Den Haag om met een eigen lijn te komen? Moet Breda nog anderhalf jaar wachten op de aansluiting? Hoe concreet zijn de plannen voor doortrekken naar Eindhoven? Een plan, de Brainport-expres, dat mijn fractie overigens van harte zal ondersteunen? Op welke punten is de samenwerking tussen NS en NMBS cruciaal? Hoe loopt dat? Wat valt daarin te versnellen? Dan denk ik aan de toelatingsprocedures voor materieel, die natuurlijk al bekend zijn. In het eindbeeld wordt een plaatje geschetst van een uurdienst, en tegelijkertijd zie ik in de sheet dat de IC Den Haag-Brussel tot twaalf keer per dag zou rijden. Is het nou een uurdienst, of twaalf keer per dag? Wordt het geconcentreerd in de spitsperiode?

De **voorzitter**: Dank u wel en complimenten voor het aantal vragen dat u in die paar minuten hebt weten te persen.

De heer **Meerstadt**: In antwoord op de vragen van mevrouw Lahaye-Battheu wil ik aangeven dat de respectievelijke beslissingen in België en Nederland gewoon ordentelijk zijn verlopen. Wij wisten precies van elkaar wat er gebeurde. Wij zijn netjes gebeld door mijn collega Marc Descheemaeker wanneer hij in zijn Raad van Bestuur verwachtte dat de beslissing zou zijn genomen. Wij hadden een hele planning, met twee werkstromen. De ene werkstroom probeerde de treinen terug te krijgen. Het ging om de vraag of, en zo ja hoe, de treinen veilig en betrouwbaar voor onze reizigers terug zouden kunnen komen. De eindconclusie van die werkstroom is geweest dat het vertrouwen niet terugkwam, zodat die trein geen rol zou spelen in het verkeer tussen Nederland en België. Die beslissingen zijn onafhankelijk van elkaar genomen. In onze directie is de beslissing genomen op 29 mei, bekrachtigd door de Raad van Commissarissen op 30 mei. De medewerkers van de verschillende ministeries zijn telkens binnen 24 uur van die besluitvorming op de hoogte gesteld. Door de impact op ons land en op NS als bedrijf zijn er logischerwijs vragen van de ministeries van Financiën en van I & M gekomen die om een zorgvuldige beantwoording vroegen. Wij hebben anders dan is gesuggereerd niet voor het middel van een persconferentie gekozen. Wij hebben er juist voor gekozen ervoor te zorgen dat onze aandeelhouder en onze concessieverlener volledig op de hoogte waren. Uiteindelijk is de beslissing bekrachtigd door het kabinet.

De tweede vraag ging over het zoeken naar extra capaciteit, de timing en de aanwezigheid van een plan. Samen met de infraproviders hier aan tafel zoeken wij koortsachtig wat er op zo kort mogelijke termijn kan worden gedaan. Dat is een samenspel van beschikbare capaciteit. Die weging ligt in handen van de infrastructuurproviders.

Dan in antwoord op de vraag van de heer van den Bergh: van tien naar twaalf naar zestien normale treinen. We weten dat we er per oktober twaalf kunnen laten rijden. Daarna is nog onduidelijk wat er kan. We streven ernaar om de reizigers zo snel mogelijk van dienst te zijn. Dat moet in samenspraak gebeuren.

De heer Van den Bergh vroeg of er zekerheid is over doortrekking naar Amsterdam. In onze plannen hebben we helder aangegeven dat, als dat de wens is van de Nederlandse en Belgische parlementen, wij logischerwijs bereid zijn om die ruimte op te zoeken. Het inzetten van een trein tussen Den Haag en Brussel was al een groot vraagstuk. Doortrekking naar Amsterdam is een nog veel groter vraagstuk. Vanwege capaciteitsgebruik op de Amsterdamse west-tak moeten er dan andere treinen sneuvelen. Er is net een hele dienstregeling gewijzigd, waarbij de Hanzelijn erbij is gekomen. Daarvan moet dan weer een stuk terug worden gedraaid. Wij zijn bereid om dat samen te doen, want wij snappen de vraag. Dat zal moeten gebeuren in samenspraak met beide infraproviders. Dat is uiteindelijk een afweging die van landsbelang is. Daarbij vragen wij uw hulp.

De heer **Van den Bergh**: Net was er sprake van tien treinen vanaf oktober en nu van twaalf.

De heer **Meerstadt**: Ik had «twaalf» opgeschreven, omdat dat uw tussenstap was. Maar het gaat om tien treinen, per oktober. Excuses daarvoor.

Het is onze grote wens om de verbinding met Breda zo snel mogelijk tot stand te brengen. Er zijn op dit moment geen treinen die toegelaten en beproefd zijn om tussen België en Nederland over de hsl te rijden. Wij werken op dit moment zo hard mogelijk om ons bestaande TRAXX-materieel ook geschikt te maken over lijn 4, de HLS-Zuid aan Belgische

zijde te rijden. Daar zijn we meteen mee begonnen toen de Fyra is uitgevallen. Maar dat heeft gewoon zijn doorlooptijd nodig. U ziet die verbinding niet in het eerste kortetermijnplaatje, maar wel in het tweede, over 2015/2016. Om dat misverstand weg te nemen: die plaatjes zijn gemaakt door NS, op basis van de vragen die ons zijn gesteld om te komen met alternatieven.

De heer Vandeput heeft een vraag gesteld over de restcapaciteit. Wat hij daarin stelt, is precies gebeurd, wat ook heeft te maken met brugopeningen en allerlei andere zaken. Goederenvervoerders hebben meegewerkt om de nog beschikbare ruimte op te geven. Dat soort dingen moet onder hoogspanning worden gedaan. Dat levert in oktober tien treinen op, dus we gaan weer een stap vooruit. Samen met de infrastructuurproviders moeten we afwegen waar we kunnen komen en wat we met andere capaciteitsaanvragen moeten doen.

Wanneer kan er weer op hoge snelheid worden gereden? Het bedrijf van mijn collega is partner en zelfs aandeelhouder in Thalys, en wij zijn ook partner in Thalys. Daar wordt gepoogd om zo snel mogelijk capaciteit vrij te maken. Dat zijn hogesnelheidstreinen, naast de Fyra's die al lopen, die zo snel mogelijk komen. We verwachten dat er per dag twee frequenties bijkomen met ingang van de volgende dienstregeling. Mogelijk wordt naar Lille doorgereden. Welke consequenties heeft dit nu voor de reiziger in Apeldoorn en Rotterdam? We hebben in het binnenland al een dienst over de hsl, waarvan veel meer dan we aanvankelijk hadden voorspeld gebruik wordt gemaakt. De huidige verbinding met het 260-materieel maakt al dat het gebruik van de binnenlandse hogesnelheidstreinen verweven raakt in het van A naar B komen in Nederland. We willen zo snel mogelijk na 2015 proberen, treinen van capaciteit op de hsl van bijvoorbeeld Eindhoven naar Den Haag te laten rijden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het tijdspad vanaf januari 2016 tot december 2016 beslaat twee jaar. Wanneer gaat het echt gebeuren?

De heer **Meerstadt**: Ik kan dat nu nog niet aangeven. Een van de lessen die we hebben geleerd, is dat we hier dingen aan moeten geven die ook mogelijk zijn. Ik kan nog niet preciezer worden over dat tijdvak, omdat dat bijvoorbeeld te maken heeft met een toelatingsproces, veiligheidskeuringen en dat soort zaken. We geven nu aan hoe het normaal werkt op basis van onze 175-jarige ervaring. Maar preciezer kan ik nog niet worden in dat tijdsframe. Onze ambitie is wel om daarover in die periode tot 1 oktober meer helderheid te geven.

Dan is er nog een vraag aan mij persoonlijk gesteld. Wat ga ik doen in die zes maanden na oktober? Dan ben ik beschikbaar voor overdracht. Mijn opvolger, die in een zorgvuldig proces dat al eind vorig jaar is gestart is gekozen, is pas beschikbaar per 1 oktober. Ik zal hem helpen bij de overdracht van buitenlandse contacten en bij wat hij en de rest van het bedrijf verder van mij willen. Er is gezorgd voor continuïteit en beschikbaarheid.

Mevrouw De Boer vroeg waarom we per 1 oktober met de hele uitkomst komen. Er is ons gevraagd om uiterlijk per 1 oktober met oplossingen te komen. Dat betekent niet dat wij niet al 24 uur per dag en 7 dagen in de week met beide bedrijven aan het werk zijn om te kijken hoe we bijvoorbeeld tot de oplossing van het dilemma komen dat in een aantal vragen pregnant naar voren is gekomen. De hoge eenmalige bijdrage die NS betaalt volgens de concessie, die eigenlijk stimuleert om zoveel mogelijk van die lijn gebruik te maken, en de variabele kosten voor onze Belgische collega's die relatief hoog zijn per trein. Dat dilemma lag al op tafel voordat ik bij NS kwam. Er is toen gekozen voor een aanbesteding van deze concessie, waarvoor NS indertijd heeft geboden. Het is aan ons, met hulp van de bewindslieden van beide landen, om de belangen van beide

landen hierin naar voren te brengen en te komen tot een oplossing van het vraagstuk, in het belang van de reiziger.

Hoe denken we bij elkaar te komen? We hebben een gezamenlijk belang: de reiziger. Die heeft recht op zo snel mogelijke verbindingen. Dát verbindt ons. Uiteindelijk moet je dan ook via een goede businesscase je financiële vraagstukken kunnen oplossen. Ja, we hebben vertrouwen in de samenwerking en ja, het financiële vraagstuk is een groot dilemma waarbij we alle hulp kunnen gebruiken.

De heer Bashir vroeg om een reactie op het betoog van AnsaldoBreda. Ik zou kunnen zeggen dat publiekelijk, op tv is gezegd dat die treinen binnen drie dagen weer zouden rijden. Ik vind het van belang om dat niet te doen. Er is op dit moment een juridische procedure gaande tussen AnsaldoBreda en ons. U zult begrijpen dat wij alles doen om de belangen van NS te beschermen. Daarom wil ik niet op de juridische interactie ingaan. Wat hebben we geleerd van de Benelux-trein? Dat vind ik een terechte vraag. Er zijn sowieso lessen te leren in dit dossier. Ik vind het juist aan mij, omdat ik uiteindelijk samen met mijn collega-directeuren verantwoordelijkheid draag voor het bedrijf, om daar heel goed bij stil te staan. In alle stappen van het proces, beginnend bij de aanbesteding van de hsl, wat voor mijn tijd was, maar ook in mijn tijd, was voorzien dat de Benelux-trein zou stoppen. We hebben geleerd dat je altijd een back-up klaar moet hebben staan. We hebben nu een tijdlang geen treinverbinding over klassiek spoor gehad. De belangrijkste les die we geleerd hebben, is dat je van het zwartste scenario moet uitgaan. We hebben altijd aan risicomangement gedaan op al die dossiers, maar we weten nu dat je echt serieus het zwartste scenario onder ogen moet willen zien. Dat vind ik een grote les voor ons.

Eind vorig jaar heb ik aan onze Raad van Commissarissen aangegeven dat ik na twaalf jaar directeurschap mijn functie graag wil overdragen.

Daarvoor geldt geen beëindigingsregeling. Onze Raad van Commissarissen heeft in overleg met mij gezegd: zorg dat je zes maanden beschikbaar bent voor overdracht.

De heer de Rouwe vroeg hoe ik de discrepantie zie tussen de keuringsbureaus en de stevige positie die beide bedrijven innemen. Ik denk dat mijn collega in zijn persconferentie welluidend heeft aangegeven welke vraagstukken er spelen. Daar wil ik niet verder over uitwijden. Wij hebben goed onderzocht, met twee stromen naast elkaar – dat hebben we in onze tussentijdse bijeenkomst in de Watergraafsmeer aangegeven – of die trein veilig en betrouwbaar voor onze reizigers terug kon komen, en zo ja hoe. Dat vertrouwen is niet teruggekomen. Dus hebben wij geen rol voorzien voor die treinen in Nederland.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dat is geen antwoord op de vraag. Hoe kan het zijn dat uit de precieze onderzoeken die recent hebben plaatsgevonden, al dan niet met AnsaldoBreda, naar voren komt dat er geen vertrouwen is in deze trein, terwijl er kennelijk rapporten zijn waarin goedkeuring wordt verleend, en NS de afgelopen jaren de afgelopen de vinger aan de pols heeft gehouden in de fabrieken. Hoe kan dat in één maand tijd zo volledig tegenover elkaar komen te staan?

De heer **Meerstadt**: Nou, dat is niet in één maand gebeurd. Bij een veiligheidsincident stoppen we onmiddellijk met de operatie. Tot dan toe is deze trein onderdeel geweest van een heel duidelijk vastgelegde procedure: die trein wordt niet toegelaten in Nederland als de ILT en DVIS in België daar niet zorgvuldig naar hebben gekeken. Het gaat over aspecten van veiligheid. Wij hebben daarnaast getoetst op betrouwbaarheid, waaruit zoveel zorgen zijn voortgekomen dat wij in onze scenario's geen rekening houden met een terugkeer van deze trein.

Waarom heeft Lloyd's verschillende opdrachten? Dat is ons bekend. Ik vind dat het aan Lloyd's is om te verklaren hoe zij hun Chinese walls hebben opgezet.

De vraag over het gedwongen huwelijk was aan NMBS gesteld. Mijn collega zal daar dus verder op ingaan.

Mevrouw Van Tongeren heeft begrepen dat betrokkenen uit de krant moesten vernemen dat wij in Nederland geen toekomst zien voor de V250. Dat is volstreekte onzin. Mijn collega Merel van Vroonhoven, die binnen de directie is vrijgemaakt om dit vraagstuk aan te pakken, heeft wel degelijk een brief gestuurd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zou ik mogen vragen welke datum dat was?

De heer **Meerstadt**: Die datum zal ik nog aan u laten weten.

De KLM is aandeelhouder in HSA, en is uit dien hoofde bij alle grote besluitvorming betrokken geweest. Zoals is voorzien, gaat het in 2015 één concessie worden. Daarna is de rol van HSA uitgespeeld. Dat neemt overigens niet weg dat er een heel goed contact met de KLM blijft bestaan, want de KLM vertrouwt op onze treinen voor verbindingen over relatief korte afstanden, en voor doorvoer van onze reizigers naar hun vliegtuigen en andersom.

NS Financial Services Company is het leasebedrijf van NS. Dat voert het contract met de leverancier, zoals NMBS dat ook heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): En klopt het dat dat bedrijf vanwege belastingredenen in Ierland is gevestigd?

De heer **Meerstadt**: Het klopt dat het bedrijf in Ierland is gevestigd. Het bedrijf maakt gebruik van de mogelijkheden die de EU biedt om zo goedkoop mogelijk te kunnen financieren.

Ik kom toe aan de vragen van de heer De Graaf. Er is in de pers gespeculeerd dat NS in strijd met het aanbestedingsrecht zou hebben gehandeld. Het lijkt me dat je daarvoor een heel zorgvuldige analyse van de stukken moet hebben gedaan. Ik wil daar niet op vooruitlopen, want ik denk dat dit nog aan de orde komt in volgende stappen. Ik weet dat wij altijd heel serieus alle regels uitvoeren. Wij zijn een bedrijf met een heel belangrijke, zichtbare maatschappelijke taak. In eigen huis wijst niets erop dat we daar steken hebben laten vallen.

Is het complicerend dat de gemeente Den Haag werkt aan een oplossing? Nee, helemaal niet. Volgens mij werkt iedereen in het belang van de reiziger. De gemeente Den Haag, waarmee wij overleg voeren, wil dat er een verbinding komt met Brussel. Uiteindelijk komt er misschien een capaciteitsvraagstuk, waarvan we wel zullen zien hoe dat wordt opgelost. Dat zal gefaciliteerd worden door de infrastructuurprovider. Maar wij snappen heel goed dat er wensen liggen om grote stadskernen met elkaar te verbinden.

Mevrouw Dik-Faber stelde een vraag over de mogelijkheden op korte termijn. Wij deden in 2003 een aanbesteding, waarna de gunning in 2004 plaatsvond. De treinen werden na veel vertraging geleverd en waren eind 2012 inzetbaar. Dat hele traject opnieuw doen, betekent een lange doorlooptijd voor de reiziger. Daarom kijken we in onze korte- en middellangetermijn plannen naar bestaande, bewezen concepten, zodat we de reizigers eerder van dienst kunnen zijn. Het herstarten van de aanbestedingsprocedure is dus helemaal geen garantie voor snelheid. We proberen om werkende, bestaande spullen te krijgen.

Over toeslagen valt met ons te spreken. We vragen nu een veel lagere toeslag dan in de concessie was voorzien. Dat is logisch, want de treinen gaan minder snel. Die afwegingen moeten worden gemaakt in het zoeken

naar de totaaloplossing. Overigens gaan die treinen veel sneller en zit er ook waarde in voor de reizigers.

Ik kom toe aan de vele vragen van mevrouw Van Veldhoven. De BrainPort-express naar Eindhoven staat gestippeld op ons kaartje. Wij herkennen de wens en het zou mooi zijn als het kon. We zijn dat met onze Belgische collega's actief aan het onderzoeken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Een van de allereerste vragen die ik stelde was of niet overwogen is om een gezamenlijk moment te kiezen om naar buiten te komen.

De heer **Meerstadt**: Ja, wij hebben geprobeerd om dat met elkaar af te stemmen. Maar de taxatie van mijn collega was dat, als zijn Raad van Bestuur had vergaderd, het heel bizar zou zijn om geen persconferentie te geven. We hebben dat wel geprobeerd, maar dat is om allerlei, ieder land individueel aangaande redenen niet gelukt.

De heer **Descheemaecker**: Voorzitter. Enkele leden komen op min of meer dezelfde punten terug. Er is gezegd dat er storing was op de lijn tussen Nederland en België. Die indruk is misschien ontstaan in de pers, maar eigenlijk kunnen wij het alleen maar betreuren dat we het zelden terugvinden in de pers als we goed samenwerken. Men geeft liever een interpretatie van zaken. Wat was daar de oorzaak van en waarom zijn wij op verschillende communicatiemomenten uitgekomen? Op dinsdag 28 mei jl. rond half 4 was ik aanwezig op het ministerie van I en M hier in Den Haag met mijn collega's van NS en het ministerie. Anderhalf uur later mocht ik mevrouw Mansveld en een van haar adviseurs ontmoeten. Het was in die vergadering dat ik heb aangegeven, bevestigd door de staatssecretaris – haar communicatie was 100% correct, feilloos en heel transparant – dat we die ochtend in het directiecomité van NMBS tot het besluit waren komen dat we niet verder konden met deze treinen. Op 28 mei in de ochtend kwam het besluit van het directiecomité NMBS, en in de namiddag hebben wij onze Nederlandse partners volledig op de hoogte gesteld van het besluit van ons directiecomité, ter voorbereiding van de vergadering van onze Raad van Bestuur op 31 mei. Dat was dus volledig transparant. Ik heb toen ook aangegeven dat we een persconferentie zouden houden. Ik ben er niet fier over, maar dat heeft ermee te maken dat we in het verleden in andere belangrijke dossiers moesten vaststellen dat er indiscreties kwamen als we niet direct na een besluit van onze Raad van Bestuur op een transparante manier communiceerden. Ik wilde niet dat dat zich zou herhalen aan Belgische zijde. Ik wilde niet de toevalligheden van indiscreties de besluitvorming laten beïnvloeden. Wij hebben onze Nederlandse collega's daarover geïnformeerd. De besluitvorming aan Nederlandse zijde heeft plaatsgevonden zoals mevrouw Mansveld in de Kamer heeft aangegeven. Hoewel het niet zo is geïnterpreteerd, was het de bedoeling dat we tijdens de persconferentie zo neutraal mogelijk de argumenten zouden aangeven waarom we niet verder wilden met deze treinen. Onze communicatie was gebaseerd op citaten uit de technische rapporten die voorlagen en op foto's van verschillende technische afdelingen. Voor de rest is het vrij waardenneutraal geweest. Wij hebben de besluitvorming van onze Raad van Bestuur meegedeeld. Ik begrijp dat er later nog wat ruis op de lijn is gekomen, wat ik heel jammer vind. Er is sprake geweest van verontschuldigingen en mails. Niemand heeft zich moeten verontschuldigen. Maar in een intensieve samenwerking komt het vaak voor dat men probeert aan de oppervlakte wat te schaven om toch maar een sensatieverhaal te brengen. Er was een goede communicatie tussen ons. We hebben quasi-gelijktijdig directiecomités, raden van bestuur, raden van commissarissen, politieke autoriteiten en administraties ingelicht. In een tijd van vier dagen heeft er volledige besluitvorming plaatsgevonden. Ik ken weinig bedrijven die over

de grenzen heen directiecomités, raden van bestuur en toezichhoudende overheden op zo'n manier kunnen inlichten op een efficiënte, snelle en confidentiële manier. Tot en met de persconferentie op vrijdag was er geen enkel lek. Het eerste lek is er pas gekomen toen we een aantal journalisten onder embargo hebben uitgenodigd, met de mededeling dat er een persconferentie zou komen. Voor de rest is dat bijna een voorbeeld geweest van goede samenwerking en heldere, discrete, snelle en quasi-gelijktijdige besluitvorming, dag op dag, die perfect transparant was. Mevrouw Mansveld heeft dat op een heel transparante, 100% correcte manier aan de Tweede Kamer gemeld. Er was dus geen ruis op de kabel of op de lijn of op het spoor. Het was gewoon een vrij efficiënt proces.

Het materieel voor het rijden op de Fyra-rijpaden moet goedgekeurd en gecertificeerd zijn. Er wordt op verschillende pistes gewerkt met externe leveranciers, met bestaand materieel dat kan worden omgebouwd, met klassieke treinen, met hogesnelheidstreinen en met uitbreiding van het aanbod. Dat extra materieel wordt op alle mogelijke manieren geanalyseerd. Maar natuurlijk is het spoorstelsel in Europa vrij complex, met verschillende veiligheidssystemen en met verschillende voltages.

Daarvoor gelden vaak aanlooptijden van jaren, waarbij de certificatie zelf al een jaar of meer duurt. In de werkgroepen bestaat een grote ambitie om zo snel mogelijk met materieel te komen. Maar we moeten geen enkele illusie hebben: tussen begin 2015 en eind 2016 ligt wel twee jaar. Vaak is dat de periode die een certificatieproces van bestaand materieel vergt, hoe spijtig dat ook klinkt. Onze nieuwe treinen in België laten we certificeren in Luxemburg, toch geen heel groot land. Dat heeft ook een jaar geduurd, en het zijn klassieke treinen.

Tegen de heer Van den Bergh: we denken in oktober het aantal klassieke treinen naar Den Haag op tien te brengen, zoals Bert al heeft gezegd, en in december mogelijk op twaalf. Via onze contacten binnen Thalys zijn we uiteraard bezig om de frequentie van de Thalys al vrij snel te verhogen. Een vrij duur en complex systeem als Thalys gaat natuurlijk niet in een tijdelijk schemaatje meedraaien. Voorlopige oplossingen moeten indien mogelijk deel uitmaken van de definitieve oplossing. Anders krijg je een miniversie wat we met de Benelux-trein hebben meegemaakt: eerst worden reizigerspatronen opgebouwd en daarna weer afgebroken. Dat is ook niet verstandig. Als je welke trein dan ook volgens een hogere frequentie laat rijden, is het geen goed idee om dat later af te breken. We moeten een stabiele oplossing krijgen voor de korte, de middellange en de lange termijn.

Tegen de heer Vandeput: ik geef graag mee dat heel veel van onze ingenieurs sterk pleiten voor uurcadansering, of voor halfuurcadansering, of voor kwartiercadansering. Dat is leuk, want dan kun je goed plannen. Nu, ik pleit er altijd voor dat we mensen transporteren met treinen. Als dat in een uurcadans moet, dan is dat een goede zaak. Maar als een uurcadans betekent dat de helft van je treinen leeg rijdt, dan kun je die lege treinen beter inzetten op plaatsen waar je ze wel kunt gebruiken. Ik heb geen enkel probleem met twaalf, veertien, zestien of achttien klassieke treinen. Ik zou dan persoonlijk willen meegeven dat je klassieke treinen daar inzet waar het potentieel is, dus richting Den Haag en Amsterdam. We zijn ook vragende partij voor Amsterdam. Verder moet je een deel van de klassieke capaciteit gebruiken voor het studiewerk om de ontsluiting naar Breda en Eindhoven mogelijk te maken. Als je financiële plaatje en de capaciteit van je rijdend materieel je in staat stelt om 32, 34 of 36 treinen te rijden en je komt tot een goede mix, dan nog moet je zorgen dat je het juiste potentieel ontsluit waar de reiziger is.

De heer Hoogland heeft de bijzondere zorg dat wij geen financiële middelen beschikbaar zouden stellen om tot al deze zaken te komen. Wel, wij hebben de financiële middelen ter beschikking gesteld om te komen tot de realisering van onze akkoorden die 32 treinen heen en terug

voorzagen. Wij hebben de financiële middelen beschikbaar gesteld om te komen tot 34 treinen. Daartoe zijn wij gecommiteerd, wat ik ook heb bevestigd aan mevrouw Mansveld. Welk scenario we samen met de collega's van NS ook uitwerken, we zullen daar uiteraard de middelen tegenover stellen. We zullen uiteraard oog hebben voor de operationele financiële resultaten van de volgende jaren. De businesscase van de hsl is één zaak, maar we moeten er zorg voor dragen dat er geen groeiend deficit komt en dat treinen op een financieel gezonde manier kunnen rijden. Het commitment is er om, wat we ook afspreken, financieel te ondersteunen.

Mevrouw De Boer heeft inderdaad het pijnpunt van de financiële schema's duidelijk herkend. Hoe kun je die schema's samenbrengen? Wel, onze heel slimme mensen in de financiële zone gaan dat samen bekijken. Als de intentie er is om tot een win-winsituatie te komen, waarbij sprake is van evenwicht en van een soort virtuele gemeenschappelijke winst- en verliesrekening, moet het mogelijk zijn om een oplossing te vinden. Persoonlijk pleit ik er niet voor om samen vennootschappen en/of filialen op te richten, want dit is allemaal perfect mogelijk met wat er nu is. Dit is een uitdaging waaraan onze mensen moeten beginnen vanaf het moment dat de bedieningsschema's er zijn.

De heer Bashir vroeg mijn reactie op de presentatie van AnsaldoBreda. Wij zijn in zo'n drie juridische procedures met AnsaldoBreda verwickeld. Ik erken het recht van mijn collega van AnsaldoBreda om zijn bedrijf te verdedigen zoals hij dat nodig vindt. Ik vind het correct van hem dat hij is ingegaan op de uitnodiging om hier aanwezig te zijn. Maar voor de rest behoud ik me het recht voor om alle mogelijke elementen aan te reiken voor de juridische procedures die gelanceerd zijn.

De heer Bashir wilde ook weten wat ik heb geleerd van het afschaffen van de Benelux-trein. Ik dacht dat ik dat had aangehaald in mijn introductie: we hebben geleerd dat het geen goede zaak is om een klassieke trein die een specifiek marktsegment bedient, af te schaffen en te vervangen door een trein die bepaalde marktsegmenten van de Benelux-trein bedient, maar niet allemaal. We moeten komen tot een gezond evenwicht. Dat heb ik geleerd van de afschaffing van de Benelux-trein. Moeten er per se zestien treinen terugkomen? Ik ken de ambitie van mevrouw Mansveld, ik ken de ambitie van velen, maar de bezettingsgraad van de vroegere Benelux-trein toen er nog zestien reden, was vrij heterogeen. In een urdienst zijn er altijd treinen waarop relatief weinig reizigers zitten – soms maar 5% tot 10% – en treinen met een bezetting van 80% of 90%. We houden allemaal van treinen die gezellig vol zitten, want dat is ecologisch, financieel en maatschappelijk een heel goede zaak. Lege treinen zijn een heel slechte zaak voor de mobiliteit, de ecologie en de financiën.

De heer De Rouwe vroeg waar Antwerpen-Breda was gebleven. Wel, in het studiewerk dat we momenteel doen, bestaat die lijn gewoon niet meer, want we hebben nu Antwerpen-Breda-Tilburg-Eindhoven. Ik denk dat dat zelfs nog een bijkomend potentieel zou kunnen ontsluiten, op voorwaarde dat al onze technische experts alle gegevens samenbrengen en bevestigen. Voor Zuid-Nederland, en dan met name voor de provincie Noord-Brabant en de stad Eindhoven is het een heel leuk idee dat beide zijden van Zuid-Nederland, dus Roosendaal aan de ene kant en Eindhoven aan de andere kant, worden ontsloten richting Antwerpen. Het zou een mooie zaak zijn; het studiewerk loopt.

Dan het gedwongen huwelijk. Ik moet Bert ontgoochelen: ik ben al gehuwd! Maar er is helemaal geen gedwongen huwelijk. Bert en ik werken al jaren samen op internationale projecten, we zitten samen in de Europese Federatie van spoorwegmaatschappijen, we zijn samen naar de Commissie geweest en we hebben daarbij altijd prettig samengewerkt op menselijk en structureel vlak. Onze bedrijven werken goed samen, en dat gaat zo blijven. Waarom? Niet omdat we tot elkaar veroordeeld zijn, want

de liberalisering maakt een en ander mogelijk, maar omdat we twee sterke, vrij dominante spelers zijn in een markt die interactie mogelijk maakt en vraagt, en omdat we veel initiatieven nemen met elkaar. Zoals we met NS samen werken, werken we samen met Deutsche Bahn en met SNCF. We zijn medeaandeelhouder van Eurostar, samen met SNCF en de Engelse overheid. We zijn samen met SNCF medeaandeelhouder van Thalys. Het is gewoon goed samenwerken. Als je af en toe een pittige discussie hebt, dan moet die niet tot ruis op de kabel leiden, maar dan moet die op een correcte en prettige manier worden opgelost, in het belang van de reizigers. Als de twee organisaties goed met elkaar opschieten, dan merkt de reiziger dat. We moeten vooral zorgdragen voor goed materieel.

De heer De Graaf probeert het beeld te laten ontstaan dat het de staart is die met de hond kwispelt. Hij zegt dat het kleine België een voortrekkersrol heeft genomen, waarbij hij een beetje overneemt wat eerder door uw Italiaanse gast is gezegd. Ik ben het daar niet mee eens. Wij hebben helemaal geen voortrekkersrol genomen. Gelijktijdig hebben we samen alles bestudeerd. Wij zijn samen opgetrokken en zijn daarbij op een uitstekende manier gevoed door de collega's van de Watergraafsmeer en de technische staf van NS. Waarom? De Fyra's stonden in de Watergraafsmeer. Het is niet zo dat wij zeggen: nu wij niet meer willen meedoen, moeten jullie ook niet meer meedoen. Dat is helemaal niet zo gebeurd. De besluitvormingsfase is volledig homogeen verlopen, volgens eenzelfde tijdschema, op een heldere manier, met dezelfde elementen, met gemeenschappelijk aangeduide technische consultants, met het delen van de stofkamanalyse door de technische experts van NS met onze mensen, die hun draaisteltechnologie ter beschikking hadden gesteld. Het beeld dat ontstaat, wordt enigszins opgeroepen door de juridische procedures die nu lopen en door de pers. Maar dat beeld is helemaal niet reëel. In hoeverre heeft de stad Den Haag oplossingen complexer gemaakt? Ik heb me laten voorlichten over de vraag wat de aanbesteding van de stad Den Haag concreet uitmaakt. Ik denk dat het geen echte marktaanbesteding als such was, omdat de stad Den Haag geen aanbestedende overheid kan zijn. Het was meer een soort uitnodiging aan derde partijen tot het lanceren van een marktdeelname. Mogelijk gaan bepaalde partijen daarop in, maar die partijen hadden eigenlijk niet moeten wachten op een uitnodiging van een stedelijke overheid. Ik denk dat onze collega's-infrastructuurbeheerders door een erkende spoorwegmaatschappij «gevat» kunnen worden met een vraag naar capaciteit voor een rijpad volgens de regels die in een wettelijk schema vastliggen en die zij op een perfect-neutrale wijze moeten volgen. In die zin heeft die actie van Den Haag een secundair belang gehad. Maar het is vanzelfsprekend dat problemen in een markt concurrenten vaak alerter maken op de mogelijke opportuniteiten die zij zien, met strategische kenmerken of objectieven die de hunne zijn. Wat die zijn, weet ik niet, omdat ik daarvoor de Nederlandse markt onvoldoende ken.

De heer **De Graaf** (PVV): Waarom is dan toch voor verschillende momenten gekomen om met het nieuws naar buiten te komen? Het is niet de heer Manfellotto die dat beeld bij mij en vele anderen heeft opgeroepen. Nogmaals: waarom is gekozen voor verschillende momenten? Als tot op het niveau van de schoonmakers samen wordt opgetrokken, waarom dan niet in die uiting?

De heer **Descheemaecker**: Ik kan alleen maar mededelen dat wij op dinsdag 28 mei hebben aangegeven dat wij om 14.00 uur onze Raad van Bestuur bij elkaar zouden roepen, met een voorstel van ons directiecomité om te stoppen met de samenwerking met AnsaldoBreda. Onmiddellijk na die vergadering zouden wij een persconferentie houden die uiteraard was voorbereid. Wij hebben dat meegedeeld. Maar ik respecteer volledig de

besluitvorming en de communicatiebesluiten van de Nederlandse collega's, die de hunne zijn en die gezien de specifieke omstandigheden misschien kunnen verschillen. Het is niet noodzakelijkerwijs de communicatie die altijd doorslaggevend is, en hetzelfde geldt voor de perceptie, het is de inhoud van de besluitvorming die veel belangrijker is. Maar jammer genoeg leven we in een maatschappij waar perceptie vaak belangrijker dreigt te worden dan de eigenlijke inhoud. We hebben samen beslist dat naar aanleiding van een trein die problemen gaf met de kwaliteit en de levering, en mogelijk zelfs de veiligheid, onze Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen van NS «gevat» moesten worden door deze problematiek. Waar gingen we naar toe?

De vraag van mevrouw Van Tongeren heb ik al beantwoord door het aangeven van de tijdslijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp dat dit nu niet kan maar misschien kan dit even worden opgeschreven door beide heren. Wat wanneer precies?

De heer **Descheemaecker**: De informatie die mevrouw Mansveld aan de Tweede Kamer heeft gegeven, bevestig ik volledig.

Tegen mevrouw Van Veldhoven: voor een mogelijke trein Eindhoven-Antwerpen is samenwerking cruciaal. Daarom doen we het studiewerk ook gezamenlijk.

De heer **Thomassen**: Voorzitter. Er is een specifieke vraag gesteld aan ProRail, en wel door mevrouw Lahaye-Battheu. De vraag ging over het overschot aan capaciteit op het spoor tussen Nederland en België. De maximale capaciteit is zestien treinen per dag. Er rijden er nu acht. Het overschot is dus op dit moment acht treinen.

De heer **Thiry**: Voorzitter. Met als toevoeging de noord-zuidverbinding in het Gewest Brussel. Daar zijn in principe zestien rijpaden.

De **voorzitter**: Dank uw wel. Dan hebben we nog een half uur voor het resterende blok.

Blok 3: Structurele oplossing

1. NS, dhr. Meerstadt (president-directeur)
2. NMBS, dhr. Descheemaecker (gedelegeerd bestuurder)
3. ProRail, dhr. Thomassen (manager capaciteitsverdeling)
4. Infrabel, dhr. Thiry (verantwoordelijke planning en capaciteitstoewijzing)
5. Belgische Kamer, mw. Lahaye-Battheu (Open VLD)
6. Belgische Kamer, dhr. Van den Bergh (CD&V)
7. Belgische Kamer, dhr. Vandeput (N-VA)

De **voorzitter**: We hebben nog een halfuur voor dit blok. Ik stel mij voor dat we de inleidingen staccato doen, aangezien we eigenlijk al een doorkijkje hebben gehad wat betreft de lange termijn, en dat vanuit de Kamer daarna nog enkele vragen worden gesteld over het langetermijnperspectief. Ik wil om vijf voor acht uiterlijk afronden in verband met de terugreis van onze Belgische collega's.

De heer **Meerstadt**: Voorzitter. Met de taskforce zijn we direct in januari op zoek gegaan naar een nieuw perspectief voor de langere termijn. We hebben het kabinet nu meerdere varianten voor de reiziger aangeboden. Het akkoord dat we hierover met het ministerie in 2011 hebben gesloten, is ons uitgangspunt. Er ligt daarom een basisvariant die geheel gebaseerd is op het akkoord. Daarnaast presenteren we er nog twee. Een waarbij wij

de internationale hogesnelheidstreinen afwisselend vanuit Amsterdam of Den Haag naar en van Brussel laten rijden. Elke stad krijgt er in die variant acht per dag. Dan is er nog een derde variant die ons brede palet aan mogelijkheden laat zien. Alles is geïllustreerd op de kaartjes. Het woord palet gebruiken we niet voor niets, omdat het staat voor variatie en voor meer dan een keuze. Reizigers naar en van België krijgen op termijn meer mogelijkheden om te reizen, zowel over de normale lijn als over de hogesnelheidslijn. De eerste stap heb ik zojuist in blok twee toegelicht. Daarnaast gaan we in twee vervolgstappen vaker rijden over de hsl. Stap twee kunt u zien op de kaartjes die we hebben uitgedeeld en die stap zetten we in de jaren 2015 en 2016. In deze fase van twee jaar groeien we wat ons betreft naar ons eindbeeld van 22 hogesnelheidstreinen per dag op de route Amsterdam-Brussel. Van die treinen zullen er minimaal tien verder rijden dan Brussel. Dat zullen dan niet alleen Thalys-treinen zijn, als het aan ons ligt en naar wat wij ook begrepen hebben. We zullen op de middellange termijn ook treinen van andere partners in het aanbod verweven. Denk bijvoorbeeld aan de Eurostar-treinen.

Met de NMBS onderzoeken we de mogelijkheid om nog binnen deze termijn de directe verbinding Amsterdam-Londen te kunnen realiseren. In eerste instantie kunnen we vooruit met de V160-locomotieven die na technische aanpassingen op de Belgische hogesnelheidslijn inzetbaar zullen zijn. Daar zijn we, zoals gezegd, nu mee bezig. Verder komt er dan een tweeuursdienst Breda-Antwerpen over de hogesnelheidslijn. We onderzoeken de mogelijkheid om die door te trekken van en naar Eindhoven. Op het binnenlandse net is dan met 64 ritten per dag per richting tussen Amsterdam en Rotterdam in deze fase een kwartierdienst gerealiseerd.

Stap drie zetten we dan in de jaren vanaf 2017. In die jaren streven we naar een verdere integratie met het binnenlandse net door invoering van een treindienst Den Haag Centraal-Eindhoven via de hsl. Die kan naar verwachting vanaf 2019 in een halfuursdienst gaan rijden.

Verder kijken we naar de mogelijkheid om ook de Hanzelijn direct aan te sluiten op het hogesnelheidsnetwerk. Dat kunnen we uiteraard niet alleen. Voor een aantal van de alternatieven hebben we al partnerships met buitenlandse aanbieders. Om geen mogelijkheid onbenut te laten hebben we buitenlandse hsl-exploitanten al in de periode dat we hiernaar keken, uitgenodigd om oplossingen aan te dragen. Voor ons is de samenwerking met de NMBS en de SNCF in Thalys een logische basis om te komen tot een uitgebreider hsl-partnership. Daarover zijn we ook met beide partners in gesprek.

Ook de NMBS heeft op dit vlak al de nodige oplossingen aangedragen, en dat waardeer ik zeer. Voor elke trein tussen Nederland en België is immers de medewerking van mijn collega hier aan tafel nodig. Bovendien hebben de bewindspersonen ook al met elkaar hierover gesproken.

Ook in het buitenland staat ons nog het nodige te doen. In de praktijk zijn de HSL-Zuid en ons hoofdrailnet al vergaand met elkaar verweven.

Daarom willen we vanaf 2015 onze dienstregelingen op beide netwerken met elkaar integreren. Dat benut de HSL-Zuid beter met treinen en betekent meer verbindingen voor onze reizigers.

Tot zover ons langetermijnperspectief. Het laatste woord hierover is nog niet gezegd. Dat laatste woord is eigenlijk aan de reiziger. We realiseren ons dat we onze reizigers met dit palet veel keuzes bieden. Wat ons betreft is die keuze dus ook echt aan de reiziger. Op basis van het feitelijke reisgedrag gaan we ons aanbod in de toekomst verder optimaliseren, feitelijk ook langs de lijnen van het betoog dat mijn collega Descheemaeker hield. Het kan dus betekenen dat we meer of minder treinen op de ene of de andere lijn gaan inzetten. Dit alles geleidelijk en voor alles willen we treinen inzetten daar waar er vraag naar is.

Ten slotte. Ik realiseer mij maar al te goed dat juist nu de Nederlandse samenleving van ons een bovenmatige inspanning mag verwachten om

met een goed alternatief te komen. En ik garandeer u: daar gaan we voor zorgen, met alle ervaring, kennis en kunde die wij met 175 jaar spoorvervoer in Nederland hebben opgebouwd. Ik dank u wel.

De heer **Descheemaeker**: Voorzitter. In mijn eerste tussenkomst heb ik al een beetje een aanzet gegeven voor datgene waarin ik geloof op de lange termijn. Ik denk dat de korte, de middellange en de lange termijn in elkaar overgaan. Dag, na dag, na dag en elke dag komt ook de trein. Ik pleit er persoonlijk voor dat we de engagementen die we hebben genomen in december 2012 volledig uitvoeren. Ik stel voor dat we de 34 treinen waartoe we ons geëngageerd hebben in het akkoord van 2012 – dat zijn allemaal hogesnelheidstreinen – doen evolueren in een gezonde mix en dat die 34 treinen niet onze ultieme beperking moeten zijn. Zoals de heer Meerstadt al zei, is het de reiziger die zal beslissen. Ik denk dat het perfect mogelijk is om vandaag de dag te stellen dat een lijn Amsterdam-Antwerpen-Brussel-Londen mogelijk wordt. Ik stel vast dat een bijkomende verbinding tussen Frankrijk en Amsterdam mogelijk wordt. Ik stel ook vast dat de Nederlandse collega's heel hard nadenken over mogelijkheden om met ander materieel over de hogesnelheidslijn te rijden. Ik stel vast dat we het marktsegment verder moeten ontwikkelen met de klassieke treinen over de klassieke lijn naar Den Haag en liefst door naar Amsterdam. Ik stel vast dat er een vraag is vanuit Noord-Brabant om Eindhoven aan te doen. Laat ons in eerste instantie voor de middellange en lange termijn bekijken hoe we die 34 treinen gaan verdelen waarbij het onze ambitie moet zijn de reiziger zo te stimuleren en te dienen dat op elk van die lijnen waar we een deel van die treinen naartoe ordenen, sprake is van een ambitie van groei. Dus dat het zo lekker gemaakt voor de reiziger dat Thalys zegt: ik wil er nog een trein bij. Dus dat het zo goed wordt om naar Eindhoven, of nog beter, om naar Antwerpen te gaan vanuit Eindhoven – ik denk hierbij ook aan de lokale middenstand in Antwerpen, mijn geboortestad – dat er nog een trein bijgezet kan worden en een bijkomende dienst gereden kan worden. Laat ons ambities hebben voor de verre toekomst. Laat ons realisme inbouwen vandaag. Laat ons beginnen met de 34 treinen waartoe we ons geëngageerd hebben, komende van 32 treinen in het eerdere engagement, om die op een perfecte, slimme en verstandige manier zo snel mogelijk te realiseren. Het kan snel gaan als we er snel doorheen gaan. En dan op een manier – dan kom ik op het financiële plaatje – waarbij er een win-winsituatie ontstaat voor beide ondernemingen. Dat is dan niet alleen in het belang van de reiziger maar ook in het belang van de belastingbetaler, aangezien we beide eigendom zijn van de Nederlandse respectievelijk de Belgische staat.

De heer **Thomassen**: Voorzitter. Ten aanzien van de structurele oplossingen kan ik u het volgende melden. Bij de aanleg van een hsl is er rekening mee gehouden dat zes treinen per uur vanaf Amsterdam van deze lijnen gebruikmaken en ook conflictvrij kunnen rijden over de verbindende delen op het conventionele spoor. Dat is dan tussen Amsterdam en Schiphol, door Rotterdam en ook Breda. Ook kan een treinpad per uur vanaf Den Haag beschikbaar worden gemaakt. Capaciteit gezien is daarbij de Schipholtunnel het meest beperkend. Zolang de voorstellen van de vervoerders binnen de oorspronkelijk beoogde aantallen blijven, ligt het in de rede dat hiervoor de infrastructuurcapaciteit beschikbaar kan worden gemaakt. Daarbij zal wel de puzzel telkens opnieuw gelegd moeten worden in nauw overleg met en met medewerking van de vervoerders. Dit is uiteindelijk ook maatwerk. Uiteraard blijven we al onze kennis, ervaring en inzet ter beschikking stellen om bij te dragen aan de verbetering van de treinverbindingen tussen de Randstad en Brussel.

De heer **Thiry**: Voorzitter. Wat betreft de toekomst merk ik op dat de taken die Infrabel vervult bij de toewijzing van de capaciteit elk jaar eenzelfde stramien volgen, met als belangrijke mijlpaal in april de aanvragen van de spoorwegondernemingen. Dan volgt er in juli een eerste voorstel, in augustus is er de definitieve toekenning van de capaciteit en in december is er sprake van de jaarlijkse aanpassingen.

Wat betreft de verbinding tussen België en Nederland zal Infrabel elk jaar stap voor stap de vragen van de spooroperatoren voor infrastructuurcapaciteit goed analyseren en zal ze samen met ProRail de rijpaden harmoniseren, met het oog op grensoverschrijdend spoorverkeer. Samen met de spooroperatoren integreren we de nieuwe of gewijzigde infrastructuurcapaciteit in de dienstregeling. We kunnen in dat opzicht dus niet over langeretermijnaanvragen spreken, want die zijn nog niet bekend. Infrabel kan dus niet communiceren over verbindingen die nog niet bekend zijn. Het staat de spoorwegondernemingen wel vrij om hun toekomstperspectieven en wensen voor treinverbindingen kenbaar te maken. In België is er vanaf december 2013 in samenwerking met de NMBS sprake van een nieuw vervoersplan waarin de internationale verbindingen zullen worden geïntegreerd.

De **voorzitter**: Voordat wij verdergaan kan ik melden dat er iets meer ruimte is voor uitloop. Toch zou ik iedereen willen vragen om zo compact mogelijk te formuleren.

Mevrouw **Lahaye-Battheu**: Voorzitter. Er is al gezegd dat het Fyra-debacle toch ook wel een opportuniteit inhoudt, in die zin dat voortaan de vraag van de reiziger het aanbod inzake grensoverschrijdend treinvervoer tussen onze landen kan sturen en dus niet langer het omgekeerde; voorheen is ervoor gekozen om alles te zetten op de hogesnelheidsverbindingen. Intussen is men daarop om de bekende redenen teruggekomen. Het gaat ons er niet om dat die hogesnelheidsklok teruggedraaid moet worden, maar dat de behoefte van de reizigers kunnen primeren. Voor alle duidelijkheid zou ik de vraag naar voren willen brengen of wij Belgen en Nederlanders wel helemaal op hetzelfde spoor zitten, om in de terminologie te blijven. Is het zo dat er gekozen wordt voor een structureel duaal aanbod, zowel via de klassieke lijn als via de hogesnelheidslijn? Als we de plannen bekijken, dan zie ik daar op het einde namelijk enige twijfel over.

Mijn tweede en laatste punt gaat over de vrijgemaakte markt. De vrije concurrentie bestaat op papier maar in de praktijk is het nog altijd zo dat er op het vlak van infrastructuur technisch nog heel wat barrières zijn om ervoor te zorgen dat er ook nieuwe spelers op de markt kunnen komen. Ik zou de infrastructuurbeheerders willen vragen om daarover wat meer uitleg te geven. In hoeverre is de markt volledig vrij? Waar zitten jullie op het vlak van harmonisering en wat is het tijdspad?

De heer **Van den Bergh**: Voorzitter. Ik zou nog even terug willen keren naar de korte termijn omdat een aantal elementen daarvan mij nog niet helemaal duidelijk zijn. Er was zo-even al wat verwarring rond de twaalf en de tien in begin oktober. Dat schijnt inmiddels afgekaart te zijn, maar ik constateer hierbij toch wel een zekere tegenspraak. ProRail heeft het over zestien treinen vanaf december en de NMBS sprak over twaalf treinen vanaf december. Ik denk dat het goed zou zijn als dit opgehelderd wordt. Verder heb ik begrepen dat vanaf januari 2014 de Thalys twaalf maal per dag zal rijden. In het schema dat ik hier voor mij heb liggen zou dat echter elf maal per dag zijn. Ook op dit punt krijg ik dus graag verduidelijking. Dan de noodoplossing van de extra IC's tussen Antwerpen en Roosendaal, zes maal per dag vanaf 1 juli. Ik neem aan dat die trein door blijft rijden totdat er extra Benelux-treinen in dienst komen, ook naar rato

van het aantal dat in dienst komt. Als dat er per 7 oktober tien zijn, kunnen er, naar ik aanneem, twee IC-treinen vervallen.

Dan wat betreft de langere termijn. Er is sprake van interessante pistes met Eurostar en Thalys. Dat geldt ook voor de verbinding Antwerpen-Eindhoven, al blijf ik wat gefrustreerd over het uitblijven van een snelle oplossing voor Antwerpen-Breda, maar dit terzijde. De piste Eurostar is ten tijde van de aanbesteding van de Fyra ter sprake geweest in de toenmalige debatten. Toen is herhaaldelijk gesteld dat het niet mogelijk zou zijn die Eurostar tot aan Amsterdam te laten rijden. Vandaag lijkt dit wel een realistische piste te zijn. Vanwaar die verandering?

Als we kijken naar het eindbeeld van de drie versies moet ik constateren dat we geen duaal aanbod hebben en geen mix van treinen tussen Brussel en Amsterdam. In geen van de eindbeelden is er sprake van een mix van hogesnelheidsaanbod en een klassiek aanbod rechtstreeks. Conform het eerste beeld kan men weliswaar tot aan Den Haag komen en kan men overstappen richting Amsterdam, maar eigenlijk is er geen sprake van een volwaardig gemengd aanbod. Dat betreurt ik. Ik kijk dan ook met belangstelling uit naar de reactie van de Nederlandse collega's om na te gaan of ze op dezelfde lijn zitten als ik.

De heer **Vandeput**: Voorzitter. Ik heb drie concrete vragen.

Er worden verschillende eindbeelden voorgelegd. Ik ga ervan uit dat het meest recente dat hierover voorligt, het eigenlijke akkoord is dat vandaag bestaat. Mijn vraag is dan wel of de andere twee ook concrete plannen zijn of dat het meer wensbeelden zijn. Welke stappen moeten gezet worden om hiervan ook realiteit te maken, vooral op onderhandelingsvlak? Ik heb goed geluisterd naar de heer Descheemaecker. Ik ga helemaal met hem mee waar hij zegt dat er wat betreft de verbindingen tussen de twee landen sprake moet zijn van een gezonde mix. Vandaag houdt iedereen de lippen angstvallig op elkaar als we het hebben over de vraag wat nu gezond is voor zo'n mix. Mijn vraag is of de twee bedrijven bereid zijn om een serieuze marktbevraging te doen, dit omdat alles wat vandaag gepland is, is gebaseerd op oude marktstudies. Zou het niet interessant zijn dat het eindbeeld gestoeld is op een effectievere, nieuwe marktbevraging? U hebt namelijk zelf al vastgesteld dat er bij het schrappen van de Benelux-trein grote consternatie was bij de reizigers. Ten slotte heb ik nog een vraag aan Infrabel en eventueel ook voor ProRail en die heeft betrekking op de motivatie om op de hogesnelheidslijnen al dan niet met ander materieel te gaan rijden. Het gaat daarbij dan enerzijds om de eventuele toepassing van tariefsverhoging en anderzijds om de concessie in Nederland en de ambitie daar om die zo veel mogelijk te gebruiken. Zijn de infrastructuurbeheerders van plan om daarover in de toekomst overleg te voeren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Na het verhaal van de vervoerders kun je concluderen dat we een hartstikke fijn plaatje hebben en dat er allerlei materieel aangeschaft gaat worden om dat voor elkaar te krijgen, maar ikzelf heb er toch nog wel een beetje een hard hoofd in, en dat is op basis van de resultaten in het verleden. Ik vind die marktconsultatie dan ook wel een interessante optie. Hoe kijken de vervoerders daartegen aan? Verder ben ik benieuwd of na alles wat er gebeurd is, zij zelf vinden dat zij nog wel recht hebben op de concessie en of ze ook overwogen hebben om die concessie terug te geven. Als ze die concessie niet terug willen geven, wanneer gaan ze dan voldoen aan de concessie? Als dat eindbeeld zo'n mooie mix is, waarom is er dan niet eerder op gestuurd? Dan had u toch eerder kunnen aangeven: dit is een beter plan, dus daar gaan we voor? In dat plaatje hadden we er ook nog bij kunnen zetten dat de trein met 200 km/u doorrijdt naar Groningen, maar voorlopig rijden we nog niet eens zo hard op de Hanzelijn terwijl dat volgens mij wel de bedoeling was.

Tot slot een vraag aan de NS. Hebt u ook meegewerkt aan de presentatie, de persconferentie van de NMBS? Hebt u ook contact opgenomen met Arriva en Veolia, zijnde twee marktpartijen die misschien wel iets kunnen betekenen? Zo ja, op welke wijze, wanneer en met welk resultaat?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Bij die laatste vraag van de heer Hoogland kan ik mij aansluiten.

Er liggen nu een aantal eindbeelden voor, waarvan je bijna zou kunnen zeggen: zoek de verschillen. Ik zou dan ook graag willen weten welke status welk eindbeeld heeft.

De gemeente Den Haag heeft ook treinpaden aangevraagd. Ik heb ergens in de voorliggende stukken zien staan: acht keer. Betekent het dat Den Haag-Brussel van acht keer per dag naar zestien keer dag gaat of zelfs meer?

Dan heb ik nog de vraag of wanneer straks hogesnelheidslijnen gaan rijden andere lijnen teruggebracht gaan worden, gelet op de kanalisering. In hoeverre loopt een andere vervoerder die ook belangstelling heeft maar die het misschien niet gaat doen omdat deze lijnen nu bezet zijn door de huidige vervoerder, eigenlijk kansen mis? Ik richt die vraag ook aan de spoorbeheerders. Hoe gaan zij om met de aanvragen die er zijn, ook in relatie tot de beelden die hier zijn geschetst? Als er straks lijnen worden teruggebracht, kan iemand anders die dan weer gemakkelijk oppakken? We hebben toch te maken met een geliberaliseerd internationaal spoorvervoer. Dus andere vervoerders mogen dus ook treinpaden aanvragen. Dus hoe ga je nu om met het beeld dat hier voorligt in relatie tot het beeld dat er wellicht over een aantal jaren zou moeten liggen, daarbij expliciet verwijzend naar de aanvragen die er liggen vanuit Den Haag? Hoe kijken de beheerders hiernaar? Van welk beeld moet ik nu uitgaan? Waarom zouden we eigenlijk moeten wachten tot 1 oktober? Morgen hebben we hier namelijk een debat over. Waar kan ik op rekenen? Op welke snelheden?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er is verwezen naar de lessen die geleerd zijn van bijvoorbeeld het schrappen van de Benelux-trein, in de zin dat er altijd een goede back-up moet zijn. Dat is wat mij betreft echter de ene helft van de les die we geleerd hebben. De andere helft is: luisteren naar de reizigers en de volksvertegenwoordigers. Nadat besloten is om de Benelux-trein af te schaffen is een Kamermotie ingediend en bij meerderheid aangenomen, waarin stond dat de Benelux-trein behouden moest blijven. Kijkend naar het eindbeeld moet ik constateren dat het stuk Amsterdam-Den Haag nog steeds ontbreekt. Vroeger reed de Benelux-trein vanaf Amsterdam via Den Haag naar Brussel. Dat zou eigenlijk ook mijn eindbeeld zijn en dat is ook conform de motie van de Kamer. Ik ben dan ook benieuwd hoe dit alsnog in het eindbeeld verwerkt gaat worden. Daarnaast vraag ik welke wijzigingen u in de concessie wilt zien om richting een eindbeeld te komen waarin er een optimale situatie is voor de reiziger met voldoende treinen, zodat er sprake is van een goede verbinding tussen Amsterdam en Brussel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is nog onduidelijk welke eindoplossing er komt, maar een ding is wel duidelijk, namelijk dat met alle glossy voorstellen die nu gedaan worden, de huidige concessie niet meer terugkomt. Alle voorstellen en ballonnetjes die hier geopperd worden, gaan uit van een zeer gewijzigde concessie. Mijn vraag is dan wat de belofte van de NS en de NMBS aan de reiziger, de overheid en aan de belastingbetaler nog waard is als we vandaag moeten constateren dat die concessie finaal maar dan ook finaal is mislukt. De vraag hoe dat komt zal dan nog beantwoord moeten worden.

De staatssecretaris heeft in haar beantwoording aangegeven dat het afwijken van een concessie in kan houden dat de concessiegelden, de 1,4

miljard euro die ingeboekt staan, wellicht niet terug kunnen komen. Gaan al deze plannen uit van het behoud van die 1,4 miljoen euro of gaan ze ervan uit dat de concessiegelden vanuit de HSA, jaarlijks 100 miljoen, aangepast worden?

Ik deel de vraag van de heer Van den Bergh, die vaststelt dat er nog geen gemixt aanbod ligt op het moment dat er al wel een hele concessie overhoop moet worden gehaald. Het afgelopen uur hebben NS en NMBS aangegeven hoe goed zij samenwerken en samenwerkten. Is dit nu een plan van u samen? Deelt NMBS deze visie of is het een plan van één partij ten opzichte van de plannen van andere partijen? Met andere woorden: wat vindt NMBS van de plannen vanaf 2015? Onderstreept u die en bent u bereid om daar gezamenlijk uitvoering aan te geven? Zo ja, onder welke voorwaarden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ken een minister-president die gezegd heeft: garantie krijg je alleen bij stofzuigers. Wij hoorden net de heer Meerstadt, die vanaf 2001 geen rijdende hogesnelheidstrein voor elkaar krijgt. Als ik de plaatjes goed bekijk, hebben we het pas in 2020 voor elkaar zoals afgesproken. Wat zijn de garanties van de NS op dit moment waard? Ik meen dit serieuzer dan gewoon een aantijging. Hoe kunt u, na het verlies van het vertrouwen van de Kamer en de mensen om u heen, nog hard maken dat wat nu weer zo mooi op een papier staat, inderdaad gaat gebeuren? Hoe kunnen wij daar nu geloof in hebben? Als je naar een winkel gaat en een paar keer niet geleverd krijgt wat je kocht, ga je op een gegeven moment naar een andere winkel. Waarom zouden wij in de NS moeten blijven geloven? Waarom zou de reiziger erop moeten vertrouwen? Wat is uw garantie waard?

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Daar kan ik me bij aansluiten. De heer Meerstadt eindigde zijn inleiding met het vertrouwen van 175 jaar NS en het resultaat uit het verleden. Maar ja, wat biedt dit voor de toekomst? Sterker nog: waarom zitten we hier überhaupt bij elkaar? Dat is juist omdat er iets gruwelijk mis is gegaan. Ik vraag dit vooral in het licht van het plaatje dat u schetst, waarbij u een beeld schetst van een complete integratie van het gewone net en de HSL-Zuidlijn. Daarmee anticipeert u wellicht op een geheel andersoortige concessie en de daarbij behorende voorwaarden. Is dit een correcte waarneming van mij of is het gewoon een waarneming, een blauwdruk en zien we het te zijner tijd wel?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb heel veel goede woorden gehoord over de reiziger centraal stellen. Die woorden zijn mij uit het hart gegrepen. Aan ons als politiek is nu de heel belangrijke rol om te kijken naar oplossingen, zodat de reiziger weer de verbindingen krijgt waar hij ook recht op heeft. Ik vind dat wij dit ook concreet moeten maken. Als er een vervoersvraag is, moeten er ook extra treinen rijden. Als voorbeeld neem ik de lijn Antwerpen-Breda-Eindhoven. Ik ben heel erg blij dat daarop gestudeerd gaat worden. Wat mij betreft moet die lijn er komen en niet eens in de twee uur. Het is gewoon een fatsoensnorm dat een keer per uur een trein rijdt. Zoals dat het geval is tussen Arnhem en Emmerich zou dat ook moeten kunnen tussen Antwerpen, Breda en Eindhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik heb een aantal vragen. In het meest complete eindbeeld zie ik een hsl-verbinding naast de Thalys en de Eurostar. Onder welke voorwaarden is dat zo? Worden het Fyra-achtige voorwaarden met abonnementen en makkelijk instappen, of wordt het de Thalysformule?

Hoe verhoudt dat eindbeeld zich tot de huidige concessieafspraken en is openbreken van de concessie nodig? Kan dit? Hoe past dit binnen de Europese regels? Welke ruimte is er dan voor andere aanbieders? Welke

schadevergoeding gaat u eventueel betalen voor het niet naleven van de huidige concessie?

Kan dat? Past dat in de Europese regels?

Als wij dit eindbeeld realiseren, wat betekent dat dan financieel voor de exploitatie van de hogesnelheidslijn zoals voorzien? Hoe is de exploitatie nu en staat die nog in verhouding tot de exploitatievergoeding die de NS betaalt?

Over de virtuele verlies- en winstrekening heb ik een vraag aan de heer Descheemaeker. Stuurt u ook aan op betalingen van Nederland aan België om een bepaalde balans te vinden, als u zegt dat u nu al kunt voorzien dat het in uw financiële systeem niet goed zou uitkomen en dat er als onderdeel van de winst- en verliesrekening een verevening over de grens zou moeten zijn? Hoe ziet u dat?

Is er bij de toelating van het materieel nog winst te boeken? Die vraag had ik al in het vorige blok gesteld. Het zou mooi zijn als ik daarop nog een antwoord krijg.

Zou er een geconsolideerd eindbeeld gepresenteerd kunnen worden, want verschillende parlementariërs hebben al opmerkingen gemaakt over cijfertjes, zoals elf of twaalf keer de Thalys, een uurdienst versus zestien keer, twaalf treinen of tien treinen. Zou daarover een door beide partijen geconsolideerd eindbeeld kunnen worden gegeven?

De heer **Meerstadt**: Voorzitter. Er zijn veel vragen gesteld, allereerst door mevrouw Lahaye-Battheu, onder andere of wij op hetzelfde spoor zitten en of we wel of niet een ander eindbeeld hebben. Die vraag kwam meerdere keren terug en ik zal proberen om die hier te beantwoorden. Ten eerste zijn in de plaatjes drie eindbeelden te zien die corresponderen met de varianten die ik eerder heb aangegeven. Die zijn ontwikkeld door de Nederlandse Spoorwegen op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ons werd gevraagd om bij de zware beslissing om geen vertrouwen meer te hebben in de V250, ook een toekomstbeeld te schetsen in welke richting het zou kunnen gaan. Daarin kunt u ook de gestippelde lijn in de tussentijdse oplossing voor Amsterdam met de intercity over bestaand spoor meerekenen. Die zou hierin eigenlijk ook gestippeld moeten zijn. Het gaat om de mogelijkheden, om het mogelijk maken van een mix tussen klassiek materieel en hogesnelheidsmaterieel omdat daar vanuit de markt veel vraag naar is.

Tegelijkertijd hebben wij ook gezegd dat wij voldoen, met een variant, aan de concessievoorwaarden. Er liggen dus drie mogelijke varianten, drie plaatjes, die de NS voor zijn rekening moet nemen, want die zijn gemaakt op verzoek van het ministerie. Logischerwijze hebben wij daarin betrokken wat onze Belgische, Franse en Eurostarcollega's hebben aangegeven, overigens via mijn collega Marc Descheemaeker.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor u steeds vaker zeggen «omdat uit de markt vraag gebleken is». Ik hoor ook vaak zeggen «de reiziger centraal». Welke recente markt- en reizigersonderzoeken zijn afgerond en openbaar beschikbaar?

De heer **Meerstadt**: Wij onderzoeken iedere dag de meningen van onze reizigers. Dat is toegankelijk materiaal. Dat kunnen wij ter beschikking stellen. Wij hebben ook regelmatig onderzoeken naar vervoersspanning tussen verschillende stedenparen geüpdatet. Ook die informatie kunnen wij beschikbaar stellen. Er wordt gevraagd wat de les is uit de wensen die de Tweede Kamer nu heeft aangegeven en uit de wensen die uit de regio en de steden komen. Wij hebben geprobeerd om die in dat palet weer te geven. Omdat wij tot 1 oktober van het ministerie de tijd hebben gekregen om met concrete oplossingen te komen, heeft het nu de status van de mogelijkheden die er zouden kunnen zijn. Wij realiseren ons terdege dat er een concessie ligt. Dat is ook waarmee wij zijn gestart. Dat is de

basisvariant. Die kan ook geleverd worden, zoals mijn collega Marc Descheemaeker ook heeft gezegd. De vraag is of dat op dit moment in het belang van de reiziger het beste is. Het is niet aan ons om die afweging te maken. Die afweging is te maken in samenspraak met onze opdrachtgever, met onze concessieverlener, het ministerie van I en M. Wij hebben geen pretenties wat dat betreft. Daar moet de sturing vandaan komen op wat uiteindelijk van ons gevraagd wordt. Wij hebben een contract en daar dienen wij aan te voldoen.

De heer Van den Bergh vroeg naar het verschil tussen twaalf keer en elf keer per dag. Hij is er even niet, maar ik kan de vraag wel voor iedereen beantwoorden. Onze collega's van NMBS baseren zich op de frequentie van enige dagen waarin die één per dag hoger ligt. Wij hebben juist de veilige kant gekozen omdat er op andere dagen elf keer wordt gereden. Wij wilden niet «overpromisen». Dat is het enige verschil, dat is zoals het met elkaar te rijmen is.

De heer Vandeput vroeg of het een idee is om marktstudies of marktconsultaties te doen. Hij doelde daarmee mijns inziens op hetzelfde soort gegevens als waar de heer De Rouwe om vroeg, namelijk feitenmateriaal over wat de reizigers uiteindelijk willen, over de vervoersspanning tussen stedenparen. De meest recente gegevens zijn hiervoor gebruikt en zullen hiervoor gebruikt worden. Voor de lange termijn kan het een goede suggestie zijn om dit mee te nemen en opnieuw onderzoek onder reizigers te verrichten.

De heer Hoogland merkte op dat marktconsultatie hem ook een interessante optie lijkt, maar ik denk dat hij een andere consultatie bedoelde in de zin of ook niet andere partijen moet worden gevraagd om hieraan bij te dragen. Wij hebben dat zelf ook al gevraagd. En ja, wij hebben gevraagd aan partijen die hogesnelheidsdiensten leveren of zij een oplossing hebben. En ja, er is bijvoorbeeld correspondentie geweest met Arriva. Hebben wij nog recht op de concessie? Dat is niet aan ons om te beoordelen. Het enige wat wij moeten doen en met volle toewijding doen, is in de ontstane situatie onze uiterste best doen om het land zo goed mogelijk van vervoersoplossingen te voorzien en in het belang van Nederland en België tot een optimaal product te komen. De maat moet ons genomen worden door u. Die kwetsbaarheid en afhankelijkheid kennen wij. Ik realiseer mij heel goed, ook omdat wij als directie eindverantwoordelijkheid dragen, dat u twijfels hebt of die volgende stap weer gezet kan worden.

Waarom is het eindbeeld niet eerder gestuurd? Wij zitten heel erg met het dilemma dat sommige signalen zijn: de concessie is de concessie en u zult de concessie uitvoeren zoals gepland. Daarin hebben wij voorzien in een van onze varianten. De andere signalen hebben te maken met de huidige marktsituatie, die sinds de openbare aanbesteding van de concessie in 1999–2000 logischerwijze is aangepast. De economie is veranderd en de wensen voor gebruik van hogesnelheidslijnen en normale klassieke spoorlijnen zijn veranderd. Wij proberen op die vragen in te spelen. Daarom bieden wij ook varianten aan. Ook die keuze moet uiteindelijk in samenspraak met onze concessieverlener gemaakt worden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Zegt u daarmee dat de concessie niet voldoet aan de eisen van deze tijd, de eisen die zijn vastgelegd in de concessie?

De heer **Meerstadt**: Ik zeg niet meer en niet minder dan dat de eisen in de concessie zijn vastgesteld op basis van de toenmalige denkbeelden en toen best bekende cijfers over de mogelijke ontwikkeling van de economie en de marktkansen. Dat is logischerwijze niet de markt vraag van dit moment. Daarmee diskwalificeer ik het niet. Ik zeg alleen dat de tijd inmiddels een bewezen uitkomst heeft gehad en dat de economie zich anders ontwikkeld heeft en dat de vraag vanuit de markt zich ontwikkeld heeft. Wij proberen in onze varianten recht te doen, nog te zeggen: de

concessie is de concessie. Dat levert meteen ook het antwoord op de vraag of wij het bedrag opleveren dat is vastgelegd. Ja, dat leveren we op. Als de concessieverlener wil dat wij ook rekening houden met marktwensen, doen we dat. Wij proberen op die vragen voorbereid te zijn. Dat is ook het onderwerp van studie dat de staatssecretaris van I en M met ons heeft afgesproken.

Dan ligt er nog de vraag van mevrouw de Boer over Den Haag-Brussel, hoeveel dat is en of sprake is van kannibalisatie. Wij geven aan dat je uiteindelijk de reiziger moet laten kiezen. Als blijkt dat de treinen tussen Brussel en Den Haag, eventueel doorgaand naar Amsterdam, heel vol zitten, handhaaf je ze. Als er hogesnelheidsmogelijkheden bij komen en de reizigers in groten getale van Amsterdam naar Rotterdam blijken te gaan, wat grote tijdwinst oplevert, en de overstap vanuit Den Haag voor lief nemen, moet je daarop inspelen. Dat heeft weer te maken met vraag of je kiest voor een model waarin je de markt van nu zijn werk laat doen of voor vasthouden aan de concessie-eisen. Wij proberen aan beide invulling te geven en de keuze te laten waar die hoort te liggen, namelijk bij de concessieverlener.

De heer de Rouwe stelde dat de huidige concessie niet terugkwam en vroeg wat de belofte waard is. Ik heb aangegeven dat die juist wel onderdeel is van onze varianten. Dus als die gewenst is, wordt die opnieuw ingevuld.

Het gemixte aanbod bevat, zoals aangegeven, verschillende varianten. Ik heb de heer Bashir overgeslagen, sorry. Amsterdam-Den Haag, kan dat? Ja, dat kan, maar daarvoor moeten moeilijke keuzes gemaakt worden. Als capaciteit wordt benut om naar Amsterdam te rijden, betekent dit dat we, gezien de krapte in de Schipholtunnel en in de westhoek van Amsterdam, zoals ook door ProRail aangegeven, moeten bezien of dat – en zo ja, op welke manier – invloed heeft op de frequenties van andere treinen. Welke wijzigingen in de concessie zijn nodig om een optimale situatie voor de reiziger te kunnen bieden? Dat is nu juist onderwerp van studie. Als we de verschillende varianten samen doornemen in de periode tot 1 oktober, zal dat tot inzichten moeten leiden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag over de wijziging is nog niet beantwoord. De HSA moet nu 1,4 miljard opbrengen voor de concessie. Er liggen voorstellen voor, die heel anders zijn. Het gaat om majeure wijzigingen en om behoorlijke wijzigingen in de bestekken. Het is nog maar de vraag of dat überhaupt kan, gezien de aanbestedingsprocedure. Daar heb ik de heer Meerstadt nog niet over gehoord. Houden de wijzigingen die hier staan als opties in dat de 1,4 miljard overeind blijft als concessieopbrengst voor de overheid, voor de Staat?

De heer **Meerstadt**: Het is te vroeg om hierop vooruit te lopen. Dat vind ik onderwerp van studie. Uw vraag was: levert u de oorspronkelijke concessie en hoort daar het bedrag van 1,4 miljard bij? Dat is het geval en dat kan invulling gegeven worden. Het is onderwerp van studie. Daar hoort bij wat er staat in de verrekening die bijvoorbeeld tussen beide landen plaatsvindt. Dat zijn zaken die ons niveau overstijgen en waarover al gestart is met overleg op het niveau van de bewindslieden. Ik kan daar niet op vooruitlopen. Dat moet in de periode tot 1 oktober nog duidelijk worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar kunt u dus geen garantie voor geven?

De heer **Meerstadt**: Nee, op dit moment is daar nog geen zicht op. We hebben de berekeningen nog niet gemaakt. We hebben alleen de opties neergelegd die nu in de samenleving leven. Dit moet concreter worden. Een doel van onze samenwerking is om daar in de komende tijd businesscases onder te leggen en die gezamenlijk te bekijken.

Er was geen vraag aan mij van de heer De Graaf, geloof ik. Dan was er een vraag van mevrouw van Tongeren. Ik heb al geprobeerd om daarop te antwoorden. Wat zijn de garanties van de NS waard? We hebben hier te maken met een project waarbij het niet goed is gegaan. U hebt al initiatieven genomen om dat tot op de bodem uit te zoeken. Dan komt de onderste steen boven en het is, denk ik, goed om dat met elkaar te bezien. NS heeft daar een grote verantwoordelijkheid in gehad. Het is goed om ook te kijken waar er lessen uit kunnen worden geleerd en waar het beter had gekund.

Tegelijkertijd is de NS een bedrijf dat 1,2 miljoen reizigers iedere dag op hun werk brengt of op hun studie of waar dan ook heen. NS speelt zo'n belangrijke rol in de samenleving dat het een plezier is om voor dat bedrijf te werken, niet alleen voor mij persoonlijk, maar voor alle medewerkers van de NS die daar elke dag hun schouders onder zetten. We hebben met onze 175 jaar ervaring nog veel meer gedaan dan alleen dit project. Ik wil u vragen om, juist vanwege de grote maatschappelijke betekenis van ons bedrijf, ook de toewijding van onze mensen te willen zien, en om te zien dat alles op alles wordt gezet om een goede oplossing mogelijk te maken. Dat is ons commitment en dat kunt u ook van ons vragen. Daarvoor staan wij aan de lat.

De heer Klein vroeg of er een heel andere concessie komt. Dat is nog te bezien, want die drie varianten worden naast elkaar bekeken in het overleg dat wij hebben met onze collega's en met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Mevrouw Dik-Faber stelde dat zij de lijn Antwerpen-Breda belangrijk vond. Dat vinden wij ook. Zij heeft ook aangegeven dat zij het bij beschaving hoort vinden dat er een uurfrequentie komt. Daarop wil ik antwoorden dat wij gaan kijken wat de marktvraag is en dat we er in ieder geval voor zorgen dat we niet met lege treinen gaan rondrijden. Vooralsnog is in het akkoord voorzien om de lijn eens in de twee uur te bedienen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb ook gewezen op de lijn Arnhem-Emmerich. Je gaat uit van een bepaalde fatsoensnorm, van een basisfrequentie die dan ook weer nieuwe reizigers trekt. Als er op de lijn Arnhem-Emmerich een uurdienst kan worden gereden, zou dat volgens mij ook moeten kunnen op de lijn Breda-Antwerpen. Om dan alleen maar te kijken naar de vervoerscijfers, vind ik toch eenzijdig.

De heer **Meerstadt**: Ik hoor goed wat u zegt en ik zal het meenemen in de afwegingen. Ik ken de gegevens van de lijn Arnhem-Emmerich. Daar gaat ook een relatief grote hoeveelheid geld als bijdrage van de overheid naartoe. Er zou dan in deze afweging bekeken moeten worden of het ons dat gezamenlijk in het hele spel waard is.

Dan als laatste de vragen van mevrouw Van Veldhoven. Onder welke voorwaarde gaat de Eurostar of Thalys rijden? Daarop kunnen we niet vooruitlopen. Het is bekend wat tot nu toe de tariefsystematiek is en die van de reserveringen voor de Thalys en dito voor de Eurostar. Met hun bereidheid om frequenties te verhogen, zal zeer waarschijnlijk ook dat regime naar voren komen. Misschien dat mijn collega die beide bedrijven van binnenuit kent, omdat hij hier ook als aandeelhouder zit, daar verder op kan antwoorden.

Is het nodig om de concessie open te breken? Niet per se. Ook aan de eisen van de concessie kan invulling worden gegeven. De vraag is of het verstandig is om dat te doen. Het antwoord op die vraag is niet aan ons. Het is aan de concessieverlener om dat uiteindelijk te bepalen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Een korte vraag ter precisering. De NS heeft duidelijk gezegd: wij leggen een plan op tafel waarmee we gewoon invulling geven aan de concessie zoals die nu is. Daar zou het antwoord op kunnen slaan. We hoeven de concessie niet per

se open te breken. Als de heer Meerstadt nu echter naar een van de andere eindbeelden gaat, is het dan wel nodig? Of kan het dan nog steeds binnen de voorwaarden van de huidige concessie?

De heer **Meerstadt**: Dat is eigenlijk hetzelfde antwoord als ik heb gegeven op dezelfde vraag van de heer De Rouwe. Dat weten we nu nog niet. De komende periode is er nu juist voor bedoeld om dat uit te zoeken. Is er ruimte voor andere aanbieders? Dat is een vraag die de infraproviders kunnen beantwoorden. Wat ons betreft: wij zijn gewend om het Nederlandse net onder collega's of concurrenten te verdelen. Logischerwijze is daar ruimte voor van onze zijde en verwelkomen wij de concurrentie ook. Dat is goed voor de reiziger. Daar hebben wij ook eerder uitspraken over gedaan.

Op een eventuele schadevergoeding kan ik niet vooruitlopen. Dat is een actie die de staatssecretaris zou kunnen nemen. Het lijkt mij niet opportuun dat ik daar antwoord op geef. De financiële exploitatie wordt nog verder onderzocht. Dat is een vraag voor de NMBS en niet voor mij. Is er bij de toelating van het materieel nog winst te behalen? Dat weten we nu nog niet, maar dat gaan we wel proberen.

De **voorzitter**: Dank uw wel. Dan is het woord aan de heer Descheemaecker.

De heer **Descheemaecker**: Voorzitter. Mevrouw Lahaye-Battheu en de heer Van den Bergh vroegen of een eventueel duaal aanbod volwaardig wordt ingevuld. Door de NMBS wordt er inderdaad voor gepleit om de reiziger die van België naar Nederland reist of andersom wederom de klassieke lijn Amsterdam-Brussel aan te bieden. Ik begrijp echter ook dat er door het aanbod op het binnenlandse net een grote congestieproblematiek is rond Amsterdam. Een van de thema's die wij in de komende dagen en weken zeker nog moeten bespreken, is de timing en het aantal treinen dat over de klassieke lijn van Brussel naar Amsterdam zou kunnen rijden; dat is heel voorwaardelijk gesteld. Ik word ook zelf geconfronteerd met bepaalde bottlenecks op het Belgische spoornet, en ik begrijp dan ook heel goed dat er rond een hoofdstad of een belangrijk commercieel centrum altijd capaciteitsproblemen zijn. Het duale aanbod kan alleen volledig worden gerealiseerd indien beide steden, Amsterdam en Brussel, door middel van de hogesnelheidslijn en de klassieke lijn worden verbonden, uiteraard met behoud van een stop in Den Haag, de politieke hoofdstad van Nederland.

Collega Meerstadt is zojuist al ingegaan op de vraag over de Thalys. Daarbij gaat het inderdaad om elf of twaalf treinen. Bij ons is de fles halfvol, in Nederland is hij halfleeg. Het staat zo raar om elfenhalve trein op te schrijven, want dan vraagt iedereen hoe je nu een halve trein kunt laten rijden.

De problemen die zich voordoen bij de IC-verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen, worden momenteel bekeken. Bij de zes voorlopige intercity's die in juli en augustus worden ingezet, worden niet de TRAXX-locomotieven gebruikt die normaliter de klassieke trein tussen Brussel en Den Haag trekken. Gelet op de vakantieperiode en schoolvakanties wordt in de zomermaanden minder materieel ingezet. Wij gebruik juist vrijvallend materieel om tussen Antwerpen en Roosendaal met automotrice-eenheden te rijden. In principe worden deze vanaf 1 september weer in de normale frequentie ingezet. Die problematiek wordt momenteel dus nog bekeken. We zijn er nog niet helemaal uit of het technisch mogelijk is en of de capaciteit voldoende is om de IC-verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen te handhaven na augustus. Voor de maanden juli en augustus zijn we in ieder geval een stap verder. Enkele jaren geleden is onderzocht of de Eurostartreinen naar Amsterdam kunnen rijden, maar het bleek dat dit om verschillende technische

redenen niet mogelijk was. De nieuwe generatie treinen die Eurostar heeft besteld, de Siemens Velaro, is wel geschikt voor het Nederlands en Belgisch grondgebied. Deze nieuwe treinen kunnen dus wel vanaf het moment van levering over het Nederlands spoor rijden. De oude generatie Eurostartreinen kan dat niet. Voor dit traject komen dus automatisch de nieuwe treinen in aanmerking.

De heer Vandepuut had een vraag over de markt. Wij werken regelmatig vrij intensief samen bij marktonderzoeken. Daarbij komen allerhande vragen en potentiële analyses aan bod. Wij gebruiken hiervoor dezelfde onderzoeksbureaus. De onderzoeken naar het potentieel voor Breda-Antwerpen hebben wij nog niet zo lang geleden ook gemeenschappelijk gedaan. Daaruit is gebleken dat dit een vrij deficitaire activiteit kan worden. Daarbij moeten wij dus heel creatief zijn om dat voor de winst- en verliesrekeningen van de vennootschappen in orde te kunnen brengen. Hierbij is immers één element van belang dat ik de dames en heren volksvertegenwoordigers niet wil onthouden: de NMBS is gehouden om haar beheersovereenkomst met de federale overheid uit te voeren. Deze overeenkomst voorziet in het aanbod dat de Staat heeft gedefinieerd als «zijnde van publiek nut». Het is dus een publieke missie. De NMBS ontvangt een exploitatiedotatie zodat zij al die treinen, vele duizenden, in België kan laten rijden. Tot 2008 behoorde de Benelux-trein tot deze missie van publiek nut. Deze trein werd dus gesubsidieerd. De subsidie die voor deze trein tot 2008 werd gegeven, was voldoende om het deficit op het laten rijden van deze trein, dat ontstond door de hoge infrastructuurkosten, te dekken. In 2008 viel deze subsidie weg omdat in de nieuwe beheersovereenkomst werd uitgegaan van het beschikbaar komen van de Fyra-treinen. Deze treinen hadden al in 2007 geleverd moeten worden. Dat werd 2008, toen 2009, toen ... De rest van het verhaal is bekend. In een deel van het jaar 2008 en in de jaren 2009, 2010 en in 2011 heeft de Benelux-trein zonder subsidie en zonder de missie van publiek nut gereden. Dat heeft geresulteerd in een gecumuleerd deficit over deze drieënhalve jaar van bijna 30 miljoen euro. Dat is juist mijn grote zorg. Ik hoor graag dat men enthousiast is over het weer invoeren van zestien Benelux-treinen, maar dan verschijnt automatisch het beeld van een niet-gesubsidieerde trein – die immers geen publieke missie meer vervult – die aan de winst- en verliesrekening van de NMBS voor het zuidelijke traject ongeveer 8 miljoen zal bijdragen.

Dat is natuurlijk verkeerd gezien vanuit het perspectief van bedrijfsbeheer. Daarom pleit ik er ook voor om inzake de tarieven, de mogelijkheden en de frequentie een virtuele winst- en verliesrekening te maken. Een andere mogelijkheid is om deze trein weer te integreren in de publieke missie, maar ik denk dat dit erg moeilijk te realiseren zal zijn. Dat is namelijk alleen maar mogelijk als daar geld voor is of als andere treinen worden geschrapt, maar dat levert vervolgens een politiek probleem op ten zuiden van Nederland.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Tot wanneer loopt de huidige beheersovereenkomst van de NMBS waarbij de Benelux-trein is geschrapt? Deze trein stond ooit wel in de overeenkomst, maar werd begrijpelijk-kerwijs geschrapt omdat de Fyra zijn plaats zou innemen. Het is echter niet onlogisch om de Benelux-trein weer in de overeenkomst op te nemen als de Fyra er niet komt. Per welke datum verandert dat beheerscontract?

De heer **Descheemaeker**: Wat wij hebben gedaan, is ongeveer vergelijkbaar met hetgeen onze collega's van de NS hebben gedaan. De NS heeft de Hanzelijn ingepland en wij hebben voor het traject tussen Brussel en Antwerpen IC's ingepland. Deze extra treinen hebben wij dus in de nieuwe beheersovereenkomst in het aanbod geïntegreerd. Een andere trein heeft dus de plaats ingenomen van de Benelux-trein. In de loop van dit jaar zullen wij gesprekken starten over een nieuwe beheers-

overeenkomst, die zal ingaan op het moment dat de partijen, de Staat en de NMBS, tot overeenstemming zijn gekomen. Ik ga ervan uit dat dit waarschijnlijk in de loop van 2014 zal worden geformaliseerd. Verschillende punten en interrupties hebben betrekking op de concessie, waarin de aanwezigen uiteraard grote experts in zijn. Ik herinner de aanwezigen eraan dat de NMBS bij de concessie geen contractpartij is. De NMBS heeft met de Nederlandse Staat een contract afgesloten en uiteraard ook met haar Nederlandse collega's bij de NS. Dat hoort echter niet thuis bij het contractenhuis van de concessie. Mogelijk is het er wel van afgeleid door de praktische uitwerking ervan, maar onze samenwerking is in aparte contracten geregeld. De evolutie van de concessie, hoe die er ook uit zal zien, is dan ook een thema dat de NS en de Nederlandse overheid bezighoudt. En dat zeg ik volledig waardenneutraal. Wij zijn gehouden om de contracten die wij met beide contractpartners hebben afgesloten, te respecteren en dat proberen wij ook te doen. Uiteraard kan een evolutie in de concessie ook invloed hebben op onze engagementen als een mogelijk afgeleide daarvan. In het geheel zijn wij echter geen rechtstreekse contractpartner.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is maar de vraag. De vraag is dan namelijk welke contracten de NMBS heeft afgesloten met de Nederlandse Staat. Als ik mij niet vergis, is op twee momenten een contract afgesloten. Een contract is van recente datum, namelijk december 2012. Dat was een rechtstreeks contract tussen de NMBS en de Staat. Ik ben benieuwd of dat klopt en ik ben ook benieuwd naar de inhoud daarvan. Als ik mij niet vergis, was er ook een oorspronkelijk contract, van voor de aanbesteding door de overheid aan de HSA. De Nederlandse overheid heeft toen een contract afgesloten met de NMBS dat op de dag van vandaag nog steeds rechtsgeldig is. Klopt dat, en wat staat er dan in dat contract? Nu doet de heer Descheemaecker het voorkomen alsof de NMBS maar een passant is, maar volgens mij ligt dat toch wat scherper.

De heer **Descheemaecker**: Wij hebben inderdaad contracten met de Nederlandse Staat afgesloten. Het contract van december 2012 waar de heer De Rouwe naar verwijst, is uiteraard een belangrijk contract. Daarmee worden de eerdere contractuele afspraken grotendeels vervangen. Hiermee wordt immers verder gebouwd op. Nog korter geleden hebben wij samen de tijdelijke oplossing geformaliseerd. Goede afspraken houden immers een zekere formalisering in. Samen met de collega's van de Nederlandse Spoorwegen voeren wij nu de tijdelijke oplossing uit: de acht klassieke treinen. Wij hopen dat deze tijdelijke oplossing zal evolueren – dat is immers in het belang van de reiziger – totdat wij de afspraak die in december 2012 is gemaakt, volledig en volwaardig kunnen uitvoeren. De vraag is wat de contractpartijen als een verdere evolutie beschouwen. Ik meld nogmaals dat wij volledig waardenneutraal zijn inzake de concessie, maar de eventuele gesprekken daarover zijn van groot belang. Dit heeft uiteraard invloed op de vraag van de Nederlandse Staat en de Nederlandse Spoorwegen. Wij zullen de afspraken van 2012 getrouw uitvoeren, tenzij de partijen rond de tafel zeggen dat die afspraken moeten veranderen, bijvoorbeeld op het gebied van de dienstverlening. In 2012 is bijvoorbeeld voor het traject Breda-Antwerpen een frequentie van acht treinen per dag afgesproken. Stel dat partijen, na onderzoek enzovoort, stellen dat de acht treinen die tussen Breda en Antwerpen rijden, acht treinen tussen Eindhoven en Antwerpen moeten worden. Ik zeg maar wat. Dat is dan een evolutie van dat contract en dat kan ook een evolutie van andere elementen inhouden. Het is echter aan elk van de drie contractpartijen om vragen te stellen, opmerkingen te maken of om suggesties te doen om zo in te gaan op hetgeen deze Kamer, als in een soort voogdij over de staatssecretaris, Bert Meerstadt en zijn

teams van de NS en wij en de teams van NMBS vertellen over de mogelijkheden en moeilijkheden.

De heer Bashir heeft een beetje het primaat van de politiek verdedigd. Hij heeft gezegd dat het beter is om te luisteren naar het parlement. Naar ik meen, heeft het Nederlandse parlement mij ooit gevraagd of ik extra Fyra-treinen zou kopen. Ik vergis mij hoop ik niet, maar het is een beetje laat, dus ik verontschuldig mij vooraf. Ik meen dat hierover een jaar geleden of zo in een motie is gesproken. Men is terecht boos op mij omdat ik dat niet heb gedaan, maar vandaag voel ik mij goed over het feit dat ik geen extra Fyra-treinen heb gekocht. Het is goed om te luisteren naar alle stakeholders: reizigersverenigingen, politieke partijen en mobiliteitsexperts, maar ook onze eigen technici. We moeten ook kijken naar de mogelijkheden die wij zelf zien en het is ook goed om eens af en toe te luisteren naar de corporate governance die de onze is. De treinen die wij tussen Amsterdam en Brussel laten rijden, vallen in principe niet onder de beheersovereenkomst, maar onder de contractuele autonomie van de NMBS. Als hier wordt gezegd dat het de wens van het parlement is om 32 treinen te laten rijden tussen Den Haag en Brussel, dan moet ik antwoorden dat ik daarvoor geen markt zie en dat ik het risico op financieel verlies voor de NMBS niet wens aan te gaan, wat het Nederlands of Belgisch parlement ook zegt. Dit betreft immers de verantwoordelijkheid van de bedrijfsleiding. Deze activiteit staat namelijk los van de publieke dienstverlening zoals die door mijn contractant in de publieke beheersovereenkomst is gedefinieerd. Het is dus heel moeilijk om het juiste debat te voeren. Wij geven aandacht aan elke stakeholder, maar aan het eind van de dag worden wij afgerekend op de winst- en verliesrekeningen, de reizigerstevredenheid en vele andere parameters.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd, verzoek ik de heer Descheemaecker om zijn bijdrage af te ronden.

De heer **Descheemaecker**: Ik wist dat u boos ging worden.

De **voorzitter**: Dat valt wel mee.

De heer **Descheemaecker**: De heer De Rouwe heeft gevraagd of dit ons gezamenlijk plan is. Vroeger was aardrijkskunde nooit mijn sterkste vak, maar ik denk dat het een kaart, of een werkdocument, van de Nederlandse Spoorwegen is die met onze technische groepen wordt gedeeld. Daaruit blijkt heel duidelijk wat de mogelijkheden zijn op Nederlands grondgebied. Persoonlijk vind ik dat Parijs op deze kaart ietsje te dicht bij Brussel ligt. Ik vertrouw dit daarom volledig toe aan de verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen.

Ik kijk nu even naar het plaatje voor de periode vanaf 2015–2016. Ik stel daarbij het volgende vast. De Thalys Amsterdam-Parijs-Lille wordt mede door ons gedragen. De Thalys rijdt trouwens al in een frequentie van negen of tien. Dat is dus een lichte uitbreiding. Bij de hogesnelheidstrein Amsterdam-Brussel werd ons inderdaad gevraagd hoe we bepaalde treinen op de hogesnelheidslijn naar Brussel kunnen laten rijden. Het technische aspect daarvan is echter helemaal nog niet uitgevlooid. Op het kaartje is de snelheid per uur bijvoorbeeld nog niet vermeld. Dat is dus nog een denkpiste. Dat is een thema dat wij nog samen aan het bekijken zijn.

Ik ga ervan uit dat de treinen op het traject Amsterdam-Breda en Amsterdam-Rotterdam niet via België rijden, want dat zou de rittijd enorm verhogen. Dat laat ik dus aan de goede zorgen van de Nederlandse Spoorwegen.

De trein op het traject Breda-Antwerpen is een onderdeel van het akkoord dat wij in 2012 hebben afgesloten. Het staat trouwens ook op de kaart en ik heb daartoe mede de aanzet gegeven. Ik begin meer en meer te denken

aan een studie naar een traject naar Eindhoven. Dat is een gemeenschappelijk project dat wij momenteel bestuderen.

Bij de intercity tussen Den Haag en Brussel staat vermeld dat deze acht tot twaalf keer per dag rijdt. Ik heb dat juist bevestigd tegenover de Belgische collega's.

De stoptrein Roosendaal-Antwerpen rijdt al vele jaren en wordt volgens het schema behouden. Mij rukt dat niet direct van de stoel. Dat zijn gewoon werkdocumenten die wij samen delen. Elk project daarop is door ons gekend en wordt door ons medebestudeerd. Dat kan worden onderbouwd of daarop kunnen bepaalde vragen, opmerkingen, suggesties of uitbreidingen volgen.

De **voorzitter**: Mag ik nog een voorstel doen dat naar mijn mening wordt gedeeld door onze Belgische collega's? De afgelopen uren hebben wij ons bij herhaling lichtelijk verbaasd over de twee aanvliegroutes om uiteindelijk halverwege uit te komen. Is het mogelijk dat wij de volgende versie van het denkproces aangereikt krijgen door beide bedrijven gezamenlijk? Daarin zou dan zowel de Nederlandse als de Belgische kant van de kerstboom integraal meegenomen moeten zijn, met inbegrip van de marktonderbouwing. Er is immers ook verzocht om te laten zien hoe de behoefte van de reizigers zich ontwikkelt. Kunnen de heren deze toezegging gezamenlijk doen?

De heer **Descheemaeker**: Deze vraag is ook gesteld door de staatssecretaris. Zij wil gewoon een voorstel dat door ons beiden wordt gedragen. Hier liggen een aantal werkdocumenten voor die meer en meer gaan samenstromen tot het voorstel dat tussen nu en X weken wordt gedaan aan de derde contractpartner van de NMBS en de concessiegever voor de NS. Mij lijkt dat een logische ontwikkeling.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wordt dit plan door de NMBS gedragen?

De heer **Descheemaeker**: Nee. Ik heb zojuist volgens deze schema's lijn voor lijn gezegd wat de actuele situatie is. Ik ga mezelf herhalen, maar de stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen rijdt al jaren. Er zijn een of twee thema's die wij verder bestuderen. Er wordt trouwens een lijn Eindhoven-Breda-Antwerpen getoond. Daar wordt een studie naar verricht. Dat hebben wij al duidelijk geformuleerd. Bovendien is het traject Breda-Antwerpen onderdeel van een door ons gedragen akkoord van december 2012, waar de heer De Rouwe zelf naar heeft verwezen. De technische invulling van de hogesnelheidstrein Amsterdam-Brussel wordt nog onderzocht. Daarbij kunnen we zelfs nog niet de snelheid noemen. We weten zelfs nog niet met welk materieel wij daarbij kunnen rijden. Dat zijn de werkdocumenten. Elk van die projecten wordt door ons onderzocht, ondersteund, gerealiseerd of uitgebreid. Hoe we tot de juiste mix komen, wordt momenteel onderzocht, want het ene kan het andere misschien in de weg komen. Dit zal resulteren in een toestroom naar een formeel voorstel dat beide spoorwegondernemingen kunnen doen, zoals door de staatssecretaris werd gevraagd.

De **voorzitter**: Dan blijft de vraag toch liggen. Het denkproces gaat nog even door. Uiteindelijk zal het tot een integraal plaatje moeten leiden, waarbij het geheel zowel vanuit het Belgisch perspectief als vanuit het Nederlands perspectief wordt geschetst en waarbij sprake is van draagvlak in beide bedrijven. Is het nu wel of niet mogelijk om dat plaatje hier over een paar maanden te presenteren?

De heer **Meerstadt**: Dat is precies de insteek van de staatssecretaris. Dat heeft zij gevraagd en daar gaan we invulling aan geven. Wij hebben al met elkaar besproken dat je daarvoor de basisgegevens, de businesscases

en de opbouw van de verschillende modellen naast elkaar moet leggen. Uiteindelijk komt daar een voorstel uit. Dat voorstel wordt dan door ons beiden onderschreven. Dat kan ook niet anders, want je hebt elkaar nodig. Je kunt niet zonder elkaar. Het gaat om twee landen die verbonden moeten worden en dus zal dit gezamenlijk gedragen moeten worden. Dat is ook precies de uitdaging voor de komende periode: om iets te realiseren wat recht doet aan de wensen en aan de vraag van de concessiehouder.

De **voorzitter**: De heer Descheemaecker deelt deze conclusie?

De heer **Descheemaecker**: De staatssecretaris heeft ook mij gevraagd om samen te werken aan een gezamenlijk voorstel en dat aan haar voor te leggen. Uiteraard gaan wij daarin mee. Wij zijn immers gehouden de contracten van 2012 uit te voeren, tenzij de drie contractpartijen vinden dat er een betere invulling aan gegeven kan worden. Dat is de logica van het contractueel recht, zo meen ik.

Er resteren nog twee vragen van mevrouw Veldhoven. De eerste vraag is: onder welke voorwaarden willen Thalys en Eurostar rijden? Bert Meerstadt heeft al gezegd dat ik deze bedrijven een beetje ken. Thalys en Eurostar moeten in feite worden beschouwd als commerciële, zelfstandige treinoperators. Vaak hebben zij een eigen licentie, zoals het geval is bij Eurostar. Concreet houdt dit in dat zij hun winst- en verliesrekening nauw bekijken. Eurostar heeft nu al marktstudies gedaan om te kunnen inschatten wat de mogelijkheden zijn. Het cruciale punt voor een operator zoals Eurostar – ik praat nu in algemene zin, zonder bedrijfsgeheimen prijs te geven – is dat vanuit Amsterdam in een lus naar Londen wordt gereden. Je hebt immers maar één tunnel. Anders zou de trein een schip worden en dat is niet de bedoeling. Je moet dus in een lus rijden. De tijd van een rit stijgt daardoor proportioneel ten opzichte van de tijd die verstrijkt als je vanuit Schiphol rechtstreeks naar bijvoorbeeld Heathrow vliegt. De balans tussen de prijs voor een ticket en de tijd voor een rit is daardoor iets anders dan bij trajecten die rechttoe rechtaan verlopen zoals Parijs-Londen of Brussel-Londen. Het marktpotentieel is er. Ik denk dat er een redelijk marktaandeel is en dat een boel mensen denkt: heel leuk, zo'n trein van centrum tot centrum, en het is ecologisch verstandig. De relatieve rijpadkosten van de hogesnelheidslijn, zowel in België als in Nederland, zullen dan ook een cruciaal element in de winst- en verliesrekening zijn. Nogmaals, in dit geval zal het management van Eurostar zelf de businesscase opstellen en presenteren aan de raad van commissarissen, waarvan ik lid ben. Ik ga niet praten namens Eurostar, maar ik ben wel een ambassadeur van een goede verbinding tussen Londen en Amsterdam.

Verder vroeg mevrouw Van Veldhoven zich af of een virtuele winst- en verliesrekening invloed zou hebben op financiële stromen. Wij gaan proberen om wat wij samen doen, als één bedrijf te zien. We proberen dus een situatie te creëren waarin er geen licht tussen ons door schijnt als wij dicht bij elkaar staan. Dit houdt concreet in dat wij als één virtueel bedrijf de reiziger gaan bedienen en dat wij samen het risico van die operatie gaan dragen. Een betere samenwerking is bijna niet mogelijk. Ja, dat betekent financiële stromen, maar we weten niet in welke richting die gaan. Er zijn bijvoorbeeld speciale promotietarieven, grote volumes, een toerekening van concessiekosten of wat dan ook: dat zijn allemaal elementen waar wij heldere afspraken over maken en wel zodanig dat wij er beiden beter worden. En dat kan alleen maar als de reiziger er beter van wordt, want hij zal dan instemmen met het aanbod dat wij doen. Wij weten dus niet hoe die geldstromen zullen lopen. Wij hopen dat ze positief zullen zijn voor beide ondernemingen. Als zij niet voor beide ondernemingen positief zijn, zullen ze negatief zijn, ook voor beide ondernemingen, want dan zijn we wel samengeklonken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter, mag ik daar nog twee korte vragen over stellen? Er zijn net een aantal interrupties geweest. Ik zit steeds aan het einde van de rij.

De **voorzitter**: Nee, nee. Sorry, mevrouw Van Veldhoven. Ik moet naar de klok kijken. Er is echt veel uitloop toegestaan, maar we nadere nu een nieuwe deadline en er zijn nog twee sprekers die aan het woord moeten komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Veldhoven heeft maar heel weinig vervolgvragen kunnen stellen.

De **voorzitter**: Ik vraag de sprekers eerst om hun deel van het verhaal af te maken. Daarna kijken we of er nog tijd over is.

De heer **Thomassen**: Misschien kan ik enige ruimte daarvoor bieden, want ik heb net met mijn collega van Infrabel, de heer Thiry, afgesproken dat hij de vragen van de Belgische parlementsleden zal beantwoorden. Naar ik meen, rest voor mij nog één punt, over de doortrek naar Amsterdam.

Ik heb al gezegd dat de capaciteit in de Schipholtunnel het meest beperkend is. Het aantal treinen van de binnenlandse treindienst dat door deze tunnel heen gaat plus de zes treinen op de hsl vormen samen het maximaal aantal treinen dat door de Schipholtunnel kan. Als een toevoeging op het conventionele net wordt voorgesteld, dan betekent dat echt iets voor de binnenlandse reizigersdienst. Dat zal zeker tot 2018 het geval zijn. Op dit moment zijn wij bezig met het uitbreiden van het aantal sporen ten noordoosten van Schiphol. Bij de splitsing tussen de westtak en de zuidtak wordt een vrije kruising gemaakt. Ook op de zuidtak zelf wordt het aantal sporen verder uitgebreid. Deze verwachtingen zijn reëel.

De heer **Thiry**: Ik zal ook proberen om de twee vragen kort te beantwoorden. Ik ga eerst in op de barrière op het niveau van het infrastructuurbeheer. Mij is gevraagd of ik kan garanderen dat alle aanvragen van de spoorwegonderneming neutraal en gelijk worden behandeld. De voorwaarde is natuurlijk dat de spoorwegonderneming over de verschillende materiële elementen beschikt en dat aan de Belgische veiligheidseisen wordt voldaan. De nodige vergunning hangt onder andere samen met het veiligheidscertificaat. De aanvraag voor het rijpad moet verder tijdig worden ingediend. Er moet beweging, motivatie, zijn om bijzonder materieel te gebruiken. Het is natuurlijk niet aan de infrastructuurbeheerder om te beslissen welk type materieel gebruikt moet worden; die beslissing is ook aan de spoorwegonderneming en spoorwegoperator. Verder moeten de Europese en de nationale regels strikt worden toegepast. Infrabel is altijd zo verstandig om, als een spooroperator komt met materieel, het beste gebruik van de capaciteit van het netwerk toe te laten. Dat is evident.

De heer **Vandeput**: Ik vroeg specifiek naar het benadelen van trager materieel op de sporen vandaag. Is daar in de toekomst enige flexibiliteit in te verwachten of niet?

De heer **Thiry**: Natuurlijk wordt niet het best gebruikgemaakt van de infrastructuur als trager materieel wordt gebruikt op de hogesnelheidslijn. Daarom hebben wij ook te maken met de kosten van de rijpaden, die soms als duur of te duur worden beschouwd. Het is echter niet alleen aan Infrabel om over de kosten van de rijpaden te beslissen. Dat gebeurt in overleg met de overheden. Over het materieel kan ik niet meer zeggen.

De **voorzitter**: We hebben nog twee minuten. Ik geef mevrouw Van Veldhoven dan toch de gelegenheid om haar vragen te stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dank u wel voorzitter. Ik had nog een heel bataljon vragen, maar vooruit, ik zal het bij twee vragen houden. Mijn eerste vraag gaat over de virtuele winst- en verliesrekening. Hoe moet ik mij dat voorstellen als er twee afzonderlijke bedrijven zijn, met aparte raden van bestuur, die niet eens samen overeenstemming kunnen bereiken over het moment waarop een cruciaal besluit zoals stoppen met de Fyra, gezamenlijk naar buiten wordt gebracht? Mijn vraag aan de heer Descheemaecker in het eerste blok zou zijn geweest: waarom hebt u niet in overleg met uw raad van commissarissen besloten om dat besluit op dezelfde dag te nemen, of om het in ieder geval zo af te stemmen dat er geen lek zou ontstaan na de vergadering van de raad van commissarissen en er gelijktijdigheid zou zijn? Hoe moeten twee bedrijven die zo'n besluit niet op hetzelfde moment naar buiten kunnen brengen, samen wel een gedeelde winst- en verliesrekening hanteren? Snapt u waar voor mij een beetje de discrepantie zit?

De heer **Descheemaecker**: Het blijft mij verrassen dat men zo over de communicatie blijft praten. Het zijn twee autonome raden van bestuur, die autonoom beslissen. Zij keuren contracten goed en zorgen ervoor dat contracten worden gerespecteerd. Wij weten – dat is een beetje de natuur van uw zuidelijke burens – dat wij misschien iets loslippiger zijn of dat bepaalde leden van onze raad ambitieus zijn of iets loslippiger. Daardoor hanteren wij een ander communicatiepatroon. Ik ben eigenlijk jaloers op de Nederlandse Spoorwegen, die veel discreter met zulke informatie kunnen omgaan. De realiteit gebiedt mij om snel te communiceren indien ik zelf de communicatie wil voeren. Dat is een zwak punt van ons. Ik erken dat met veel verdriet.

Het is heel goed mogelijk dat bedrijven in een contract afspreken hoe zij een bepaalde activiteit organiseren, met een identificatie van de kosten- en inkomstenstromen die zij samen genereren. Wij doen dat regelmatig. De tickets die in Brussel worden verkocht en de tickets die in Amsterdam worden verkocht zijn heel makkelijk verifieerbaar. De inkomstenstromen zijn makkelijk verifieerbaar en de kostenstromen zijn ook makkelijk verifieerbaar. Dat zijn in grote mate afschrijvingskosten. Dat is heel makkelijk na te trekken. Externe out of pockets waren elektriciteitskosten, rijpadfacturen en degelijke. Het personeel dat wordt ingezet bestaat vaak uit gemengde teams, bijvoorbeeld een Nederlandse treinbestuurder en een Belgische treinbegeleider. Dat zijn allemaal relatief makkelijk vast te stellen kostenposten. Wij werken zo al tientallen jaren samen. We hadden bij de Benelux-trein over de kosten en inkomsten bepaalde afspraken gemaakt. Die hebben het tientallen jaren gehouden. De raden van bestuur zagen erop toe dat deze correct werden uitgevoerd. Wij maken gewoon een contractuele afspraak en die voeren wij uit. Dat is gewoon een operationeel contract. Je kunt het een virtueel bedrijf noemen omdat je 100% van de kosten en 100% van de inkomsten in dat contract inbrengt. Punt.

De **voorzitter**: Dank u zeer. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van deze lange hoorzitting, die naar ik hoop veel stof heeft opgeleverd die wij in Nederland morgen al kunnen gebruiken in het debat met de staatssecretaris. Ik neem aan dat de vertegenwoordigers van het Belgische federale parlement dat ook gaat doen aan hun kant van de grens. Ik dank alle gasten hartelijk voor hun openhartigheid en ik dank de belangstellenden op de tribune voor hun aanwezigheid.

Sluiting 20.46 uur.