

4

Vragenuur: Vragen Van Veldhoven

Vragen van het lid Van Veldhoven aan de minister van Financiën over **het bericht dat de kosten voor de Fyra hoger kunnen uitvallen dan 119 miljoen euro**.



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. De falende Fyra's gaan retour afzender naar Italië, maar de financiële stofwolken die onder die treinen vandaan komen, lijken maar niet neer te dalen. Keer op keer horen wij over extra kosten en nieuwe tegenvallers: de 1 miljard die het afwenden van een faillissement van de High Speed Alliance gaat kosten, de tegenvaller van 176 miljoen op de begroting van I en M, de meevaller van 103 miljoen die niet wordt uitgekeerd. In totaal is dat al een kleine 1,3 miljard euro.

Een paar weken geleden maakte de minister van Financiën mij nog blij, want hij schreef ons dat een andere tegenvaller — dat zijn de tegenvallende dividendinkomsten van 119 miljoen euro, die daar nog bovenop zouden komen — door de NS wordt opgevangen met efficiëncymaatregelen. Dat was dus een meevaller. Dat is mooi, want ook staatsdeelnames moeten verantwoordelijk zijn voor hun beleid. Wij kunnen het Infrafonds niet inzetten als een gratis geldboom. Een falende trein naar Parijs kan niet betekenen dat er geen geld meer is voor een nieuw spoor bij Vught.

Vorige week hoopte ik echt dat dit boek dicht kon. Dat heb ik de minister van Financiën toen ook zo gevraagd, maar een week later moet ik toch weer vragen stellen. Donderdag berichtte RTL namelijk dat de tegenvallende dividendinkomsten misschien wel hoger zijn dan die 119 miljoen euro. Een stresstest van Financiën liet zien dat de schade voor de schatkist bijna 100 miljoen euro hoger kan uitpakken. Een eerlijk is eerlijk, dit is gemeld aan de Kamer, in de aller-, alleronderste zin in bijlage zeven bij een dikke brief in het najaar. Maar de minister is nooit ingegaan op de consequenties.

Nu dit getal, dat in een vertrouwelijk rapport stond, toch in de pers is verschenen, kan ik hem daar wel in het openbaar wat over vragen. Daar wil ik dan ook wat meer over weten. Kan de minister bevestigen dat de schade hoger kan liggen dan de 119 miljoen euro die hij in zijn brief van september 2013 noemde? Wat gebeurt er als de schade hoger is? Gaat de minister dan zoeken naar meer efficiëncymaatregelen? Gaat hij zoeken op zijn eigen begroting? Of wordt het toch bezuinigen op het spoor?



Minister Dijsselbloem:

Voorzitter. Ik ben zeer erkentelijk voor deze vragen, omdat ik verrast was door het bericht van RTL Z. Zoals mevrouw Van Veldhoven ook zegt, is het getal inderdaad gemeld, ook in de openbare stukken. In de bijlage bij de brief staat inderdaad in een van de laatste zinnen het meest sombere scenario. Dat is het stresstestscenario waarin alles fout gaat en al die risico's niet worden belegd met preventieve maatregelen. Daarbij wordt een getal genoemd van een mogelijk verlies. Dat stond ook uitgebreid toegelicht in het rapport dat vertrouwelijk ter inzage is gelegd bij de Kamer.

Dus de Kamer heeft volledig kunnen zien waar dat getal vandaan komt en wat de betekenis ervan is.

De betekenis ervan is dat het echt een stresstestscenario is. Een stresstest laat zien, nogmaals, wat het maximale negatieve saldo kan zijn als alles tegenzit en je niets doet om risico's te mitigeren. Daarbij is niet de vraag: moet je daar dan vervolgens rekening mee houden of wat is eigenlijk de kans op zo'n scenario? Want dit is een scenario van de meest sombere gevallen, dat je dus nooit zult accepteren, omdat je niet op je handen zit of zult zitten.

Hier is volledige openheid over geweest. Er is ook geen nieuw getal aan de Kamer gemeld. De businesscase is door onze externe adviseur al in de zomer keurig beoordeeld en in september aan de Kamer gemeld. Daar komt dit alles uit voort. Er zijn geen additionele kosten en daar ga ik ook geen rekening mee houden. Over de vraag hoe we omgaan met de kosten die er wel zijn, hebben we meerdere keren met elkaar gesproken, zoals onlangs nog in het AO.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De minister zegt terecht dat het in vertrouwelijke rapporten vastlag. Dat maakt het moeilijk om daarover in een AO te debatteren en het is fijn dat we het hier toch nog even met elkaar over kunnen hebben. Ik lees vandaag dat de vervanger van de Fyra met problemen kampt en mij bekruipt nu heel sterk een déjà-vu-gevoel. Ik maak me echt zorgen over het worstcasescenario waarvan de minister zegt dat het nooit zal gebeuren. Wat betekent dit voor de reiziger? Wanneer kan de minister helderheid verschaffen of de nieuwe Fyra wel betrouwbaar is? Ik wil vooral van de minister een heel heldere toezegging dat hij vanuit zijn verantwoordelijkheid stelt dat mogelijke extra kosten niet via het Infrastructuurfonds op de begroting worden verhaald, maar bij de NS zelf terecht komen. Kan de minister dat toezeggen?

Minister Dijsselbloem:

Dat kan ik niet toezeggen. Het getal is echt niet nieuw en heeft in de openbare stukken, in de bijlagen van de brief van september gestaan. De Kamer had op dat moment in het debat daarnaar kunnen vragen. Het is bovendien een stresstest, dus dat is — ik zeg het nogmaals — een geconstrueerd scenario waarin alles tegenvalt en je niets doet. Dit is de zeer maximale, zeer theoretische schade en ik ga daar niet op vooruitlopen. We hebben een businesscase gemaakt; we hebben externe deskundigen laten beproeven of die realistisch en haalbaar is. Dat is zo, dus gaan we daarop sturen. De kosten die we in dat scenario moeten accepteren, hebben we op verschillende plekken en op verschillende manieren verwerkt, met instemming van een grote meerderheid van de Kamer nadat ook de motie-Van Veldhoven was uitgevoerd. That's it. Verdere schades die ontstaan in de toekomst zijn speculatief. Ik ga nu niet zeggen hoe we die gaan opvangen. Ik heb geen idee! Ik heb ook geen idee welke schade of welke opvang dan voor de hand zou liggen. Het lijkt mij niet zinvol om daarover te speculeren.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De minister van Financiën strooit in het onderste zinnetje van bijlage 7 met 100 miljoen. Het is voor mij van belang dat de Kamer heel goed weet wat de consequenties zijn als

zoiets zich zou voordoen. Daar vraag ik de minister naar. In de beantwoording van mijn eerste termijn was de minister nog erg stellig. Hij zei: zo'n schade kan ik niet accepteren. Ik ben dus heel benieuwd welke consequenties de minister eraan verbindt wanneer zo'n schade of een vervolgschade zich toch zou voordoen.

Minister Dijsselbloem:

Ik heb er wat moeite mee dat de suggestie gedaan wordt dat de Kamer hierover niet eerder volledig had kunnen spreken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):
Dat zeg ik helemaal niet.

Minister Dijsselbloem:

Het getal heeft gewoon in de openbare stukken gestaan en de achtergrond van dit getal en de uitleg daarvan in vertrouwelijke stukken. De Kamer had al veel eerder aan mij kunnen vragen wat er moet gebeuren als dit vreselijke scenario zich voordoet. Daarnaast moet u goed begrijpen wat een stresstest is. Een stresstest is niet een scenario waar je je op moet voorbereiden, maar een stresstest gaat over de vraag wat er gebeurt als alle factoren tegenzitten en je daar niet op zou anticiperen. Maar dat doen we niet! We hebben beleid ontwikkeld waardoor wij anticiperen op de factoren die tegen zouden kunnen zitten. Dat is de businesscase die is doorgerekend; daar zitten nog steeds verliezen in, maar die zijn uiteraard beperkt ten opzichte van het meest ongunstige scenario. Daarom voeren we beleid. Vervolgens zijn er nog steeds verliezen, en daarover hebben we afgesproken wie die op welke manier voor zijn rekening neemt. Mevrouw Van Veldhoven vraagt wat er gebeurt als die stresstest werkelijkheid wordt, maar dat is niet het karakter van een stresstest. Kan de minister garanderen dat het niet ten laste van de begrotingspost x of y komt? Nee, maar het is geen reëel bestaand verlies; het is zelfs geen aannemelijk mogelijk verlies omdat we inmiddels beleid in gang hebben gezet en de businesscase tot beleid hebben gemaakt: zo gaan we het doen. Ik vind het volstrekt hypothetisch en zinloos om te speculeren over de vraag of die stresstest in dat geconstrueerde scenario werkelijkheid kan worden. Nee, dat is per definitie niet mogelijk. We hebben de businesscase tot beleid gemaakt en zo gaan we het doen. Daarbinnen kunnen er natuurlijk tegenvallers optreden, maar waarom zouden we daarover speculeren? Laten we sturen op het beleid dat we hebben afgesproken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is of het een of het ander. Of de minister werkt met totaal irrealistische scenario's en baseert daar zijn beleid op, of er is niets aan de hand en de kans op extra tegenvallers is heel klein. In dat laatste geval is het ook geen enkele moeite om een principiële houding aan te nemen en te zeggen dat de problemen van een staatsdeelneming niet kunnen worden afgewenteld op de rijksbegroting. Dat is de stelling die ik van de minister vraag. Ik snap niet dat het zo moeilijk is om het risico te nemen, aangezien de minister zelf zegt dat er absoluut niets mis gaat en er geen kosten meer uit voortvloeien, omdat het scenario in de stresstest volledig irrealistisch is en zich niet zal voordoen. Volgens zijn eigen bewoording is het risico er dus niet.

Minister Dijsselbloem:

Ik probeer het nog één keer. Een stresstest zegt niets over risico's. De businesscase is doorgerekend. Als wij eenmaal het besluit hebben genomen over de businesscase en de wijze waarop we deze gaan uitvoeren, is de stresstest niet meer relevant. Wil dat zeggen dat er helemaal geen risico's meer in het gekozen beleid zitten? Natuurlijk zijn die er wel, maar we moeten niet op basis van een stresstest over risico's discussiëren. De stresstest is inmiddels een gepasseerd station en zegt op zich niets over de risico's. De stresstest laat alleen zien wat de maximale schade zou zijn als alles fout gaat en wij niets doen. Dat zegt helemaal niets over risico's. Doordat wij hebben gehandeld, keuzes hebben gemaakt en beleid voeren, zal het scenario uit de stresstest zich niet meer voordoen. Mevrouw Van Veldhoven vraagt wat we gaan doen als het scenario zich toch voordoet. Het zal zich niet voordoen! Dat is het karakter van een stresstest. Het is inmiddels een gepasseerd station. We hebben een andere weg gekozen en we sturen op de businesscase om die tot uitvoering te brengen.

De heer Bashir (SP):

De minister heeft net allemaal vragen beantwoord over het miljoenenverlies op de Fyra. Zojuist kwam het bericht binnen dat ook de vervanger van de Fyra van het spoor is gehaald. Die deugt blijkbaar ook niet. Namens de bevolking vraag ik de minister, als aandeelhouder, wat er nu mis is op het spoor. Wanneer gaat het kabinet eindelijk eens de leiding terugpakken op het spoor, zodat we weer fatsoenlijk treinen kunnen laten rijden?

De voorzitter:
Succes!

Minister Dijsselbloem:

Als minister van Financiën neem ik daar natuurlijk alle verantwoordelijkheid voor namens het gehele kabinet. Onlangs is de Lange Termijn Spooragenda naar de Kamer gestuurd. Ik neem aan dat de Kamer hierover een debat gaat voeren met de staatssecretaris van I en M. De fundamentele en grote vraag die de heer Bashir stelt, moet in dat debat worden beantwoord.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mevrouw Van Veldhoven zei zojuist dat het scenario van andere tegenvallers volstrekt onwaarschijnlijk is, en dat het kabinet moet anticiperen. Nou, hier hebben we de eerste tegenvaller al binnen: de vervanging van de Fyra heeft onmiddellijk problemen. De vraag blijft boven de markt hangen: neemt het kabinet voldoende regie? GroenLinks vindt dat het kabinet op het spoor nog steeds te weinig de regie neemt. Het brengt mij meteen bij de vervolgvraag. Als er weer een financiële tegenvaller komt, gaat de prijs van de kaartjes voor de reizigers omhoog, neemt de minister van Financiën het verlies, of komt het verlies bij de NS terecht?

Minister Dijsselbloem:

Ik vind het niet verstandig om te speculeren over eventuele verliezen. Het voorbeeld dat vandaag in de media is, heeft in ieder geval niets te maken met het stresstestscenario uit

de doorrekening van de businesscase van afgelopen zomer. Dat was immers de aanleiding van de vragen van mevrouw Van Veldhoven. Het toont maar weer aan dat allerlei onderwerpen op één hoop worden gegooid. Ik stel voor om het debat te voeren over de vraag wie de regie heeft op het spoor en of die voldoende belegd is. Dit kan aan de hand van de Lange Termijn Spooragenda, waarin we precies doen wat de fractie van GroenLinks zojuist vroeg: de regie op het spoor terughalen naar de overheid. Dat is de kern van de Lange Termijn Spooragenda.

De heer De Rouwe (CDA):

As we speak, staat opnieuw de reiziger in de kou. As we speak, heeft de reiziger op de stations opnieuw het bericht gekregen dat de trein niet rijdt. Van Amsterdam naar Breda is de trein er vandaag uitgehaald. Dat is precies de vervanger van de Fyra waar we al zo veel ellende mee gehad hebben. Ik hoor de minister van alles zeggen over de stresstest. Dat zal allemaal wel zo zijn, maar de reiziger staat weer alleen. De grote vraag is wat het kabinet nu gaat doen als aandeelhouder. Mijn rechtstreekse vraag aan de minister is of we de stresstest openbaar kunnen maken, nu er zo over gespeculeerd wordt of het wel of niet kloppend is, en of het wel of geen geschiedenis is. De realiteit is dat de reiziger achteraan staat en dat op dit moment de teller alweer loopt van een enorme schade die de belastingbetaler moet ophoesten omdat de trein niet rijdt, de NS geen inkomsten heeft en er weer wordt gefaald. De grote vraag is: wanneer houdt deze ellende op?

Minister Dijsselbloem:

Ook de heer De Rouwe gooit de discussie over de stresstest en een probleem dat zich blijkbaar vandaag heeft voorgedaan volstrekt op één hoop. Dat toont weer aan dat het begrip maar niet wil neerdalen wat nu eigenlijk het karakter was van de stresstest, die onderdeel was van de doorrekening van de businesscase in september of afgelopen zomer. Dat hoeft ook niet. Ik ben bereid het nog een keer uit te leggen, maar beide zaken hebben echt niets met elkaar te maken. Vandaag schijnt er een probleem te zijn met locomotieven. Ik ben daarover nog niet geïnformeerd. Ik heb het zojuist ook gehoord. Als de heer De Rouwe daarover vragen heeft, kan het kabinet daarop reageren, maar het lijkt me verstandiger dat schriftelijk te doen. Dit heeft echter niets te maken met de reden waarom ik vandaag naar de Kamer ben gevraagd, namelijk de inhoud van een stresstest in een rapport dat de Kamer al sinds september heeft en dat echt niet nieuw kan zijn.

De voorzitter:

De vraag is nog blijven liggen of het stuk over de stresstest van vorige zomer in ieder geval openbaar kan worden gemaakt.

Minister Dijsselbloem:

Dat lijkt mij niet. Er zit bedrijfsvertrouwelijke informatie in. Die gaat over de bedrijfsvoering bij de NS. Er was een goede reden om die vertrouwelijk ter inzage te leggen. Nogmaals, de Kamer heeft echt iedere mogelijkheid tot inzage gehad. Het simpele feit dat er een stresstest is uitgevoerd en dat zich in het meest sombere scenario zonder optreden van de regering een verlies zou kunnen voordoen,

heeft de Kamer echt steeds geweten. Dat is ook helemaal geen geheim. Dat is namelijk het karakter van een stresstest. Vervolgens besluit je om te handelen. Daarmee is de relevantie van de stresstest dus verminderd of voorkomen.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw antwoorden en dank voor uw komst naar de Kamer. U blijft nog even zitten, want ook de volgende vraag wordt aan u gesteld.