

Vergaderjaar 2009–2010

**22 026**

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

**Nr. 308**

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

Vastgesteld 11 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 11 november 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over de start van het commercieel vervoer op de HSL-Zuid (22 026, nr. 299);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juli 2009 over de ingebruikname van de HSL-Zuid in België (22 026, nr. 301);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over het onderzoek naar alternatieven voor ERTMS bij HSL-Zuid (22 026, nr. 300);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 september 2009 met het voortgangsrapport 25 Hogesnelheidslijn Zuid (22 026, nr. 303);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 september 2009 met het meetplan van TNO inzake geluidsklachten op de HSL-Zuid (22 026, nr. 304);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 november 2009 met de toezegging AO-Spoor inzake de kwaliteit van de Beneluxlijn (22 026, nr. 305).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Gent, Jager, Koopmans, Roemer en Samsom,

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

De **voorzitter**: Ik open het algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Alvorens wij beginnen, geef ik de minister het woord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik maak mijn excuses aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en doe dat zonder enige restrictie. Wij hebben allemaal een drukke agenda en het overkomt mij en sommige Kamerleden weleens dat wij drie minuten te laat binnenkomen. Wat vandaag is gebeurd, is echter van een andere orde. Ik heb een menselijke fout begaan: door alle drukte ben ik simpelweg de tijd vergeten. Zo simpel is het, niets meer en niets minder. Ik kwam uit een ander gesprek, waar ik ruim de tijd voor nam. Het verliep allemaal lekker, maar toen kreeg ik een sms'je dat de Kamer intussen de vergadering had geschorst. U kunt zich voorstellen hoe dit sms'je op mij is overgekomen. Ik betuig nogmaals mijn spijt; ik vind het zelf ook jammer. Ik heb geprobeerd mij goed op het debat voor te bereiden. Ik richt mijn excuus speciaal richting de rapporteur. Ik zal proberen zo volledig mogelijk antwoord te geven op de ingediende moties en daarnaast zal ik dit gebeuren schriftelijk mededelen aan de Kamervoorzitter. Ik houd wel van nette verhoudingen, al was het alleen maar om de indruk te voorkomen dat mijn te laat komen – en dat is mij in de elf jaar dat ik in en rond dit huis mag opereren nog nooit overkomen – ook maar iets te maken heeft met de activiteiten op het Vrijthof in het kader van de elfde van de elfde. Niets is minder waar. Ik ben nuchter en ik ben serieus en zie ernaar uit met de commissie in debat te gaan. Nogmaals, mijn excuses.

De **voorzitter**: Dank u. De commissie mag daar straks nog op reageren. Ik stel voor dat wij tijdens dit algemeen overleg een spreektijd hanteren van maximaal vier of vijf minuten.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie neemt op de ergst denkbare manier wraak door dit debat eerder te verlaten; een soort tit-for-tatstrategie. Nee hoor, het heeft niets met elkaar te maken, maar wel met bezigheden elders in dit huis die mij nopen om 18.30 uur alweer weg te gaan. Mijn medewerkers luisteren mee.

De HSL is alweer aan de orde, maar nu hebben wij een keer een debat over iets wat rijdt: niet snel genoeg en niet vaak genoeg, maar er rijdt iets. Ik heb de HSL mogen aanschouwen terwijl ik er zelf niet in zat, maar dat schijnt een probleem te zijn dat meer mensen overkomt. Er gaan hardnekkige geruchten over een zeer lege trein die vanaf Amsterdam vertrekt. Aangezien er daarna weinig opstapmogelijkheden meer zijn, vragen wij ons af of de minister al de laatste cijfers heeft. Bewandelt de NS een succesvolle strategie met bijvoorbeeld de prijzen voor deze treinreis en met de geboden service? Als de trein leeg blijft, kunnen wij deze debatten voortaan wel staken.

Wij hebben dit al zo vaak besproken dat ik verder niet zo veel punten meer hoeft toe te voegen aan onze inbreng in eerdere debatten. Ik heb nog wel een nieuwsgierigheidsvraag. Ik zag ook een Thalys rijden over het spoor en ik neem aan dat daar echt helemaal niemand in zat, want hij stond niet op de dienstregeling. Wellicht heeft hij een kortere route genomen. Ik

vraag mij af of dit goed nieuws is voor de Thalysdienstregeling die ons aan het eind van dit jaar is beloofd.

Mijn tweede vraag is misschien wel relevanter. De Thalys heeft de minister in staat gesteld om het geluid te meten. Wij weten dat de oude treinen letterlijk oude bakken zijn die over nieuwe sporen rijden en dat rammelt nogal. Wij hoopten – en de minister kan onze hoop bevestigen dan wel ontkennen – dat het geluid een stuk minder is als er betrekkelijk nieuw materieel zoals de Thalys wordt gebruikt. Kan de minister dat bevestigen? Dan is de oplossing van het geluidsprobleem nabij. Als de minister dat helaas moet ontkennen en moet toegeven dat er ook dan enorm veel geluid wordt gemaakt, meer nog dan wij dachten, dan hebben wij een permanent en veel serieuzer probleem op te lossen. Er wordt dan echt opnieuw een dossier toegevoegd aan de HSL. Laten wij hopen dat dit niet hoeft, maar dan moeten wij eerst de antwoorden van de minister afwachten.

De keuze om het andere beveiligingssysteem toch niet te implementeren, kunnen wij volgen. De keuze is logisch, aangezien het nu eindelijk eens goed gaat met het ERTMS, althans, er gebeurt iets.

Een aantal dossiers blijft in België hangen. Dat kan misschien te maken hebben met een polder die wel of niet onder water moest komen te staan. Nu wij daarover duidelijkheid hebben geschapen, ga ik ervan uit dat wij ook snel duidelijkheid krijgen over de intercityverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen. Ik heb het dan niet over een stoptreintje. Ook ontbreken de gegevens over de Breda-verbinding; er waren nog enkele locomotiefjes nodig waarvoor de Belgen zouden betalen. Het lijkt ons nu tijd dat de minister hierover duidelijkheid verschaft en ons zegt of de losse eindjes van de HSL door de Belgen zijn opgeraapt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De minister begon met heel royaal zijn excuses aan te bieden en die zijn natuurlijk geaccepteerd. Ik hoop dat in de toekomst ook al die minuutjes te laat komen voorbij zijn, maar dat zullen wij moeten afwachten. Ik was in ieder geval extra vroeg hier, anders is het een soort boemerang. Wij moeten gewoon allemaal op tijd zijn. Dat het eenmaal in de paar maanden fout gaat, kan gebeuren. Het kan eens een keer gebeuren, maar niet steeds en niet zo erg.

Wij spreken weer over de HSL en het onderwerp is niet iets waarover wij allemaal heel enthousiast zijn. Wij mogen echter ook best eens positief zijn. Op een gegeven moment gaat de HSL echt rijden en dan is hij snel en comfortabel. Wij gaan ervan uit dat het straks op een gegeven moment wel lukt.

De teller is natuurlijk fors opgelopen: meer dan 7 mld. De huidige trein is natuurlijk helemaal nog niet wat een HSL zou moeten zijn en daar wil ik dan ook niet te hard over oordelen. Wij weten dat alles nog in de aanloopfase verkeert.

Voor ons ligt de 25ste voortgangsrapportage. Er is extra geld uitgetrokken voor risico's, het beveiligingssysteem is nog niet op orde en het sneller rijden wordt naar onze mening aangekondigd met wat veel slagen om de arm. Wij vinden de klachten over het geluid vervelend en daarover hebben wij in het verleden al vragen gesteld. Deze klachten zijn zorgelijk. Ik kom daar straks op terug.

Ik noem een aantal concrete punten. Volgens onderzoek zijn er geen reële alternatieven voor het beveiligingssysteem ERTMS. Ik heb ook de rapporten gelezen en ga ervan uit dat dit zo is. Ik kan dat verder niet beoordelen. Ik wil wel weten op welke datum ERTMS zo functioneert dat er met 300 km/u kan worden gereden. In de praktijk zal dat overigens wel 250 km/u zijn.

Wij hebben ook kennis genomen van het feit dat de Thalys in Nederland gaat rijden en nu kennelijk al aan het proefrijden is. Vanaf 13 december zou dit het geval zijn. Is het nog steeds zo dat op die datum de Thalys daadwerkelijk in Nederland rijdt? Wij vinden het, evenals de heer

Samsom, wel heel vervelend dat er nog steeds geen overeenstemming is met België over de bediening van Breda en Den Haag. Wij begrijpen dat de minister een brief heeft gestuurd aan zijn collega. Die brief is maanden geleden al verstuurd, maar vanwege agendaproblemen van de Belgische collega is overleg nog niet gelukt. Ik heb de indruk dat de minister zich normaal gesproken niet aan het lijntje laat houden. Ik vraag hem dan ook wat hier aan de hand is. Wanneer is er zicht op de datum waarop de minister nu eindelijk eens met zijn Belgische collega spreekt? Wanneer worden er harde afspraken gemaakt dat Den Haag en Breda worden bediend?

Het onderzoek naar de storing door de elektromagnetische compatibiliteit zou zijn afgerond. Is er een daadwerkelijke oplossing gevonden om het probleem te verhelpen en zo ja, wanneer? Heeft dit nog financiële gevolgen? Moeten wij weer de knip trekken? Daar voelen wij niet veel voor.

Ik heb al eerder vragen gesteld over de geluidsoverlast en de minister heeft daar binnen 24 uur op gereageerd. Wij krijgen veel verhalen, mails, brieven en telefoontjes van inwoners uit de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem, waaruit blijkt dat de geluidsoverlast heel ernstig is. Ik heb gevraagd om een geluidsonderzoek. Meten is weten en wij moeten de harde cijfers hebben. Subjectieve informatie zegt niet alles, hoewel het wel een indicatie kan zijn. De resultaten zouden in oktober komen. Ik meen te weten dat zij er al zijn en ik vraag de minister of hij ons de resultaten nu hier overhandigt of dat hij ons de hoofdconclusie van het onderzoek vertelt. In ieder geval willen wij binnen 24 uur, dus uiterlijk morgen om 18.10 uur, de meetresultaten weten. Er moet nu snel duidelijkheid komen. In de volgende voortgangsrapportage en meerjarenraming willen wij graag een compleet overzicht van de financiën zien, waarin niet alleen de uitgaven tot op dat moment staan, maar ook de nog resterende kosten. Wat zijn de geschatte lopende schadevergoedingen en claims en wat kunnen de maximale bedragen zijn? Welke opbrengsten komen er nog? Ook daarover bestaat nog enige onduidelijkheid. Ik wil graag een toezegging van de minister dat het complete financiële overzicht bij de volgende voortgangsrapportage is gevoegd.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb kennisgenomen van de opmerking van de minister aan het begin van het overleg. Hij kan het nog meer goed maken door ons iets te vertellen over het gesprek waarmee hij bezig was. Als dat zo uit de hand is gelopen, zal het wel interessant zijn geweest en voor ons leuk om te weten.

Ik heb nog eens nagelezen wat wij een halfjaar geleden met elkaar hebben besproken. Toen ging het vooral over de problematiek van de HSA, het memorandum of understanding. Ondertussen rijden de treinen, zoals mijn collega's al opmerkten. Ik ben wel benieuwd of er nog nieuws is aan het hopeloos slecht aanbesteed HSA-front.

Ik kom op de geluidsproblematiek. De minister is ook op het CDA-congres geweest. Zelfs de heer Aptroot was daar. Het is daar natuurlijk altijd een feest en daarom komt hij er graag.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is er altijd ontzettend spannend.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat klopt. En gezellig. De minister heeft meegemaakt dat daar een resolutie is aangenomen en hij kent de uitspraak van ons congres, die ik namens mijn fractie hier neerzet. Wij denken dat het nodig is dat te allen tijde moet worden voldaan aan de gestelde HSL-geluidsnormen en de CDA-fractie maakt zich daar ook sterk voor. Wij willen graag van de minister de bevestiging krijgen dat hij zich blijft inzetten voor een gezond woon- en leefklimaat rond de HSL. Wij willen de uitslag van het onderzoek zo snel mogelijk krijgen. Het is natuur-

lijk ook van belang dat bij bestaande en toekomstige woonwijken het geluidsniveau onder de 57dB blijft. Wij willen dat graag van de minister horen.

Wij zijn benieuwd wie er verantwoordelijk is voor het oplossen van de geluidsklachten. Is dat de aannemer, Infrspeed, de vervoerder of de minister? Het zou goed zijn als de minister daar nu al op ingaat. Wij zijn er zeer benieuwd naar.

Ik heb nog een vraag over de elektromagnetische compatibiliteit. Als een gewone trein langs een HSL-trein rijdt, kan er ineens iets niet meer werken. Wij vonden het heel bijzonder om dat de vorige keer mee te maken. Hoe staat het daarmee? Het is heel bijzonder dat in de voortgangsrapportage staat dat het misschien wel 80 mln. extra gaat kosten. Kan de minister ons hierover nader informeren? Het is toch geen verrassing dat die treinen elkaar tegenkomen? De sporen zijn immers zo gepland? Waarom zit dat zo in elkaar en gaat het inderdaad zo veel geld kosten? Wie moet dat betalen en uit welke middelen als dat de staat zou moeten zijn?

De vraag is wanneer er naar verwachting over het noordelijk tracé op ERTMS level 2 kan worden gereden. Kan de minister garanderen dat er daarna 300 km/u kan worden gereden? Op mijn NS-jaarkaart staat dat deze geldig is op alle binnenlandse treinen, behalve op de Thalys. Volgens de conducteur in de Fyra heb ik echter toch een toeslag nodig. Fyra is geen Thalys. Hoe gaan wij en de NS dat doen? Ik stel deze vraag namens iedereen die zo'n kaart heeft.

Wat is de actuele stand van zaken rond de contacten met België en in het bijzonder rond de samenwerkingsovereenkomst tussen de HSA en de NMBS? Is er door de NMBS inmiddels al een begin gemaakt met het bestellen van materieel voor de bediening van Breda en Den Haag? Hoe staat het sowieso met de aanlanding in Breda? Wat is de reden voor het feit dat de HSA nu pas de procedures in gang heeft gezet voor toelating van de Traxx in België? Heeft dit effect op de snelheid waarmee de HSA in staat kan worden geacht de infravergoeding te betalen?

De minister heeft ook nog een brief gestuurd over de huidige Benelux-trein, waaruit blijkt dat de NS maatregelen heeft getroffen om het allemaal wat minder teleurstellend te maken. Toch word ik nog niet helemaal enthousiast als ik lees dat de punctualiteit rond de 80% schommelt. 80% betekent vier van de vijf. Dat vind ik geen score waarvan ik als vertegenwoordiger van de reizigers vrolijk word. Kan de minister zeggen of er nog concrete verbeteringen komen die nog geen effect op de cijfers tot nu toe hebben gehad? Hiermee heb ik alle vragen gesteld die ik wilde stellen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Sinds het rijden van die paar treinen over het HSL-traject is er alweer veel aan de hand geweest. Het gaat dan om reizigers die in de verkeerde trein zaten, om reizigers die per ongeluk te veel betaalden of om klachten over buitensporige geluidsoverlast. Er rijden in ieder geval treinen. De lijn had er wat ons betreft nooit mogen komen, maar nu die er toch is, moet er ook gereden worden. Al die problemen moeten natuurlijk wel worden opgelost. Bij elke rapportage zullen wij kijken hoeveel wij zijn opgeschoten en wat er is verbeterd. Ik heb nog wel iets te melden over de introductie van de Fyra op de lijn tussen Amsterdam en Rotterdam. Momenteel gelden daar de normale NS-kaartsoorten plus een toeslag, aldus de voorwaarden van de Fyra. Intussen is gebleken dat houders van een NS-jaarkaart of een ov-kaart die toeslag onterecht moeten betalen, want op deze jaarkaarten staat namelijk op de achterkant dat deze kaart geldig is in alle binnenlandse treinen die zijn vermeld in het spoorboekje, met uitzondering van de Thalys. Dat staat ook op recente jaarkaarten die zijn uitgegeven na de introductie van de Fyra. Ik heb zelf ook een jaarkaart en sinds de introductie van de rechten van luchtvaartpassagiers kijk ik tegenwoordig op alle kaarten of er iets op de achterkant staat. Fyra is een binnenlandse trein en dus zou er geen

toeslag nodig moeten zijn. Er bestaat inmiddels een aardig verschil van mening tussen Rover en HSA. Zij hebben hun eigen teksten gebruikt als voorwaarden, maar deze zijn in strijd met de tekst op de kaarten die zij uitgeven. Bovendien is het toch geen hogesnelheidslijn? Wij spreken pas over een hogesnelheidstrein vanaf 200 km/u. Maar dan nog zou het in tegenspraak zijn met de tekst op de jaar kaarten. In het consumentenrecht is geregeld dat bij tegenstrijdige voorwaarden de voor de klant gunstigste voorwaarden gelden. Ik neem aan dat de minister dit verhaal wel kan bevestigen en anders krijgt hij vast wel een sms'je.

Met België lopen de zaken ook nog niet echt soepel. De Belgen zouden nieuwe HSL-treinen beschikbaar stellen, maar blijken deze afspraak te zijn vergeten. Dat overkomt iedereen weleens. Omdat de Belgen een trager tracé hebben opgeleverd dan afgesproken was, zouden er extra treinen als genoegdoening tegenover staan. Dat is op zich al een vreemde deal, maar nu die niet wordt nagekomen, kan de minister alsnog een sneller tracé in België eisen. Hij kan wellicht ook lagere tarieven voor de reizigers eisen als genoegdoening. Wat is de reactie van de minister hierop?

Dan doet zich nog het probleem voor van compensatie voor reizigers bij overlast. Volgens de nieuwe concessie krijgen reizigers vanaf december alleen maar compensatie als de HSA verantwoordelijk is voor de overlast, terwijl de EU-verordening inzake reizigersrechten voorschrijft dat een reiziger altijd recht heeft op compensatie bij een vertraging van meer dan een uur. Is de minister bereid te regelen dat elke HSL-reiziger recht heeft op deze compensatie, ongeacht wie de veroorzaker van de overlast is? Over geluidsoverlast is al het nodige gezegd. De minister schreef dat er op 25 september een TNO-rapport zou worden uitgebracht en dat hij daarop zou wachten voordat hij maatregelen gaat nemen. Dit rapport zou op 5 oktober binnenkomen. Hoe zit dat nu? Waar blijft het rapport en welke maatregelen gaat de minister nemen? Wanneer horen wij daar iets over? Over het hoofdrailnet wil ik een klein stukje geschiedenis memoreren, dat dateert uit de tijd van voormalig minister Netelenbos. De NS zou de HSL willen integreren in het spoornet en normale tarieven hebben willen berekenen. Op het laatste moment kwamen de minister en de NS er toch niet uit en werd openbaar aanbesteed. De gevolgen zijn bekend, inclusief de gevolgen voor de tarieven, de ontbrekende samenhang met het overige spoor en de aanbestedingskosten. Bij het nalezen van de stukken uit 1999 blijkt dat de NS volgens de minister een onduidelijk voorstel heeft gedaan. Het was de wens van de NS om in ieder geval te mogen rijden over het binnenlandse deel en dat is nog steeds de wens. Die wens werd toen gesteund door twee huidige regeringspartijen, de ChristenUnie en het CDA. Die wens kunnen wij volgens mij nog steeds in vervulling laten gaan. Wil de minister ook niet graag dat op zijn minst delen van de HSL-lijn worden gebruikt voor het hoofdrailnet? Ik verneem graag zijn reactie. Dan kunnen wij die dure spoorlijn wellicht nog optimaler benutten.

Door het traject Rotterdam Breda toe te voegen aan het hoofdrailnet ontstaan er prachtige nieuwe mogelijkheden, waaronder het recht doen aan de positie van Den Haag. Vanuit deze stad kan dan tegen een normaal tarief naar Breda worden gereisd. Hetzelfde geldt voor de verbinding tussen Schiphol en Rotterdam. Ziet de minister deze voordelen ook? Ook Rover heeft de minister, in samenwerking met de Belgische Trein-TramBus, een voorstel gedaan over de verbinding tussen Den Haag en Brussel. Blijkbaar wil niemand de exploitatie doen. Het verzoek is ons te verlossen van het contract en de verbinding te regelen via het hoofdspoor. Ik verneem graag een reactie van de minister op dit sympathieke voorstel. De minister schrijft dat wij nog met België moeten praten over de Beneluxtrein. Heeft de minister de Belgen al te kennen gegeven dat hij ervoor zorgt dat er een goede, snelle en betaalbare verbinding tussen Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en de Belgische grens blijft bestaan? Heeft hij ook al gezegd dat wat hem betreft, deze lijn best over de grens

mag gaan? Dat klinkt voor de Belgen als een aanbod dat zij niet kunnen weigeren, lijkt mij zo. Zo kunnen wij met wederzijdse goede zin de Nederlandse en Europese hoofdstad verbonden houden tegen normale tarieven. Wat gaat de minister doen om de Belgen daartoe te verleiden?

Ik maak nog een laatste opmerking over de kwaliteit. De minister laat weten dat de kwaliteit stijgende is. Het klopt dat er nieuwe locomotieven rijden, maar van verbeteringen, zeker op sommige momenten, is nauwelijks sprake. Nog steeds rijdt de Beneluxtrein regelmatig achter een stoptrein op het Nederlandse traject en dus niet alleen tussen Essen en Antwerpen. Verder rijden de intercity en de Beneluxtrein nog steeds geregeld achter goederentreinen. Dat komt vooral voor na Dordrecht, als het goederenspoor vanuit de Rotterdamse haven voorsorteert. De afgelopen maand was het eerder regel dan uitzondering dat de trein van 8.30 uur uit Roosendaal niet reed. Dit is waargenomen door collega-gebruikers, de Kamerleden Biskop, Blom en Polderman, die geregeld in die trein zitten. Zij kunnen dat zeker bevestigen als daarom wordt gevraagd. Ik blijf bij mijn verzoek aan de minister, dat per debat dringender wordt, om handhavend op te treden. Dit moet echt beter.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoor het voorstel om de infrastructuur van de HSL onderdeel te maken van het hoofdspoornet. Hoe beziet de heer Roemer dat? Er zijn slechts enkele stations en dus geen stoptreinen. Wil hij treinen van 140 of 160 km/u tussen de snellere treinen van 300 km/u laten rijden? Wat is de bedoeling van de SP-fractie? Ik begrijp het niet.

De heer **Roemer** (SP): Het worden zeker geen stoptreinen, dat kan helemaal niet. Volgens mij is het op dit moment zeker inpasbaar om er ook intercity's over te laten rijden. Natuurlijk begrijp ik dat de HSL als eerste gebruiker voorrang heeft, maar met de hoeveelheid treinen dat er nu rijdt, is er naar mijn mening capaciteit genoeg om daar ook een gewone dienst te laten rijden. Laat de minister mij maar overtuigen dat dit echt niet mogelijk is. Volgens mij moet dat kunnen en het is een wens die de NS al in 1999 had. Meerdere fracties hadden die wens ook en het lijkt mij nog steeds mogelijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met de opmerking «Hoera, wij rijden» en dat is goed nieuws. Het is er dan eindelijk toch van gekomen. Wij rijden wel over de HSL, maar als wij zien hoeveel mensen er in die trein zitten en hoe duur het allemaal is, dan kunnen wij ook zeggen – hoewel ik het feestje niet wil verstoren – dat wij wel rijden, maar dat het nog voor geen meter loopt. In onze ogen moet dit echt beter, want halflege coupés en misschien zelfs nog leger, zijn natuurlijk geen goed nieuws en dat moet echt beter.

Wij menen zeker dat dit iets heeft te maken met de tarieven. Ik zie dat het met de bezettingsgraad van Fyra niet goed gaat. Kan de minister daar ook nog iets over zeggen? Als die treinen hier langs rijden, zie ik dat er niet veel mensen in zitten en dan hoef ik niet eens heel goed te kijken. Wij krijgen dan wel te maken met bedrijfsgeheimen van NS Hispeed, maar het lijkt mij toch wel dat wij hierover helderheid moeten krijgen. Er is een introductieperiode met een introductietarief geweest en toen ging het beter. Er waren hobbyisten die het wel leuk vonden om een keer in zo'n trein te zitten. Wij hebben 5 mld. in deze lijn gestopt en dan is het natuurlijk wel goed te weten hoe populair die lijn is en hoe populair die moet worden. Ik wil ook graag weten of de NS kan merken dat het nu minder druk is in de Beneluxtrein.

Natuurlijk kunnen wij ons afvragen of het niet zinniger is om het introductietarief iets langer te gebruiken dan nu is gebeurd. Zeker in tijden van crisis trekken werkgevers niet meteen de portemonnee open om een dure kaart te bekostigen. Het is een serieus probleem.

Enkele van mijn collega's hebben een maas in de wet ontdekt wat hun ov-jaarkaart betreft. Mijn compliment daarvoor. Ik vrees echter dat dit na vandaag is afgelopen, want er zijn nu slapende honden wakker gemaakt. Het is natuurlijk interessant te weten of hun verhaal klopt. Krijgen mensen die de toeslag hebben betaald hun geld terug? Een ov-jaarkaart voor de eerste klas kost ongeveer € 6 200 en met een supplement komt daar nog eens € 3 800 bij. Het totaal is dan € 10 000. Het gaat dus om veel duiten en het interesseert mij hoe dit gaat aflopen. De optie van het consumentenrecht die mijn buurman aanhaalde, vind ik wel interessant.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben geen maas in de wet ontdekt, maar de HSA hanteert het tarief niet volgens de algemene voorwaarden. Men heeft de trein wel een buitenlandse naam gegeven, maar het blijft een binnenlands ritje en dat is het probleem.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Koopmans heeft een punt. Ik vind hem zo wakker reageren en daar wil ik graag een compliment voor geven. De heer Koopmans zit er wel een beetje naar te vissen, maar ik ben de kinderachtigste niet op dit tijdstip.

Half december gaat er wel een schepje bovenop en rijden wij, als alles goed gaat, met de Thalys door naar Parijs. Ook de Fyra gaat dan voorbij Rotterdam hard rijden. Dat is natuurlijk mooi en wij vinden dat ook prachtig, maar wij hopen oprecht dat de trein dan wel snel voller gaat zitten, al blijven wij vrezen dat de tarieven te hoog bevonden worden. Ik zie een serieuze reactie graag tegemoet.

Ik weet dat de minister zich niet zo inlaat met voorspellingen, maar wellicht heeft hij vandaag wat goed te maken met de Kamer en daarom vraag ik het toch maar. Het wachten is op het moment waarop op het gehele traject met 300 km/u kan worden gereden. Ik ben benieuwd of de minister kan toezeggen of wij dat deze kabinetsperiode nog gaan meemaken. Hij weet natuurlijk ook niet hoe lang deze periode nog duurt, maar dat terzijde.

De **voorzitter**: De minister merkte op dat deze kabinetsperiode nog erg lang duurt. Ik zei dat het inderdaad erg lang lijkt omdat het allemaal zo traag gaat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nou, dat is een fijne opmerking. De Belgische kwestie is een serieus onderwerp. Al het gehannes rondom de Westerschelde blijkt voor de Zeeuwen, maar ook voor veel West-Brabanders nog een staartje te krijgen en wel een heel venijnig staartje. Er blijft gedoe met België over de bediening van de HSL-lijn tussen Brussel, Breda, Rotterdam en Den Haag enerzijds, en de bediening van Roosendaal via het doortrekken van de HSL-lijn tussen Antwerpen en Essen anderzijds. Ik heb zomaar het idee dat onze Vlaamse burens niet zo'n haast maken met het nakomen van de afspraken over deze lijnen, omdat zij een beetje genoeg hebben van het maken van afspraken met Nederlanders. Ik hoop niet dat dit waar is, maar het zou zomaar kunnen. Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat de Belgen hun vierde treinstel snel gaan aanschaffen en hoe gaat hij ervoor zorgen dat mensen uit bijvoorbeeld Oudenbosch, Zevenbergen, Goes en Bergen op Zoom nog op een normale manier naar Antwerpen of Brussel kunnen reizen zonder gedwongen gebruik te maken van de dure Thalys met zijn reserveringsgedoe.? De Thalys is immers vooral bedoeld voor de lange afstanden? Mag ik erop rekenen dat de Beneluxtrein in elk geval blijft rijden totdat spijkerhard is vastgelegd dat de Vlamingen de reizigers vanuit Essen en Roosendaal gaan bedienen? Wat zijn de plannen van de minister voor de verbinding tussen Roosendaal en Rotterdam, die nu nog wordt bediend per intercity? Houdt Roosendaal een intercity naar Rotterdam?



De heer **Koopmans** (CDA): Over een goede verhouding van de Belgen gesproken, denkt mevrouw Van Gent dat haar suggestie, die niet is onderbouwd met een amendement, om de tarieven te verlagen, wordt toegejuicht door de contractpartner en de Belgische kant van de HSA, de NMBS? Of zegt zij dat het alleen voor rekening komt van de Nederlandse belastingbetaler en dat het Belgische deel haar niet zoveel uitmaakt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dit een beetje lijken op een kip-of-ei-discussie. Op dit moment moeten wij gewoon vaststellen dat er bijzonder weinig mensen van deze trein gebruikmaken. Helaas is dat zo, maar er hangt nu eenmaal een prijskaartje aan. Wij vinden dat er moet worden gezocht naar een andere manier, bijvoorbeeld door langduriger «goedkopere» prijskaartjes op de markt te brengen. Wij moeten kijken hoe dat zich bewijst. Er zijn nu geen inkomsten, want de mensen kopen de kaartjes niet omdat ze zo duur zijn. Ik wil graag de reactie van de minister en ik weet zeker dat ook de heer Koopmans daar zeer geïnteresseerd in is. Dan is er nog de kwestie Roosendaal. Via de Beneluxtrein was Roosendaal op prettige manier verbonden met Antwerpen. Omdat Roosendaal geen stoptrein is voor de HSL, is iedereen uit West-Brabant en Zeeland nu aangewezen op Breda. Dat is een gigantische achteruitgang. Ik heb daar al vaker aandacht voor gevraagd. Door de gewone Vlaamse intercity van Antwerpen naar Essen door te laten rijden naar Roosendaal is dat probleem opgelost. Het lukt de minister niet om daarover afspraken te maken met zijn Vlaamse collega's. Ik begrijp dat hij in juli heeft geprobeerd een afspraak te maken met zijn Vlaamse ambtgenoot, maar dat dit door agendaproblemen van zijn Belgische collega nog niet is gelukt. Het duurt wel behoorlijk lang. Is het inmiddels wel gelukt en hoe zit het met die afspraken?

Zoals anderen ook al hebben opgemerkt, zijn omwonenden van de HSL zich links en rechts een hoedje geschrokken van het geluid. Het viel allemaal een beetje tegen. Er wordt gesproken over grindbakken en dergelijke geluiden. De minister heeft terecht snel om geluidsmetingen gevraagd, die TNO in opdracht van ProRail gaat uitvoeren. Ik mag aannemen, om in de woorden van de minister te spreken, dat dat quick gaat gebeuren, snel dus voor de goede verstaander. Je zou kunnen zeggen dat wij dat onderzoek moeten afwachten, maar ik wil tot slot een citaat aanhalen. Er zit een zinsnede in het plan van aanpak van TNO, die in mijn ogen wel een teken aan de wand is en aansluit op een motie die is ingediend tijdens het CDA-congres. Ik wil de minister dit citaat niet onthouden en ik citeer: «De situatie van 7 september 2009 verschilt op enkele punten van de situatie die het uitgangspunt is geweest voor de akoestische onderzoeken uit 2001 ten behoeve van het Tracébesluit.» Nu vragen wij ons af of het toch weer erger wordt. Ik wil echt weten of dit op een goede manier wordt aangepakt. Wie is er nu verantwoordelijk voor als de geluidsoverlast toch tegenvalt en erger is dan oorspronkelijk is afgesproken?

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister. Ik sta per spreker twee interupties toe in deze ronde.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor de vragen. Ik zal vanzelfsprekend proberen, ze allemaal te beantwoorden, maar zal in mijn grondtekst wel uitgaan van een indeling in blokken, waarbij ik begin met het vervoer op de HSL-Zuid. Ik bedoel daarmee de stand van zaken van het commercieel vervoer en de ervaringen sinds de start op 7 september. Velen uwer hebben daarover hun waardering uitgesproken. Daarna komen aan de orde de stand van zaken rond de Thalys en AnsaldoBreda, het overleg met onze Belgische zuiderburen en de geluidsproblematiek. Onder hoofdblok B vallen de punctualiteit van de Beneluxtrein, een punt dat velen van u, en dan met name de heer Roemer, hebben gemeld, de infrastructuur, de ERTMS-problematiek en de vraag hoe het

allemaal zo is gekomen. Voor het overige kom ik op de andere vragen die zijn gesteld.

Ik begin met de start van het commerciële vervoer. Bij de aanbidding van de voortgangsrapportage berichtte ik de Kamer dat ik verheugd was – en dat ben ik nog steeds – dat wij op 7 september eindelijk de eerste trein hebben laten rijden tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Het was van begin af aan duidelijk dat wij er daarmee niet zouden zijn, maar dat het een begin van de ingroei zou worden. Het was wel een belangrijk moment. Wat hebben wij hier lang op moeten wachten en wat was het een moeilijke tocht. Ik heb tegen alle betrokken partijen in het gehele proces gezegd dat wij uit de loopgraven moeten komen en ervoor moeten zorgen dat wij die treinen aan het rijden krijgen. Het resultaat mag er zijn: het vervoer is op 7 september gestart.

Wij zijn nu twee maanden verder en het is goed dat wij terugblikken op de eerste ervaringen en kijken hoe het nu verder gaat. De dienst tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam wordt bediend met tijdelijk materieel. Ik kom daar straks op terug in het kader van andere discussiepunten. Het zijn Traxx'en met de zogenaamde Prio-rijtuigen, onder ERTMS level 1 met een maximumsnelheid van 160 km/u. Een rit per uur in beide richtingen, in totaal 2 x 17, betekent 34 ritten per dag. De HSA heeft in de eerste kwartaalrapportage tot en met september 2009 gemeld dat het gezien de korte periode dat de Fyra rijdt nog te vroeg is om conclusies te trekken. De HSA geeft aan wel tevreden te zijn dat mensen vanaf de eerste dag de dienst weten te vinden. In de eerste drie weken was de bezettingsgraad van de treinen 19%. Tot nu toe hebben ca. 100 000 mensen gebruikgemaakt van de Fyra, die alleen rijdt op werkdagen. In de weekenden is er nog geen dienstregeling.

De doelstelling is verwoord in de concessie en is voor de binnenlandse diensten een punctualiteit van 95%, voor zover toerekenbaar aan de HSA. Uit de kwartaalrapportage blijkt dat de punctualiteit op 85,1% ligt en hierbij is niet naar de toerekenbaarheid gekeken. De oorzaak van het niet halen van de punctualiteit kan voor een deel nog bij anderen liggen. Dat zal nog duidelijk moeten worden.

Wat is nu het eerste beeld? Uit het monitoringsysteem blijkt dat slechts 2,7% van de dispunctualiteit is toe te rekenen aan de HSA zelf. Als dat zo is, voldoet de HSA dus zelf ruimschoots aan de punctualiteitsdoelstelling; men zou dan op 97,3% uitkomen. Nogmaals, het is een kwestie van inregelen van bijvoorbeeld de baan. Wij hebben problemen gehad. Ik was in China, om precies te zijn in Sjanghai, en ik kan de commissie verzekeren dat het geen mooie boodschap is als je hoort dat de baan er voor een paar dagen uitligt. Ik kom er straks in detail op terug. Het heeft allemaal te maken met de ingroei.

De oorzaken van de storingen hielden van de kant van de vervoerder meestal verband met de ERTMS en de locomotieven. Daarnaast is het percentage van treinen dat in deze aanloopfase is uitgevallen hoger geweest dan het voorgeschreven percentage van 0,5. Het aantal uitgevallen treinen bedroeg namelijk 6,4% en dat is majeur hoger. Voor het grootste deel is dit toe te schrijven aan storingen in de infrastructuur – daar gaan wij weer – en deels aan storingen van het materieel en uitval van het personeel. Ik zeg daarbij wel dat de commissie zich moet realiseren dat er sprake is van een totaal nieuw Nederlands product. De echte grote reizigersaantallen worden pas verwacht wanneer de dienstregeling wordt geïntensiveerd en frequenter wordt. Wij spreken dikwijls over het belang van de metro-achtige frequentie van de gewone trein die hem veel aantrekkelijker maakt. Als je nu een trein mist, sta je een uur op het perron te wachten. Dan neem je fluks een normale trein; niemand gaat een uur wachten om onder de tunnel door het Groene Hart te mogen rijden. De frequentie gaat in de toekomst veranderen. Wij gaan ook naar Breda en vervolgens de grens over.

Wat van belang is, is de vraag of het Traxx-materieel onder ERTMS level 2 kan gaan rijden. De planning is nog steeds dat dit in het voorjaar van 2010 mogelijk moet zijn en wij zitten op schema. Om naar België te rijden met de Traxx'en is het nog nodig dat dit materieel ook in België definitief wordt toegelaten. Van de HSA begrijp ik dat het toelatingsproces nog gaande is. Dit voorjaar zal ERTMS level 2 moeten worden gerealiseerd, zodat ook het tijdelijk vervoer in de hoge frequentie over de grens kan gaan rijden.

Wat moet er in de tussentijd worden gedaan? De HSA wil, en dat steun ik zeer, zo snel mogelijk de vervoersdiensten uitbreiden om meer reizigers te trekken. Dat brengt mij bij de Thalys, een echt snelle trein. Ik kan hier herbevestigen dat het de verwachting was en is dat op 13 december, al vrij snel dus, de eerste Thalys bij HSA op snelheid gaat rijden tussen Amsterdam en Parijs. Op het tracé tussen Amsterdam en Rotterdam zal voor de overgang naar ERTMS level 2 in het voorjaar, nog met 160 km/u worden gereden. Ten zuiden van Rotterdam zal onmiddellijk vanaf 13 december de kruissnelheid 300 km/u zijn onder ERTMS level 2. De frequentie is vanaf het begin 14 ritten per dag, 7 per richting. Dit wordt volgend jaar uitgebreid naar 8 per richting in april, 9 per richting in september en 10 per richting per dag in december.

Wat is dan de vervoerswaarde? Waar spreken wij dan over? Het gaat thans serieus worden. Tussen Amsterdam en Parijs is er vanaf 13 december een reistijdwinst van bijna een uur. De reisduur gaat van 4 uur en 9 minuten naar 3 uur en 18 minuten. Vervolgens krijgen wij nog een versnelling van ongeveer 7 minuten als volgend jaar ERTMS level 2 tussen Amsterdam en Rotterdam jaar is gerealiseerd. De reistijd tussen Rotterdam en Parijs wordt 2 uur en 36 minuten. Dat betekent meer dan een halfuur tijdwinst, om precies te zijn 33 minuten. De reistijd tussen Amsterdam en Brussel wordt 1 uur en 53 minuten en dat is 49 minuten tijdwinst. De frequentie wordt vanaf 13 december dus aanmerkelijk hoger. Voor de Thalys gaat nu echt majeur de reistijdwinst een rol spelen en ik spreek de verwachting uit – en zal dat ook monitoren – dat dit leidt tot een aantrekkelijker product voor de reiziger in vergelijking met het huidige inloopproduct, dat alleen met tijdelijk materieel en uitsluitend op werkdagen rijdt met 160 km/u en dan nog alleen tussen Amsterdam en Rotterdam.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik had gevraagd wat de reden is voor het feit dat de HSA de procedure voor het goedgekeurd krijgen van de Traxx-treinen in België zo laat in gang heeft gezet. Heeft dat gevolgen?

Minister **Eurlings**: Ik heb niet het idee dat het laat in gang zetten van de procedure gevolgen heeft gehad. Ik heb wel het idee dat onze zeer beminde zuiderburen nog wel een paar zaken te regelen hebben. Ik kom daar straks graag in extenso op terug. Ik heb nieuws te melden, waar wij niet direct vrolijk van worden. Ik wil wel volstrekt open kaart spelen, omdat wij nog wel een aantal hobbels te nemen hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat de treinen gaan rijden en ook sneller gaan rijden, is natuurlijk goed nieuws. Het majeure punt blijft dat de reistijd wordt verkort, maar de prijs heel hoog blijft. De minister zei net dat wij tot nu toe ongeveer honderdduizend passagiers hebben gehad. Dat zijn er ruim twaalfhonderd per week en dat is heel weinig. Honderdduizend klinkt heel mooi, maar als dat wordt omgerekend, valt het vies tegen. De vraag is of de prijs niet te hoog is. Willen mensen die wel betalen? Blijven wij niet met halflege treinen rondrijden? Die combinatie heb ik de minister nog niet horen noemen.

Minister **Eurlings**: Dit is een terechte vraag, die ik mij goed kan voorstellen. Ik heb gezegd dat het nog een inloopproduct is, dat alleen op

werkdagen rijdt tussen Amsterdam en Rotterdam en alleen met een snelheid van 160 km/u. Het zal moeten blijken. Ik kan mij niet voorstellen dat de HSA zal toelaten dat men met het superproduct op een bezettingsgraad van 19% blijft zitten. Dat geloof ik niet. Men snijdt zich zo in de eigen vingers, want het product komt dan niet renderend op de rails. Dat is het mooie van de marktwerking: men zal hier toch, checks and balances, een prijs-kwaliteitcombi gaan inregelen, waardoor de treinen goed bezet zijn. Daarvan ben ik ten volle overtuigd. De toekomst van de HSA staat hier op het spel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij marktwerking kunnen mensen inderdaad kiezen welke trein ze willen nemen. Zoals wij al eerder hebben opgemerkt bij de discussie over de Beneluxtrein, is dit, als wij niet oppassen, niet overal meer het geval. Dit moet serieus worden bekeken. De minister zegt nu dat het gaat om een bezettingsgraad van 19% in de eerste drie weken, maar toen gold het introductietarief nog. Ik wil graag weten hoe een en ander zich nu ontwikkelt. Gaat het omhoog, blijft het op hetzelfde level of gaat het naar beneden? Dat lijkt mij interessante informatie, die kan voorkomen dat wij lege treinen laten rondrijden.

Minister **Eurlings**: Dat zullen wij echt moeten afwachten. Voor het tijdelijk vervoer via het Thalysgedeelte kan de HSA de tarieven inregelen en naar mijn stelligste verwachting heeft men er zelf het grootste belang bij dat de treinen langzaam beginnen vol te lopen. Wat het Thalysgedeelte betreft, is het niet een beslissing van de HSA alleen. De beslissing over de tarieven zal in gezamenlijkheid moeten worden genomen met de HSA, de SNCF uit Frankrijk en de NMBS uit België, of de SNCB, zoals de Walen het noemen. Er is nog niet besloten of men voor de trein met het hogere comfortniveau en de hogere snelheid ook een hogere prijs gaat vragen ten opzichte van het huidige tijdelijke vervoer. Dat zal nog moeten blijken. Wij kunnen hier iedereen van alles verdenken, maar ik ben van mening dat de HSA er zelf het grootste belang bij heeft dat de treinen vollopen, anders heeft men zelf natuurlijk een probleem. Het feit dat het een tripartiete is om een besluit te nemen over de prijs van de Thalys, geeft al aan dat er toch enigszins eenduidigheid gaat komen, ook wat de tarifiering betreft tussen Brussel en Antwerpen met de Thalys of tussen Antwerpen en Rotterdam. Het heeft allemaal redelijk met elkaar te maken. Ik heb geen aanleiding te denken dat het de strategie van de HSA is om de treinen leeg te laten. Integendeel, het is heel logisch dat men er alles aan gaat doen, samen met de partners, om die treinen vol te krijgen. Het gebrekkige product tot nu toe hielp niet. Ik zal de commissie natuurlijk regulier informatie verstrekken over de laatste stand van zaken, zeker als de nieuwe treinen gaan rijden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister spreekt over een bezettingsgraad van 19% in de eerste drie weken. Ik ben wel benieuwd wat die nu is. Als hij de bezettingsgraad van de eerste drie weken kent, weet hij ook wat nu de bezettingsgraad is.

Minister **Eurlings**: Zodra ik de nieuwe cijfers van het nieuwe kwartaal krijg, zal ik de commissie daarover berichten. Het is een product dat moet ingroeien. Ik begrijp het ongeduld van mevrouw Van Gent, maar laten wij wachten op het eerste volle kwartaal. Het heeft geen zin iedere week de dagkoers bij te houden. Ik heb echt de overtuiging dat het bedrijf, op het moment dat het eindelijk echt kan gaan rijden, de treinen ook vol kan krijgen. Het is een stukje marktwerking. Als het te duur is, nemen mensen deze trein niet en dan is er een probleem. Wij wachten het af en ik zal de commissie de cijfers van de volgende kwartaalrapportage uitgebreid doen toekomen. Het eerste inzicht in de nieuwe trein, natuurlijk vanaf het aller-eerste prille begin, kan daarbij hopelijk worden meegenomen. Laten wij

afwachten wat er gebeurt. Ik neem zelf de trein en heb dat in mijn Brusselse tijd ook vaak gedaan. Ik heb daar vaak gezien dat mensen met kortingsacties worden verleid, de trein te nemen en ik heb geen enkele reden om aan te nemen dat de Nederlandse situatie veel anders zal zijn. In het buitenland heeft het gewerkt, dus laten wij de HSA het voordeel van de twijfel geven en onszelf de tijd gunnen de ontwikkeling een aantal maanden af te wachten.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft heel veel woorden nodig om steeds hetzelfde te zeggen. Ik heb een concrete vraag. Kan de minister bevestigen dat de HSA in december met een tariefverlaging komt?

Minister **Eurlings**: Ik ben niet de directeur van de HSA en kan dat dus niet toezeggen.

De heer **Roemer** (SP): Kan de minister dat niet of wil de minister dat niet?

Minister **Eurlings**: De commissie heeft met haar voorgangers en met mijn voorgangers de zaak geregeld zoals die geregeld is. De HSA draagt zelf de verantwoordelijkheid, samen met NMBS en SNCF. Dat zijn de feiten en ik zie niet in waarom ik hier een loopje zou nemen met de waarheid. Het is gewoon geregeld. Ook voor de HSA is het belangrijk dat het een goede operatie wordt, omdat men anders zwaar in de problemen komt. Het is de HSA er veel aan gelegen de treinen vol te krijgen. Wij zullen dat afwachten.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb alleen een concrete vraag gesteld. Ik heb niet gevraagd of de minister iets aan de tarieven wil doen. Ik weet wat wij hier in de Kamer helaas met elkaar hebben afgesproken. Ik heb gewoon om informatie gevraagd. Is het de minister bekend en kan hij bevestigen dat de HSA in december een tariefsverlaging gaat doorvoeren? Ik vraag gewoon om een ja of nee.

Minister **Eurlings**: Dat is mij niet bekend. Heel simpel. Daarom zei ik dat wij een en ander moeten afwachten en kortademigheid moeten vermijden. Het begint nu net en het volgende kwartaal zal ik de commissie uit en te na rapporteren over de stand van zaken.

De heer **Roemer** (SP): Misschien weet de minister het in tweede termijn wel. Dat zou kunnen. Er zitten hier misschien mensen die het wel weten.

Minister **Eurlings**: Zoals ik al zei, verandert het de verantwoordelijkheidsverhouding niet. Wij zien er op toe hoe het gaat en ik zal de commissie daarover berichten. Ik krijg herbevestigd dat ook de heer Michiel van Roozendaal, die er toch als eerste van zou moeten weten, er op dit moment nog geen kijk op heeft. Dat heb ik dan al voor de tweede termijn gezegd. Het beeld is wat dat betreft dan toch consistent.

De HSA heeft mij gemeld dat de vooruitzichten van de ingebruikname van de AnsaldoBreda-treinen nog niet goed zijn. AnsaldoBreda meldt nog steeds dat de eerste trein in het voorjaar van 2010 zal worden geleverd, maar de HSA heeft, wellicht op basis van eerdere ervaringen, andere verwachtingen en houdt rekening met nog een vertraging van misschien wel een halfjaar of een driekwart jaar. Het is aan de HSA om hieraan contractuele gevolgen te verbinden. De discussie is bekend; wij hebben die uit en te na gevoerd tijdens het sluiten van de contracten. Ingeval het inderdaad weer later wordt, zal het tijdelijk materieel, de Traxx-treinen met de Prio-rijtuigen, langer moeten worden ingezet.

Ik kom op een onderwerp dat echt onze aandacht verdient en waarover ik de commissie in alle openheid, maar ook met alle afwegingen, de stand der zaken wil melden. Het is bekend dat ik zelf iemand ben die zeer hecht

aan een goede verstandhouding met onze zuiderburen en trouwens ook met onze oosterburen. Sinds mijn aantreden ben ik al bezig – en de commissie heeft mij die opdracht gegeven – om de Belgische kant ertoe te brengen te doen wat afgesproken is, namelijk het bestellen van extra treinrijtuigen, opdat Den Haag en Breda aan het hogesnelheidsnet kunnen worden toegevoegd. De commissie weet dat in Den Haag en Breda stevig wordt geïnvesteerd in de omgeving van de stations om er echte HSL-stations van te maken en alles wat dies meer zij.

Ik heb hierover met de derde bewindspersoon op rij gesproken, vicepremier Steven Vanackere. Eerst waren dat staatssecretaris Bruno Tuybens en minister Inge Vervotte. Ik heb er in april, toen hij aantrad, voor het eerst met de vicepremier over gesproken. Hij gaf toen toe dat wij het gelijk aan onze zijde hebben. Hij zei daarbij wel dat ze achteraf niet zo gelukkig waren met deze deal. Ik zei dat dit wel zo kon zijn, maar dat een deal, een deal was. Er is officieel geen connectie, maar mijn ambtsvoorganger Karla Peijs heeft mij eraan herinnerd dat in 2005, letterlijk op dezelfde dag, zowel de Westerschelde-akkoorden als dit akkoord zijn getekend. Voor het beeld merk ik op dat de akkoorden op de dag af even lang lopen. Ik heb zojuist de lange tocht vanaf mijn aantreden in 2007 tot nu toe geschetst en dat is op zich al het bewijs dat ik niet het gevoel heb dat wij nu een treinstel zouden hebben als bij de Westerschelde een bepaalde rimpeling niet was opgetreden. Het is een consistente lijn dat er op dit vlak gewoon niet wordt geleverd.

Eind oktober heb ik een langdurig overleg gehad met mijn Belgische collega, waarbij ook de president-directeur van de NMBS aanschoof. Ik vertel wat mij daar werd gemeld en vervolgens wat ik zelf heb teruggezegd. Mij werd gemeld dat de NMBS een aantal juridische problemen ziet om de extra trein te bestellen die nodig is voor de dienst van Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel. De juridische bezwaren hebben vooral betrekking op de Europese regelgeving, die volgend jaar ingaat. Ik ga straks zeggen wat ik heb geantwoord.

De Belgen zetten zich zo in dat zij nu voor een terugvaloptie kiezen, omdat wij anders om elkaar blijven heen draaien. Ik heb daarop het volgende gezegd. Het is prima als mensen creatief meedenken, maar ik doe drie verschillende constatering, ook in de hiërarchie. Mijn eerste punt is dat, net zozeer als de deal rond de Westerschelde staat, de deal uit 2005 staat. Dat betekent dat het extra treinstel van Belgische zijde tussen Den Haag en Breda blijft staan tegenover onze afspraak om een schadeclaim in te dienen richting België als van Belgische zijde het tracé niet snel genoeg is. Dat zijn twee werkelijkheden die voor mij nog steeds staan en ik laat die zekerheid niet los. Mijn eerste lijn is en blijft dat wij gewoon doen wat in 2005 is afgesproken. Mocht men dat om welke reden dan ook niet doen, dan is de schadeclaim natuurlijk een zeer realistisch iets, wat iedere dag kan worden geëffectueerd. Ik heb het in vriendelijkheid gezegd, maar wel heel helder. Wij zijn zakelijk met elkaar bezig en de afspraak staat gewoon. De president-directeur van de NMBS zei vervolgens dat er allerlei juridische bezwaren waren en dat België het zo niet meer kon doen. Er waren allerlei problemen. Ik heb toen als tweede punt gezegd dat ik constateer dat, als er al juridische bezwaren zijn, die er niet geweest zouden zijn als zij gewoon hadden gedaan wat zij hadden moeten doen. Als de juridische bezwaren er zijn, zijn ze een gevolg van het feit dat wij nu jaren verder zijn en de regelgeving op Europees niveau inmiddels is gewijzigd. Ik wilde de bezwaren graag zwart-op-wit hebben, zodat ik ze stante pede kan doorspelen aan de landsadvocaat, die het aan een second opinion kan onderwerpen en kan onderzoeken of er op dit moment door de vertraging en door het niet handelen juridische bezwaren zijn gerezen.

Als zou blijken dat het nu niet meer kan, komen wij in de derde lijn. Wat is dan een terugval? Ik breng dat dan wel in verhouding tot de schadeclaim die wij destijds niet hebben ingediend. Wij zullen de zaken dan tegenover elkaar moeten zetten. First things first, 2005 staat voor mij. Ik laat de juridi-

sche zaken dubbelchecken en ga ervan uit dat als ze ontzenuwd worden, België gewoon doet wat het moet doen. Wij kunnen in de tussentijd de terugvaloptie bekijken, maar België moet doen wat het moet doen. Als er wel juridische bezwaren zijn, zullen wij kijken hoe wij die kunnen oplossen, maar ik wil dat wel in verhouding brengen tot de schadeclaim die destijds niet is doorgezet.

Het was een helder gesprek. De standpunten waren heel duidelijk en ik heb van mijn kant werkelijk geen begin van twijfel laten ontstaan over hoe ik erin sta. Ik heb ook gemeld dat de Kamer dit punt naar mijn stellige overtuiging uniform vaak naar voren heeft gebracht.

Omdat ik het eerst met de Kamer wilde bespreken, heb ik kort contact gehad met mensen uit Breda en Den Haag. Ik hecht er aan dat deze steden op de hoogte zijn van de laatste stand van zaken. Het gesprek vond plaats in Brussel op 27 oktober. Ik wacht nog steeds op het A4'tje met de genoemde juridische bezwaren, opdat ik ze van een contra-expertise kan laten voorzien. Wij hebben intussen twee rappels gestuurd met het verzoek snel met die bezwaren te komen, zodat wij er iets mee kunnen doen.

Ik vind het jammer dat het zo loopt en had het graag anders gezien. Het is echter zoals het is. Ik ben hier volstrekt open over de stand van zaken. Ik zeg nogmaals dat de heer Vanackere in april rondborstig heeft toegegeven dat wij gelijk hadden en dat België het inderdaad had moeten doen.

Vervolgens komt dit gesprek erachteraan. Ik heb verteld hoe ik het zie. Ik ga er voor en zal het niet loslaten, linksom noch rechtsom. Het is voor mij heel helder. Breda, maar ook de hofstad, verdienen aansluiting op het hogesnelheidsnet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Na dit hartstochtelijke en strijdbare betoog van de minister, resten mij toch nog enkele vragen. Ik zit met de vraag wat dit heeft opgeleverd, behalve dat wij in een juridisch moeras terechtkomen. Ik heb niet voor niets de vergelijking met de Westerschelde gemaakt, waar wij ook een akkoord hadden dat stond met een punt. Later kregen wij een akkoord dat stond met een puntkomma en met veel gedoe kwamen wij er uiteindelijk wel weer uit. Hoelang kan dit allemaal tot vertraging leiden? Wat betekenen juridische problemen door nieuwe Europese regelgeving concreet? Heeft de minister tijdslimieten afgesproken? Dit is echt een belangrijk punt. Bij de Westerschelde heeft Nederland uiteindelijk eieren voor zijn geld gekozen. Kunnen de verhoudingen nog wat bijtrekken? Ik ben erg benieuwd hoe ik dit in de tijd moet zien. Tot nu toe heeft de minister nul komma nul in handen.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Van Gent suggereert dat wij aan het einde van het dossier een probleem hebben en dat een en ander daardoor wel enigszins te begrijpen is. Dat is zo'n beetje het sfeertje dat mevrouw Van Gent schetst. Ik ben het daar niet mee eens, want ik zit er veel scherper in. Ik heb het gevoel dat de Belgen ons in 2005 hebben gefleest, maar daar hebben wij een deal over gesloten. Ik steun de minister volledig als hij zegt dat wij niet voor de tweede keer gefleest willen worden. Tijdens de problemen rond de Westerschelde riepen de Belgen op onze mosselen te boycotten. Moeten wij het nu over frites gaan hebben? Ik steun de minister volledig, want dezelfde truc mag niet voor de tweede keer worden uitgehaald.

Minister **Eurlings**: Ik vind inderdaad dat het feit dat er enkele maanden een discussie in Nederland gaande was of wij op een voor Zeeland minder pijnlijke manier de zaak konden oplossen, niet als excuus mag worden gebruikt voor het jarenlang niet nakomen van de Belgische afspraak over de trein. Ik heb gezegd dat ik hierover in 2007 met Bruno Tuybens meerdere malen in België, Nederland, Duitsland en op andere plekken, tot zelfs in Sofia in Bulgarije toe, heb gesproken. Dat was lang

voordat de rimpeling in de Hedwigepolder er was. Ik hecht aan een heldere en nette verhouding, zoals ik al eerder heb gezegd. Toen ik als minister werd bevraagd over de rimpeling bij de Westerschelde, heb ik gezegd dat ik begreep dat onze Vlaamse vrienden, met premier Peeters voorop, hebben gezegd dat Nederland zijn afspraak moet nakomen. Zij hebben al eens gedreigd met een schadeclaim. Ik heb van mijn kant gezegd dat de premier het dan niet meer dan normaal moet vinden dat de schadeclaim die wij toen hebben laten lopen, omdat hij beloofde iets te doen, weer van stal wordt gehaald op het moment dat België niet levert. Het is niet anders en zo simpel zijn de feiten. Ik zet daarmee maximale druk op de zaak en de Kamer mag dat van mij verwachten. It takes two to tango, maar ik ben wel heel helder over wat er gaat gebeuren als het nog langer duurt. Dit gaat gewoon gisten. Wij zijn nu al zo lang aan het wachten. Ik heb ook gezegd dat voorkomen moet worden dat wij na de Westerschelde straks weer een dossier hebben dat de onderlinge verhoudingen verstoort. België moet het nu doen, beter laat dan nooit. Ik heb sinds 27 oktober, nog niet zo heel lang geleden, al tweemaal laten rappelleren om met de juridische bezwaren te komen. Wij willen vooruit. Ik ben op 2 december weer in Brussel en ik zal belet vragen omdat ik gewoon verder wil. Ik wil helderheid en ik wil weten waar wij staan. Dat heb ik ook de burgemeester van Den Haag, de gedeputeerden van Brabant en de wethouder van Breda gezegd. Ik wil vooruit en het is ons menens. Als er na zoveel jaren juridische problemen zouden zijn, dan zijn dat problemen omdat er zolang niets is gebeurd. Dat ontslaat België niet van zijn part of the deal. Laat men die verplichting vallen, dan komt er een schadeclaim. Ik ga er nog steeds van uit dat men de verplichting niet laat vallen en alsnog zijn plicht doet. Daarvoor wil ik dan wel de juridische bezwaren dubbelchecken en daar wacht ik al weken op. Ik hoop dat ze snel komen. Ik probeer vriendelijk te blijven en heb letterlijk in België gezegd dat er sinds ik minister ben geen dossier is waarop ik zo vaak heb moeten terugkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Natuurlijk heb ik ook aangegeven dat de GroenLinks-fractie vindt dat de Belgen zich aan de afspraak moeten houden. De minister zegt dat hij op 27 oktober nog heeft gerappelleerd, maar dat zegt mij niet zoveel. Als hij zegt dat het in feite een smoesje is van de Belgen waarmee zij hier nu komen aanzetten, dan kan hij ook zelf een juridische check laten plaatsvinden. De Europese regels gelden voor iedereen in Europa en de minister kan daar pro actief op handelen. Gaat hij dat doen?

Mijn tweede vraag is hoe lang dit uitstel kan lijden. De minister heeft concreet nog steeds niets in handen. Dat betreurt ik en ik strijd met hem mee, maar Nederland heeft het er een klein beetje naar gemaakt. De rimpeling rond de Westerschelde is nu weg en nu moeten wij zaken doen. Gaat de minister dat zelf uitzoeken? Laat hij dan niet op de Belgen wachten, dat vind ik een beetje sloom.

Minister **Eurlings**: Nog een keer over de parallelisatie met de Westerschelde. Als Nederland bij de Westerschelde terecht doet wat Nederland moet doen, dan veronderstelt dat ook helderheid van de kant van de Belgen. Dat is part of the deal en dat heb ik meermaals gezegd. Ik vind het dus net andersom. Ik heb vandaag drie gedeputeerden van Zeeland aan mijn tafel gehad en wij hebben de heldere conclusie getrokken dat het niet anders kan: de schop moet in de dijk. Dat doet veel pijn in die provincie. Ik vind het niet meer dan normaal dat je je contract nakomt en wij mogen van onze zuiderburen verwachten dat zij dat doen. Ik was op 28 oktober in Brussel – ik zei eerder 27 oktober maar het was de 28ste – waar ik een gesprek heb gehad en sindsdien heb ik twee keer laten rappelleren. Ik ken hun bezwaren niet totdat ik die zwart-op-wit heb en van een dubbelcheck voorzien. Zelfs als het geldige bezwaren zouden zijn, dan nog staat de



deal van toen. Wanneer die niet kan worden nagekomen, hebben wij nog altijd de schadeclaim; die is niet mals.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe moeten wij dat in de tijd zien?

De **voorzitter**: Nu geen extra vragen meer, er komt dadelijk nog een tweede termijn. De minister maakt zijn antwoord af.

Minister **Eurlings**: Ik wil zo snel mogelijk helderheid. Ik zal op 2 december weer belet vragen, waarna ik de Kamer kond zal doen van de stand der dingen. Ik kan mij op dat moment alleen terugtrekken op mijn positie en daarin zo stevig mogelijk zijn. Ik ben als Limburger wel eens gekscherend een halve Belg genoemd en dat vat ik op als een compliment, maar ik sta echt voor de goede verhoudingen. Ik zou het ontzettend jammer vinden als wij hier niet goed uitkomen. Ik heb vaak gehoord dat men het bij de volgende begroting zou regelen, ik heb vaak gehoord dat men bij de volgende begroting een reservering voor het treinstel zou doen. Dat is vaak gezegd maar niet geleverd. Nu komt het moment waarop het niet meer kan. Als het echt niet gaat, is dat een spijtige constatering en zullen wij de andere kant van de werkelijkheid moeten activeren. Wij zullen dan op basis van het innen van de schadeclaim kijken wat wij zelf kunnen doen. Ik kan niet laten lopen dat Breda en Den Haag worden aangehecht op het hogesnelheidsnet.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is shocking dat België vier jaar nadat men moest leveren nog steeds niets heeft gedaan en geen trein heeft besteld. Ik vind dat de minister niet nog langer kan wachten tot 2 december. Ik vraag de minister om nu te handelen. Is hij bereid om binnen enkele dagen te zorgen dat er een stevige brief ligt bij zijn Belgische collega met een kopietje naar de minister-president en wat mij betreft naar de koning? Hij moet duidelijk maken dat wij het niet langer accepteren. Dat betekent niet dat de oorspronkelijke deal wordt teruggedraaid met een schadeclaim. De schade is nu veel groter; er moet een veelvoud als claim worden neergelegd. Wij moeten het nu hard spelen. Wanneer wij het over twee weken alsnog minnelijk kunnen schikken, kunnen wij daar alsnog van afzien. Wij hebben nu lang genoeg gewacht, de minister moet nu actie ondernemen en de landsadvocaten erbij betrekken. Laat hij een grote claim neerleggen want de schade is veel groter dan het oorspronkelijke bedrag.

Minister **Eurlings**: De schadeclaim is niet mals. Ik zal het niet op punten en komma's becijferen, maar die is echt niet mals. Over de termijn van de concessie is het een heel stevige claim. Dat doet buiten crisistijd pijn, maar in crisistijd nog meer. Ik zal vanzelfsprekend nadrukkelijk aangeven wat ik van dat gesprek verwacht. Ik heb het probleem binnen de minister-raad besproken en helder naar voren gebracht. Ik zal zorgen dat de Nederlandse collega's au courant zijn van de laatste stand der dingen. Ik vind wel dat na al die jaren een maand tijd om openheid van zaken te geven moet kunnen, maar langer wachten wij niet. Na twee rappels wordt het tijd om de juridische bezwaren op papier te hebben, want die zullen een rol spelen bij onze strategie hoe nu verder te gaan. Er is geen onduidelijkheid over onze positie: de deal staat en anders dienen wij een claim in. In het operationele moet ik dat soort argumenten wel snel van een second opinion kunnen voorzien. Ik laat ten derde male een rappel uitvoeren en zal op uw verzoek een brief versturen waarin ik kond doe van de mening van de Kamer. Ik zal aangeven hoe breed dit leeft en zal drukken op snelheid en nogmaals drukken op het linksom of rechtsom nakomen van de deal, op het nakomen van de hoge snelheidshechting Breda en Den Haag. Zodra ik iets weet, zal ik de Kamer daarover inlichten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het eens met de minister dat alle informatie bekend zou moeten zijn. Dat gesprek was twee weken geleden en ik neem aan dat na afloop van dat gesprek de minister een en ander juridisch heeft laten uitzoeken. Hij zou toch de feiten en het juridisch advies al in zijn achterzak moeten hebben. Ik bedoel daarmee niet alleen de oorspronkelijke claim, doorgerekend naar de huidige euro's, maar ik herhaal dat de schade veel groter is wanneer wij het zelf moeten regelen. Zij hadden de trein moeten bestellen. Ik stel voor dat de landsadvocaat niet alleen de juridische positie schetst, maar dat er ook een nieuwe claim wordt voorbereid waarmee de minister iets gigantisch kan neerleggen. Dat is wellicht de beste mogelijkheid om er toch nog uit te komen.

Minister **Eurlings**: Wij willen de feiten, de nieuwe juridische situatie ontstaan na vier jaar vertraging van de deal, zwart-op-wit op tafel hebben. Wij hebben het idee dat er wel degelijk wegen zijn om het te laten gebeuren. Waar een wil is, is een weg. Wij denken dat het juridische gezien nog wel degelijk moet kunnen. Wanneer wij hun bezwaren op papier hebben, kunnen wij ontzenuwen dat wij er misschien naast zitten. Wij willen daarmee de deal niet laten vallen, maar een strategie uitstippelen hoe wij linksom of rechtsom de treinen op de rails krijgen. Wij willen dat zo rap mogelijk hebben en ik laat daarover geen gras groeien. Het is het dossier waarop ik het vaakst heb moeten terugkomen. Ik heb dat nog nooit meegemaakt en ik vind het jammer als dit de verhoudingen gaat vertroebelen. Maar goed, als het moet dan moet het. De schadeclaim is geen klein bier en is alleen maar doorgestreept onder de voorwaarde dat België de verplichtingen nakomt. Doet België dat niet, dan ligt die claim er weer. Zo simpel is dat.

Een ander majeur onderwerp is de geluidsproblematiek. De HSL is aangelegd volgens strenge geluidsnormen. Ik betreur het dat er desondanks hinder wordt ondervonden van het rijden met treinen op het HSL-tracé. Ik heb onmiddellijk gereageerd en ben van mening dat klachten van omwonenden serieus moeten worden genomen. Daarom heb ik besloten om vanaf de aanvang van de dienstregeling van de HSL tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam op 7 september direct metingen te laten verrichten. TNO heeft deze metingen verricht. Ik laat de Kamer hierover nog deze week een brief toekomen, maar zal nu het beeld schetsen zoals het nu, heet van de naald, voorligt.

Op basis van de resultaten van TNO concludeer ik dat het tijdelijk materieel dat nu op de HSL wordt ingezet – dat zijn die Traxx'en die ouderwetse treinen die 160 km/u rijden – meer geluid maakt dan tevoren was aangenomen. De huidige dienstregeling leidt in 2009 niet tot een overschrijding van de geluidsruimte die in het Tracébesluit is vastgelegd. Per trein is er meer geluid dan verwacht, maar het totale geluid zit nog onder de norm. Op basis van de meetresultaten bestaat de verwachting dat er een moment komt dat de grenswaarde voor de geluidsbelasting wordt overschreden, als met het huidige materieel ook in 2010 wordt doorgereden zonder maatregelen te treffen. Dit beeld bestond al enkele weken. Maar nu komt het: de hoofdvraag is hoe het mogelijk is dat per trein meer geluid wordt geproduceerd. Zit er een structurele denkfout in alle berekeningen die van tevoren zijn gemaakt, of komt het omdat de baan is ontworpen voor de moderne Thalystreinen met een hoge snelheid? Dat betekent dus dat die oude bakken meer geluid produceren dan die moderne treinen straks gaan doen. Dan is het een probleem dat met tijdelijke maatregelen te verhelpen is. Zouden we er structureel naast zitten, dan zou het probleem veel groter zijn. Daarom heb ik gewacht tot ik de eerste beelden kende van de testritten van de Thalys over het tracé. Wij zijn direct gaan meten en zijn daarmee nog niet klaar. Maar toch kan ik het eerste beeld geven. Om zeker te zijn dat de Thalys op de HSL niet meer geluid maakt dan waarvan wij indertijd zijn uitgegaan, heb ik ProRail en TNO gevraagd om zaterdag direct metingen met die Thalys te

verrichten. De dienstregeling van 13 december is afgelopen zaterdag proef gereden. De gemeten geluidsproductie bij de Thalys op 160 km/u – op dit moment is dat de snelheid van die oude bakken op het tracé – is daarbij 9dB lager dan de gemeten waarden van het huidige tijdelijke materieel. Wat is 9dB? Dat is ongeveer de helft van het geluid. Dat betekent dat de ouderwetse treinen meer geluid maken dan verwacht. Wij zitten nog wel onder de totale norm, maar de snelle moderne treinen produceren maar de helft van het geluid. Dan kom je weer in lijn met wat van tevoren was verwacht. Wij hebben het wel degelijk over een probleem. Als wij de dienstregeling bij het tijdelijk vervoer intensiveren, dreigen wij door de gestelde grens te gaan. Maar zoals het er nu uitziet, is het wel een tijdelijk probleem. Wanneer dadelijk de supersnelle moderne treinen rijden, is het geluidsniveau per trein aanmerkelijk minder. Wat gaan wij nu verder doen? De spoorconstructie en de effectiviteit van de geluidschermen lijken voor dit tijdelijke materieel niet optimaal, maar zijn echt ingericht op het hogesnelheidsmaterieel. Daar zijn die geluidschermen ook voor gebouwd; wij hadden bij het ontwerp niet gedacht dat wij ook met tijdelijk materieel zouden rijden. Naar aanleiding van de uitkomsten van deze bevinding heb ik besloten om een aantal maatregelen te nemen. Ik vind het van heel groot belang dat de vastgelegde grenswaarden niet worden overschreden, ook niet bij de inzet van tijdelijk materieel en ook niet bij de intensievere dienstregeling van volgend jaar. Daarom heb ik in overleg met HSA besloten om het tijdelijk materieel, de zogenaamde Prio-rijtuigen, stiller te maken. Deze rijtuigen zullen weliswaar geleidelijk uit dienst worden genomen, maar aangezien deze treinen nog wel enige tijd zullen blijven rijden, wil ik toch dat ze op de kortst mogelijke termijn worden aangepast. In het verleden is onderzoek gedaan naar de geluidsproductie van intercityrijtuigen van NS Reizigers. Dat materieel is identiek aan de Prio-treinstellen. Toepassing van kunststof remblokken, de zogenaamde LL-blokken die de wielen gladder maken, heeft een goed resultaat op de geluidsproductie. Met de stakeholders is inmiddels overeenstemming bereikt om dit te gaan doen en naar verwachting zal dit voor de zomer van 2010 zijn gerealiseerd. Ik zal zo snel mogelijk de effectiviteit van deze genomen maatregelen onderzoeken door extra metingen te verrichten. Wij blijven dus zowel de Thalys als het tijdelijk materieel dat nader wordt aangepast meten. Om dit tijdelijke materieel in de toekomst ook in België te laten rijden, jawel, moet ook daar instemming worden gegeven aan de gekozen oplossing. Weer een leuk onderwerp voor 2 december. Gladde wielen maken een andere maatregel die wij zullen nemen, het akoestisch slijpen van het spoor zelf, een stuk effectiever. Blokwielen knetteren nogal over rails die daarvoor niet is gemaakt. Mensen vergelijken dit geluid wel eens met het rijden door een bak grind. Met gladde wielen, geslepen rails en remblokken die de wielen niet afvlakken, kun je tot een aanmerkelijk geluidsreductie per trein komen. Wij wachten daar niet mee. Het akoestisch slijpen is een majeure opgave gezien de lengte van het tracé en zal nog deze maand van start gaan.

Zoals gezegd heb ik de opdracht gegeven om metingen te verrichten naar de geluidproductie door de Thalys en de treinen van AnsaldoBreda. De eerste resultaten van de Thalys zijn inmiddels bekend, maar ik wil ook van AnsaldoBreda zeker weten of dat materieel het geluid produceert dat in overeenstemming is met de lage aannames van weleer. Er zal ook vervolgonderzoek worden gedaan naar de effectiviteit van de geluidsreducerende maatregelen, de geluidschermen et cetera. Ik zal de Kamer en de betrokken gemeenten en stichtingen die opkomen voor de belangen van de mensen die vlak langs de HSL wonen, deze week nog het TNO-rapport toezenden en op de hoogte houden van de voortgang.

Resumerend: het is een probleem; wij zitten dit jaar nog onder het niveau, maar zonder maatregelen zal het tijdelijk vervoer volgend jaar te veel geluid produceren en daarom zullen wij dit tijdelijk vervoer geluidstillen

maken. Het eerste beeld van de echt snelle treinen is dat deze treinen ongeveer twee keer zo stil zijn. Dan is het probleem niet structureel en lost op wanneer snellere treinen gaan rijden. De baan is immers voor die treinen ontworpen en niemand hield rekening met het tijdelijk vervoer. Wij blijven de Thalys meten, evenals de proefritten van AnsaldoBreda, om definitief zeker te weten dat op termijn het probleem is opgelost als het tijdelijk vervoer van de baan af is. Het spijt me dat het even heeft geduurd, maar ik vind het belangrijk om het laatste beeld van de Thalys te hebben. Als de Thalys ook te veel geluid had gemaakt, dan hadden wij echt een structureel probleem met de baan en waren wij op heel andere vragen gestuit. Ik ben blij dat ik heet van de naald – het resultaat is vandaag binnengekomen – het eerste beeld van de Thalys heb kunnen melden. De Beneluxtrein. In overleg met België is ook het doortrekken van de interregiotrein van Charlerois, Brussel, Antwerpen, Essen naar Roosendaal besproken. De NS heeft mij toegezegd dat de Beneluxtrein gehandhaafd zal blijven zolang er geen zicht is op een volledige ingebruikname van de HSL-Zuid voor binnenlands en grensoverschrijdend vervoer. De NMBS wil graag een deal over zowel de HSL als over het doortrekken van de Belgische intercity naar Roosendaal. Wij zijn hierover met hen in gesprek, maar dat kan natuurlijk niet wegpoetsen wat wij zojuist in een ander dossier constateerden. Een extra slag van de intercity van Essen naar Roosendaal maakt ons nog niet content met het niet laten rijden van de HSL naar Den Haag. Wij moeten dat wel los van elkaar zien. De prestaties van de Beneluxtrein. Er wordt naar mijn overtuiging hard gewerkt om de prestaties van deze trein te verbeteren. Inmiddels zijn alle oude Belgische locs vervangen door de Traxx-locomotieven die door HSA beschikbaar zijn gesteld. Ook is er recent een aantal verbeteringen in de dienstregeling aangebracht door het niet langer gebruiken van de storingsgevoelige stuurrijtuigen, een langere keertijd in Brussel en maatregelen die ervoor zorgen dat de Beneluxtrein niet achter de stoptrein van Antwerpen naar Essen komt te zitten. Al deze maatregelen moeten leiden tot een betere prestatie. De maatregelen zijn in de maand september ingevoerd en lieten toen nog een terugval zien in de punctualiteit: 77% richting Brussel, 68% richting Amsterdam. Maar de maand oktober vertoont duidelijk een stijging: in beide richtingen ligt de punctualiteit tegen de 80%. De punctualiteit is het laatste jaar toegenomen van 74% naar 83% richting Brussel en van 65% naar 73% richting Amsterdam. Ik deel de mening van de Kamer dat dit verder moet worden verbeterd. Ik ben niet tevreden maar zie wel voor het eerst echt stappen om de punctualiteit te verbeteren. Ik ben blij dat de HSA en de NMBS er in een goede samenwerking alles aan doen om te slechte prestatie snel te verbeteren. Het is werk in progress, maar wij zien voor het eerst dat het de goede kant opgaat. Alle opmerkingen die zijn gemaakt, ook die gemaakt zijn op basis van getuigenverklaringen van collegae, zal ik nadrukkelijk doorgeven. Wij zullen kijken hoe met die problemen kan worden omgegaan.

De heer **Roemer** (SP): Ik baal ervan dat dit een interruptie moet kosten, maar de minister leest gewoon een brief voor die hij heeft gestuurd. Ik reageer op die brief, kom met nieuwe feiten en nieuwe voorvallen en de minister zegt alleen maar dat hij de opmerkingen van de collega-Kamerleden erbij zal betrekken. Zo heeft een inbreng in de eerste termijn volstrekt geen zin. Ik heb zijn brieven al gelezen en daarom kom ik met andere voorvallen en andere problemen.

Minister **Eurlings**: Ik ben blij met het compliment dat de heer Roemer mij impliciet geeft. Hij heeft mij zo hoog zitten dat hij van mening is dat ik stante pede overall een antwoord op weet. Ik zou willen dat dat zo was. Dan was ik de vorige keer ook op tijd geweest. Ik vergeet wel eens wat, maar ik heb hierin eenvoudigweg het inzicht niet. Ik wil de Kamer van een goed antwoord voorzien, ik ben niet iemand die maar wat in het luchtruim

wauwelt. Het algemene beeld staat mede op basis van de insteek van de Kamer dat er sprake is van een verbetering. Ik ben het met hem eens dat wij er nog niet zijn en zeg dat ik de afgegeven signalen meeneem. Ik wil daarop ook nog wel schriftelijk antwoorden, maar het zou een slag in de lucht zijn om een antwoord te geven op bijvoorbeeld de voorvallen van de heer Polderman. Dat is mijn eerlijke antwoord en ik kom er graag op terug. Om toch een beetje zalvend te zijn met het oog op de ontevredenheid die blijft voortbestaan: het gaat toch wel langzaam een beetje de goede kant op. Dat mag de Kamer best voor een deel op eigen conto schrijven. Ik kom erop terug.

Dan de infrastructuur, de mengtermen. Met ingang van 30 september is de dienstregeling van het noordelijk tracé gedurende vier dagen gestaakt naar aanleiding van de risico-inschatting van het Landelijk Beleidsteam Incidenten, het overleg met ProRail met de vervoerders, gebaseerd op onderzoeken door Lloyds. Vooropgesteld wordt dat dit probleem niets te maken heeft met het functioneren van ERTMS an sich. De mengtermen, onderdeel van EMC, vormen het probleem. Onder bepaalde voorwaarden kan er in een onderstation een 75Hz stoorstroom worden geproduceerd die de treindetectie van het conventionele spoor stoort. Het probleem kan zich voordoen als aan drie condities wordt voldaan: er bevindt zich een trein op het HSL-baanvak die door EMC een 50Hz stoorstroom op het conventionele spoor veroorzaakt, er bevinden zich twee treinen op het naastgelegen conventionele spoor waarvan tenminste een stroom afneemt die 25Hz stoorstroom produceert, of er is sprake van een leemtebedrijf in het onderstation van het conventionele spoor. Ik ga niet in op die laatste techniek, maar er zijn verschillende situaties waarin je het conventionele systeem kunt storen. Dat risico konden wij niet nemen. De problematiek was al langer bekend en was op basis van de van tevoren beschikbare informatie als een aanvaardbaar risico beschouwd. Uit de recent uitgebrachte studie van Lloyds waarin nieuwe modelinformatie werd gebruikt bleek dat die kans aanzienlijk groter was dan voorheen in de modellen werd aangenomen. Bij een eerste meting is geconstateerd dat het in de praktijk kan voorkomen dat de verschillende condities, die drie voorvallen, zich daadwerkelijk voordoen. Het is een reëel risico en dat risico mogen wij never nooit nemen. Wij hebben net Barendrecht gehad, je kunt never nooit hebben dat er treinen op elkaar klappen omdat een van de systemen niet functioneert. Aangezien veiligheid voor alles gaat, is er toen kordaat opgetreden. Dat heeft ertoe geleid dat er zeer snel een aanpassing op de baan heeft plaatsgevonden waardoor het probleem zich niet meer kan voordoen. De door ProRail gevonden oplossing bestaat uit het aanbrenge van een schakelaar van 10 000 volt bij het onderstation op het conventionele spoor. De schakelaar zorgt voor tijdelijke uitschakeling als een leemtebedrijf in het onderstation ontstaat bij het passeren van twee treinen, waarvan de ene trein remt en stroom teruggeeft aan de bovenleiding en de andere trein op hetzelfde moment stroom afneemt. Als je het onderstation tijdelijk uitschakelt, kan er geen stoorstroom worden afgegeven en kan het ATB-systeem niet worden beïnvloed. Hiermee is op effectieve wijze het risico van de storingen ondervangen. Het is balen dat het gebeurt, maar tegelijkertijd kun je niet anders dan de gevolgen van dit risico wegnemen.

De generale problematiek rond EMC is in de Kamer meerdere malen besproken. De afgelopen maanden is in kaart gebracht hoe dit probleem kan worden aangepakt. Het is de bedoeling om tot een structurele aanpassing te komen, zodat er op de HSL-Zuid met alle treintypes onbeperkt kan worden gereden. Daarvoor moet een viertal extra onderstations langs de HSL worden gebouwd en moet een voorziening worden getroffen voor het conventionele spoor, de zogenaamde condensatorbanken. Dat is aarding om de spanning omlaag te brengen. Inmiddels is duidelijk dat voor het structurele EMC-probleem het VIRM-1 materieel van de NS moet worden aangepast. Om de geplande groei van het vervoer op de HSL in

2010 te kunnen faciliteren, zullen tussentijdse maatregelen worden genomen. Veel maatregelen zijn nu gewoon mogelijk. Ik laat ook nog een review uitvoeren door buitenlandse EMC-experts om te voorkomen dat dit nader tot problemen zal leiden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb de minister gevraagd wat dit kost en wie dit gaat betalen. Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar zo nader op terug. Ik heb de frequentie van de dienstregeling besproken. Wij zullen vanaf 13 december met de Thalys gaan rijden met een frequentie van 7 treinen per dag in twee richtingen. Dat zal in het komende jaar in vier stappen worden opgevoerd. Het tijdelijk vervoer blijft rijden, op een gegeven moment ook op een level 2. Er is bij de aanbesteding uitdrukkelijk gekozen om de vervoerder een grote mate van vrijheid te geven bij het vaststellen van de tarieven. Je kunt daarvan vinden wat je wilt en wij kunnen daarop terugkijken zoals wij al vaak hebben gedaan, maar het is zoals het is en ik heb geen zeggenschap over de tarieven die HSA rekent op basis van de gesloten contracten. Het is in het belang van de staat dat de HSA dusdanige tarieven hanteert dat de treinen voldoende vol zitten en de HSA aan de financiële verplichtingen aan de staat kan voldoen. Ik ga ervan uit dat het de HSA ernst is om de treinen vol te krijgen en ik houd de Kamer op de hoogte op basis van de volgende kwartaalrapportage.

Zal de EU-verordening over geld terug bij vertraging ook gelden voor de HSL? Die verordening gaat in per december 2009 en gaat ook werken voor de HSL. In overleg met HSA en Rover wordt dit uitdrukkelijk in de HSA-concessie opgenomen.

Zijn de kortingskaarten of de jaarkaarten van de NS ook geldig op de HSL? De HSA heeft tariefvrijheid voor de prijzen op de HSL en de HSA maakt met de NS afspraken over de geldigheid van NS-kortingsregelingen. Ik zal de Kamer schriftelijk informeren over de stand van zaken van deze afspraken. Dat zijn afspraken die men onderling moet maken en die gelden dus niet als vanzelfsprekend. Ik vraag de heer Roemer of ik schriftelijk mag reageren op het juridische punt dat hij heeft aangevoerd. Het luistert namelijk erg nauw.

Wanneer kan er op het noordelijk deel 300 km/u worden gereden? Het grootste probleem dat nog moet worden opgelost is de toelating van de Traxx op level 2. Zolang de Traxx op noord rijdt, geldt een limiet van 250 km/u vanwege de drukgolf en de Groene Harttunnel. Die limiet kan er pas van af wanneer de Traxx door de AnsaldoBreda wordt vervangen. Ik verwacht de level 2 op het noordelijk gedeelte tussen Rotterdam en Amsterdam in april of mei 2010, dan kan de nieuwe dienstregeling worden doorgevoerd.

Ik heb met nadruk gesproken over de conclusies van het TNO-rapport. Deze week zal ik de Kamer het rapport en mijn schrijven daarover doen toekomen. Het wordt vervolgd. Ik wil voor het eind van dit jaar nadere inzichten hebben en wil het beeld herbevestigd zien dat de Thalys ongeveer half zo stil is. Vervolgens wil ik inzicht in de gevolgen van de maatregelen om het tijdelijk vervoer zelf stiller te krijgen. Wij beginnen nog deze maand met akoestisch slijpen.

Ik antwoord de heer Koopmans dat ik zeer bekend ben met de resolutie die op 31 oktober 2009 te Utrecht is ingediend door de afdeling Zuid-Holland van het CDA. Die dag heugt mij nog zeer. Zelfs mevrouw Van Gent is hiervan uitstekend op de hoogte en dat doet mij deugd. Het was een mooie bijeenkomst waar constructief werd gesproken. Dit was een goede uitspraak van dit waardevolle congres. Ik zeg toe dat voor de HSL de waarden uit het tracébesluit bepalend zijn voor de maximale geluidsbelasting. Ik sta niet toe dat die waarden worden overschreden en daarom neem ik maatregelen, ook voor tijdelijke problemen. Ik laat niet toe dat wij door de maximale geluidsnormen gaan. De mensen langs het tracé

verdienen de bescherming door de maximering van de geluidsoverlast die is toegezegd.

De heer **Aptroot** (VVD): Het CDA-congres draaide toch vooral om die bakfiets? Dat past meer bij de moderniteit van die partij, maar dat maakt niet uit; het was wel leuk.

Minister **Eurlings**: Wat is het toch merkwaardig dat de heer Aptroot net dat onderdeel noemt. Die bakfiets werd ingeleid door en heel refereert van de minister van Verkeer en Waterstaat over een hypermoderne elektrische scooter die 50 km/u gaat rijden. Dat pakt hij niet op. Laat ik duidelijk zijn over de verantwoordelijkheden met betrekking tot het geluid: de minister van Verkeer en Waterstaat en de collega van VROM stellen het tracébesluit vast. Daaraan zijn de geluidsplafonds vastgelegd. Dat is de zekerheid die wij aan de mensen meegeven. De maatregelen die genomen worden, zoals de bouw van geluidschermen en alle vergunningen, zijn vervolgens in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat verricht. De geluidsplafonds dienen door de beheerder ProRail te worden nageleefd en jaarlijks wordt door de beheerder over de naleving gerapporteerd. Bij overschrijding van de geluidsplafonds moeten aanvullende maatregelen worden getroffen en daarvoor staan wij aan de lat. Wij hebben die geluidsplafonds vastgelegd.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft het nu over het plafond. Eerder sprak hij over de ruimte die er is. De piek binnen deze ruimte mag ook niet meer dan een bepaald niveau zijn. Als de ruimte nu al is gebruikt met een beperkt aantal treinen dan concludeer ik dat het niveau de maximale belasting op de gevels te boven gaat. De bewoners hebben dus gelijk en er zal heel snel moeten worden ingegrepen. De minister is dat van plan, maar dat duurt nog tot het voorjaar. Eigenlijk zou nu het treinverkeer nu al moeten worden stilgelegd, daar hebben de bewoners recht op.

Minister **Eurlings**: Ik vind ook dat de bewoners er recht op hebben dat zij krijgen wat is afgesproken en niet meer dan dat. Dat betekent dat het onder het niveau van het geluidsplafond moet zijn. Ik ben blij dat het beeld bestaat dat het geen structureel probleem is. De treinen waarvoor de rails bedoeld is, zullen daar wel stil rijden. Daarvoor is de baan ook ontworpen, die baan is nooit ontworpen voor de Traxx-treinen. Met mijn maatregelen vang ik twee vliegen in een klap. Ik voorkom dat wij volgend jaar door het geluidsplafond heengaan. Ik vind dat dat echt niet kan en die maatregelen worden genomen. Punt, uit. Door deze maatregelen gaat het geluidsniveau per tijdelijke trein nadrukkelijk naar beneden. Zo slaan wij twee vliegen in een klap. Als wij niet ingrijpen, gaan wij door het geluidsniveau heen. Zoals het er nu naar uitziet, is het een tijdelijk probleem, maar dat moet wel worden aangepakt. Het mag niet zo zijn dat wij door het geluidsniveau heengaan. Punt, uit.

De heer **Aptroot** (VVD): Is de belastende piek van een langsrijdende trein boven de afgesproken waarde of blijft hij er binnen? Als het eerste het geval is, dan is het niet acceptabel dat dit plan met het akoestisch slijpen van de rails en het vervangen van remblokken pas in de zomer van 2010 wordt gerealiseerd. Dat zou nu op heel korte termijn gerealiseerd moeten zijn, anders kunnen de bewoners terecht aandringen op het stoppen van de treinen.

Minister **Eurlings**: Dat kan men niet. Ook rond de pieken zijn alleen maar gemiddelden afgesproken. Maar nogmaals, wij wachten niet tot volgend jaar zomer. Wij gaan nu actie ondernemen, het akoestisch slijpen gaat as soon as possible beginnen. Wij moeten snel de eerste resultaten hebben van het afnemen van het geluid. Het geluidsplafond is de harde norm

waarover wij nooit heen mogen. Het piekgeluid is geen maatstaf maar wordt op basis van jaargemiddelden verdisconteerd. De hoeveelheid geluid voor nieuw materieel is begrensd door interne voorschriften die Europees zijn vastgelegd; dat zijn de zogenaamde TSI-normen. Ik zal ook voor oud materieel de geluidsoverlast per trein zo snel als mogelijk aanpakken. Wij gaan nooit over het geluidsniveau heen en zullen het geluidsniveau per trein snel naar beneden brengen. Het akoestisch slijpen is onderdeel van de afspraken met Infrasppeed. Omdat wij hebben ingestemd met een constructie met een betonplaat moet er regelmatig worden geslepen en dat wordt nu sneller en intenser opgepakt. Dat kan in dat pakket worden opgepakt. Was gebleken dat ook de Thalys veel te veel geluid maakte, dan was er een constructiefout in de baan, dan hadden wij de baan voor de Thalys niet goed aangelegd. Dan waren wij als ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM niet om onze verantwoordelijkheid heen gekomen. Zo simpel is dat. Wij proberen het nu op deze manier op te lossen en ik bericht de Kamer daarover snel nader. Linksom of rechtsom: de mensen zullen afdoende worden beschermd.

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp het verhaal van het akoestisch slijpen. Wij hebben al jaren het probleem dat de treinstellen er op tijd hadden moeten komen, daarover hebben wij al minimaal 30 keer gedebatteerd. Nu rijden wij met verouderde treinen en zegt de minister dat de belastingbetaler het aanpassen van die oude treinen moet betalen. Zie ik dat goed?

Minister **Eurlings**: Het is simpel juridisch zo geregeld, dat is de rechtszekerheid die mensen hebben: als de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM een vergunning afgeven op basis van een maximale geluidsbelasting is dat een zekerheid waarop mensen zich moeten kunnen beroepen en de overheid zal dat moeten leveren. Wij leveren dat dus ook. Wij leveren dat omdat wij anders een probleem hebben met vervoer. Het vervoer moet wel plaatsvinden. Wij hebben die lijn niet voor niets met miljarden euro's aangelegd. Het positieve nieuws van vandaag is dat wij met tijdelijke maatregelen het tijdelijke probleem kunnen ondervangen. Het is niet zo dat de tijdelijke treinen zo slecht zijn, maar die treinen produceren een ander soort geluid op een andere hoogte dan de Thalys en de baan is ontworpen voor de Thalys.

De heer **Roemer** (SP): Het is heel vervelend dat wij de informatie pas tijdens het debat krijgen en niet van tevoren. De minister zei zo-even dat bij een paar treinen per uur de toegestane geluidsbelasting wordt overschreden, maar dat het in zijn totaliteit nog steeds binnen de normen blijft. Bij hoeveel treinen wordt de norm wel overschreden, wanneer komt dat punt? Ik vind het niet uit te leggen dat er verouderde treinen worden ingezet omdat afspraken niet zijn nagekomen, waarbij de belastingbetaler deze ellende moet betalen. Ik overweeg echt hierover een motie in te dienen want ik vind dat dit echt niet kan.

Minister **Eurlings**: Wij gaan er niet overheen, punt, uit. Dat is mijn simpele antwoord: wij gaan er niet overheen, ook niet wanneer volgend jaar meer treinen worden ingezet. Dat spreek ik af en daar sta ik voor.

De heer **Roemer** (SP): Bij hoeveel treinen zouden wij er wel overheen gaan wanneer wij geen aanpassingen plegen? Dat was mijn vraag.

Minister **Eurlings**: Ik kan dat de Kamer in de brief antwoorden, maar het zal in de praktijk niet gebeuren omdat ik voldoende aanpassingen zal doorvoeren om dat moment te voorkomen. Daar sta ik voor. Ik laat die mensen niet zakken, zij zullen niet meer geluid krijgen dan met hen is afgesproken. Dat heb ik van begin af aan gezegd. Ik licht de Kamer pas vandaag in alleen maar omdat ik pas vandaag inzicht heb gekregen in de



eerste testen met de Thalys. Ik heb daarop gewacht, want als de Thalys ook veel meer geluid zou produceren dan was afgesproken, hadden wij een veel groter probleem gehad. Dan was de constructie van de baan fout geweest. Dat blijkt niet aan de hand en wij checken dat de komende maanden na. Het lijkt volgens de eerste inzichten een tijdelijk probleem dat wij met tijdelijke oplossingen goed kunnen ondervangen. Het moment dat wij door de geluidsbarrière heengaan, mag zich niet voordoen. Punt, uit. Dat kan niet helderder zijn.

Eindhoven heb ik nog niet besproken. Ik heb hierover gesproken met de NS en HSA. Het is een interessant initiatief maar het is wel van belang dat wij ons eerst concentreren op het vervoer zoals is afgesproken. Dat moet nu eerst gaan rollen. Als de resultaten worden bereikt die wij voor ogen hadden, dan zullen wij nadenken over mogelijke uitbreiding, bijvoorbeeld richting Eindhoven. Overigens zijn er dan wel verschillende scenario's mogelijk, bijvoorbeeld de routing, de keuze van het materiaal, de snelheid, de bijbehorende kostenplaatjes et cetera. Ik heb in het bestuurlijk overleg aan Brabant aangegeven dat wij ernaar kijken. Eerst moeten wij de boel aan het rollen hebben, Breda firsts, en dan Eindhoven.

Is de EMC-problematiek op te lossen en wat zijn de geraamde kosten? Het probleem is op te lossen. De verschillende te treffen maatregelen vergen naar verwachting een totale investering van enkele tientallen miljoenen. Deze extra uitgaven worden voor een deel gecompenseerd door meevalers en als gevolg van hogere ontvangsten uit andere posten. Voor het ontbrekende deel zal een beroep worden gedaan op de risicoreservering. Ik zal de Kamer daarover later met punten en komma's berichten. Bestaat er een structurele oplossing voor EMC? Dat heb ik zo-even gemeld.

Dan de schadeclaims. Kan er een overzicht worden gegeven van de schadeclaims tegen de aannemer? Het is niet te doen gebruikelijk om hier bedragen openbaar te maken zolang zaken nog in procedure zijn. De gegevens kunnen natuurlijk altijd vertrouwelijk worden gegeven, maar gedurende een lopende zaak zal ik die niet openbaar maken. Ik ben gaarne bereid om hierin inzicht te geven.

Kan het financieel overzicht in de voortgangsrapportage een completer beeld geven? In de huidige VGR is in tabel twee en drie een overzicht gegeven van de uitgaven. Tabel vier bevat de gesommeerde uitgaven tot op heden. Tabel zeven geeft de ontvangsten weer en tabel negen is het verwachte beroep op de risicoreservering opgenomen. Dat lijkt mij redelijk compleet. Mochten er nog saillante zaken ontbreken, dan hoor ik dat graag. Ik zal daarover dan de volgende keer een extra overzicht opnemen, maar volgens mij hebben wij hier een redelijk totaalbeeld te pakken. Hiermee ben ik aan het einde gekomen van mijn beantwoording in de eerste termijn. Zo niet, dan zal ik hieraan snel worden herinnerd, want ik zie de heer Roemer al streng in mijn richting kijken.

De heer **Roemer** (SP): Intercity's over de HSL.

De **voorzitter**: Even een punt van orde. Ik kan mij voorstellen dat er dadelijk behoefte bestaat aan een tweede termijn. De tijd is krap want wij moeten om 20.00 uur stoppen. Omdat het AO over de Ring Utrecht volgende week geannuleerd is, kunnen wij op woensdag 18 november van 15.00 tot 16.00 uur een tweede termijn houden. Ik constateer dat wij nu doorgaan.

Minister **Eurlings**: Ik ben bereid langer door te vergaderen. Ik heb zo-even iets gezegd over het doortrekken van de snelle verbinding richting Eindhoven. Ik wil mij nu concentreren op het operationeel maken van het bedrijf waarvoor die dure baan was bedoeld. Dat geldt hiervoor ook. Ik sluit niet uit dat zo iets ooit mogelijk is, maar het vergt wel een ombouw van de ERTMS van bestaande treinstellen et cetera. Ik wil het nog niet hebben over het probleem dat je dan creëert rondom het geluid. Die baan

is niet ontworpen voor dit soort treinen. Maar goed, first things first, laten wij er eerst voor zorgen dat die baan wordt gebruikt door treinstellen die erop moeten rijden, dat die treinen ook vol zitten en dat het goede en betaalbare treinverbindingen zijn. Pas dan kan ik kijken wat wij verder kunnen doen.

De **voorzitter**: Wij houden een korte tweede termijn te houden met spreektijden van maximaal anderhalve minuut.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb gevraagd of het rapport 24 uur na de metingen beschikbaar kon zijn. Het komt nog deze week en dat lijkt mij voldoende snel. Ten aanzien van de extra maatregelen wil ik weten wie dat betaalt. De elektrische compatibiliteitsproblemen kosten enkele tientallen miljoenen en ik wil nu op korte termijn weten wie welke kosten moet dragen, want het is al zo vaak uit de hand gelopen. Ik zal de maatregelen met betrekking tot het geluid heel kritisch volgen. Nu ik dit allemaal zo hoor heb ik het gevoel dat de bewoners terecht hebben geklaagd. Wij moeten er als Kamer bovenop zitten en eerst wachten tot de rapporten er uiterlijk vrijdag zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden en steun zijn aanpak van de geluidsoverlast. Ik ben er nog helemaal niet van overtuigd dat het Rijk dit moet betalen. Het is raar dat een vergunningverlener ervoor betaalt dat de vergunningnemer met oude bakken over het spoor rijdt. Blijft de HSA overeind met een bezettingsgraad van 19%? Er is hopeloos slecht aanbesteed. Wij hebben vier jaar geleden de claim laten lopen om daarmee eerder treinen te laten rijden. Ik raad de minister met klem aan om zijn diplomatieke gaven en zijn charme in te zetten, maar laat hij de Belgen ook met de claim in de hand aan de afspraak houden. Kan hij een indicatie geven waarop die schadeclaim toen en nu uitkomt?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik doe mee op dat laatste punt, want het gesoebat duurt de SP-fractie allemaal te lang. Wij hebben al vier jaar vertraging in het uitvoeren van deze deal. Wat mij betreft komt er een motie die ik wellicht samen met collega's aan de Kamer zal voorleggen om die schadeclaim op tafel te leggen. De behandeling van de begroting is daarvoor een heel geschikt moment, of de minister moet mij voor of tijdens de behandeling van de begroting ervan kunnen overtuigen dat wij dat niet moeten doen. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Koopmans over de maatregelen tegen geluidsoverlast: wie gaat dat betalen? Ik wil van de minister voor de behandeling van de begroting duidelijk hebben dat er geen alternatief is voor zijn voorstel, anders zal ik ook daarop terugkomen. Ik vind het van de zotte dat de belastingbetaler dat moet betalen. De minister heeft de toezegging gedaan dat hij schriftelijk ingaat op de laatste klachten over de Beneluxtrein. Ik ontvang dat graag voor de behandeling van de begroting, dan kunnen wij daarop terugkomen als ik daar nog behoefte aan heb. Datzelfde geldt voor het juridisch punt van het consumentenrecht met betrekking tot de tarieven. De minister heeft toegezegd dat hij ook op dat punt terugkomt. Ik verzoek de minister om dat voor de behandeling van de begroting te doen. Mijn laatste verzoek is vergelijkbaar. De minister moet nog een brief beantwoorden die hij van Rover heeft ontvangen en ik verzoek de minister dat voor de begrotingsbehandeling te doen met een afschrift aan de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor zijn uitgebreide beantwoording. Ik heb nog een paar vragen. Met betrekking tot de kwestie met de Belgen lijkt het mij van belang dat er een deadline wordt gesteld. De minister moet de regie rondom de juridische problemen veel meer in eigen handen nemen. Hangen de Belgen

smoesjes op of is de minister van mening dat zij een punt hebben? De landsadvocaat kan in dat geval ook nu al uitzoeken of er een kans van slagen is. Dat gesprek is ongetwijfeld niet over pepernoten gegaan, er is ongetwijfeld een aanwijzing gegeven op welke punten de problemen te verwachten zijn. ik wil hierover meer helderheid. Wij zijn niet uit op een mosselboycot, maar er moet nu wel enige voortgang in zitten.

In mijn eerste termijn heb ik gevraagd om de Vlaamse intercity die van Antwerpen naar Essen gaat, door te laten rijden naar Roosendaal. Is dat probleem nu opgelost? Ik heb steeds begrepen dat het de minister niet was gelukt om daarover afspraken te maken met zijn Vlaamse collega. Ten slotte heb ik nog een opmerking over de maatregelen tegen de geluidsoverlast. Het is natuurlijk goed dat die metingen meevallen, maar het is wel bij 160 km/u. Neemt het verder af als de snelheid nog verder wordt opgevoerd? De minister heeft gezegd dat het slijpen nog deze maand van start gaat, maar de kunststof remblokken worden uitgesteld naar de zomer van 2010. De mensen worden nu geconfronteerd met de geluidsoverlast van deze oude bakken en dat zal nog doorlopen tot tenminste de zomer van 2010. Het is de vraag in hoeverre het akoestisch slijpen de problemen van dit moment oplost. Ik heb daar zo mijn twijfels bij. De minister gaat eraan werken en laat de bewoners niet stikken, zegt hij. Dat is allemaal prachtig en prachtig ingeplugd, maar ik blijf het jammer vinden dat wij dat rapport niet hebben gekregen. Wie gaat het betalen? Ook daarover wil ik graag helderheid van de minister. Ik ben blij dat wij binnenkort weer worden geïnformeerd over de bezettingsgraad, want dat loopt niet goed. Niemand zit te wachten op lege treinen.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Ik heb al toegezegd dat ik de Kamer de financiële inschatting met betrekking tot de compatibiliteitsproblemen zal doen toekomen. In ons beeld kan het voor een groot gedeelte worden betaald uit meevallers. Dat maakt het probleem toch weer minder.

De heer **Aptroot** (VVD): Ook met een meevaller betaal je zaken die tot de verantwoordelijkheid van een andere partij behoren. De kosten voor de HSL waren eerst geraamd op 2 mld. maar zijn opgelopen tot 7 mld. Nu krijgen wij een meevallertje; moeten wij dat meteen uitgeven?

**Minister Eurlings:** Dat neemt niet weg dat het probleem bestaat. Het zijn interessante discussies waarop ik later terug zal komen, maar als er een probleem ontstaat, treed ik snel op. Ik wil geen enkel veiligheidsrisico lopen, zo simpel ligt dat. Ik kom er nader op terug hoe wij dit zullen verhalen en bekostigen. Ik zeg alleen dat het in het totale financiële plaatje redelijk meevalt. Ik wil het niet bagatelliseren, maar safety first. Ik baalde toen ik hoorde dat de baan eruit moest, ik ben blij dat het maar een paar dagen heeft geduurd, maar als je zo'n signaal krijgt, kun je niet anders. Wij moeten het debat naar aanleiding van Barendrecht niet te licht vergeten.

Ik dank de leden van de commissie voor hun steun voor de maatregelen tegen de geluidsoverlast. Ik zeg nogmaals: er zal geen overschrijding van de geluidsnorm plaatsvinden. Ik laat dat niet toe. Ik heb indertijd gezegd dat wij zouden optreden als er problemen zijn en dat doen wij nu ook. Gelukkig lijkt het een tijdelijk probleem te zijn. De remblokken komen pas medio volgend jaar, maar dat betekent niet dat wij het geluid per trein pas medio volgend jaar gaan verminderen. Wij beginnen nog deze maand met het akoestisch slijpen van de rails. Het geluid alsof de trein door een grindbak rijdt, wordt veroorzaakt doordat de afgevlakte wielen over de baan knetteren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was mijn vraag niet. De minister heeft twee tijdelijke maatregelen aangekondigd. Hij heeft het akoestisch slijpen beeldend uitgelegd, maar het gaat ook om die kunststof

remblokken die pas in de zomer van 2010 worden gerealiseerd. Het wordt leuk ingeplugd en leuk verkocht en de ferme uitspraak dat de minister geen geluidsoverlast toelaat is voor de bewoners een prachtig bericht, maar vanaf wanneer laat de minister geen geluidsoverlast toe? Die kunststof remblokken worden niet voor niets genoemd.

Minister **Eurlings**: Ik laat het op geen enkele dag toe. Gisteren niet, morgen niet, overmorgen niet en volgend jaar niet. Het totale geluidsvolume zal niet worden overschreden, punt, uit. Daarom beginnen wij direct met het slijpen van de rails, dat heeft direct al effect. De remblokken moeten eerst worden besteld en dat is de volgende stap. Die set van maatregelen zal ervoor zorgen dat de geluidsbarrière niet wordt overschreden. Ik kan niet helderder zijn. De mensen hebben recht op bescherming, dat is met hen afgesproken en ik laat die mensen niet stikken. Ik kom er in de brief nader op terug en zal ook melden wat wij met testen doen. Ik wil zeker weten dat de Thalys inderdaad een stuk stiller is en dat daarmee geen problemen te verwachten zijn. Daarna testen wij door met de AnsaldoBreda. Ik zal in die brief ook nader ingaan op de kosten. Ik heb daarover hele lappen tekst die ik nu niet zal voorlezen. Ik zal in die brief nader ingaan hoe de kosten worden verdeeld.

De heer **Koopmans** (CDA): Als die brief inderdaad snel komt, vind ik dat goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Staat daar dan ook in wat het scheelt wanneer je slijpt en ook nog de remblokken vervangt? Dat lijkt mij voor de bewoners interessant om te weten.

Minister **Eurlings**: Wij monitoren dat. Meten is weten. De beste zekerheid is om aan de huizen te meten wat de mensen echt ervaren. Ik heb daartoe stante pede opdracht gegeven, hoewel de metingen eigenlijk pas volgend jaar waren gepland. De monitoring van de Traxx vindt nu al plaats. Wij houden dus in de gaten wat er in de praktijk met de treinen gebeurt. De metingen van het afgelopen weekend geven al lagere waarden aan: 2dB tot 4dB is al een flink stuk minder. Hoe kwam dat? Wij hebben de wielen in de werkplaats glad gemaakt als een stukje extra onderhoud. Wij zien dus dat gladdere wielen alleen al behoorlijk scheelt. Dadelijk krijgen wij de akoestisch geslepen rails en daarbij komt vervolgens het glad maken van de wielen en het glad houden van de wielen door andere remblokken. Daarmee voorkom je dat die wielen toch weer vierkant worden. Wij denken dat wij daarmee veel effect zullen bereiken, maar wij gaan het gewoon meten. Meten is weten en ik wil een continue monitoring waarmee ik de mensen zekerheid kan geven dat de geluidsbarrière niet wordt overschreden. Zo simpel is het en daar kan de Kamer mij altijd aan houden.

Dan nog de discussie met onze Belgische collegae. Ik ben diplomatiek geweest, zij het wat minder dan normaal. Ik ben in ieder geval helder en wil een open verhouding. Laat ik over de schadeclaim het volgende zeggen. Waar hebben wij het over? Ik zei al eerder: het is geen klein bier. Wat is ons beeld van die schadeclaim? Die schadeclaim zou ieder jaar op prijspeil 2000 12 mln. bedragen. Dat betekent dat 12 mln. x 15 uitkomt op 180 mln. volgens prijspeil 2000 en meer dan 200 mln. volgens het huidige prijspeil. Dat is echt geen klein bier. Dat geeft tevens aan dat het afzien van die claim indertijd geen kleine geste was. Ik spreek nogmaals de hoop uit – ik weet dat dit debat in België goed wordt gevolgd en ik weet dat mijn collega de notulen van deze vergaderingen goed kent – dat wij er goed uitkomen. Dat is alleszins beter dan wanneer wij in een verslechterde verhouding zouden komen. Ik probeer de komende weken met opperste urgentie inzicht te krijgen in de juridische bezwaren. Ik houd vast aan de deal van 2005, ik ga 2 december weer naar Brussel en zal de Kamer

daarover nader informeren. Mocht het zo zijn dat er andere stappen moeten worden gezet, dan kan ik dat alleen maar doen na overleg met mijn collegae in het kabinet. Dat zou voor de verhoudingen niet de meest prettige ontwikkeling zijn en daarover moeten wij over de departementen heen de strategie gelijktrekken. Het is dus geen klein bier: met 200 mln. kun je leuke dingen doen.

Waarom is er geen nauwkeuriger beeld van de kosten? Ik heb al gezegd dat dit nader in beeld wordt gebracht. Er wordt stevig onderhandeld met Infrasppeed en daarom wil ik nu alleen globaal de omvang van de kosten duiden. Ik kom daarop nader terug op het moment dat de kosten van de EMC-oplossing helderder zijn. Op basis van het vroegere inzicht zijn maatregelen voor EMC genomen, maar door het verrichten van metingen op en bij de baan is het inzicht verbeterd en aangescherpt. Het aangescherpte inzicht in de problematiek vergde meer maatregelen. Dat was het antwoord op de vraag waarom die maatregelen niet eerder zijn genomen. De heer Roemer vroeg onder andere om een brief over de Beneluxtrein. Die brief kan ik herbevestigen. Ook zal ik hem de stand der dingen rondom het consumentenrecht voor de behandeling van de begroting nader duiden.

Dan de brief van Rover over de treinen over de HSL. Ik heb hierover gezegd: first things first. De kans bestaat dat intercitytreinen op die baan weer voor geluidsoverlast gaan zorgen. De baan is bedoeld voor de Thalys en de AnsaldoBreda en die wil ik eerst inzetten. Ik zal de brief beantwoorden en zal de Kamer daarvan een afschrift geven voor de begrotingsbehandeling. De glimlach op het gezicht van de heer Roemer is toch weer een mooi slotstuk van dit debat. Eind goed, al goed.

Ik kan mevrouw Van Gent melden dat de tijdswinst nog eens zeven minuten is als er op maximale snelheid gereden kan worden tussen Schiphol en Rotterdam. Wij beginnen stante pede met het akoestisch slijpen. De remblokken moeten wij eerst bestellen, dus die komen pas volgend jaar. Ik heb al gezegd dat alleen al het rondmaken van de wielen volgens de eerste monitor leidt tot een afname van 2dB tot 4dB en dat is stevige winst.

Dan Amsterdam, Roosendaal, Essen. Ik heb eerder gezegd dat wij met de trein uit Zuid-België via Brussel een extra slag willen maken van Essen naar Roosendaal, waarmee wij een intercityconnectie houden als alternatief voor de HSL. Hierover wordt in België wel degelijk meegedacht en het gesprek is gaande. Ik laat het alleen niet toe dat dit als een onderdeel van een wiedergutmachung voor het niet nakomen van de deal uit 2005 wordt gepositioneerd. Wij moeten dat echt splitsen. Ik heb gezegd hoe ik sta tegenover de deal uit 2005 en dit is niet het invullen van de deal uit 2005. Dit is een alternatief voor de verdwijnende Beneluxtrein. Het is een vurige wens van onze kant, en ik wil kijken of ik daarin financieel iets kan betekenen. Het moet alleen niet de deal uit 2005 vertroebelen. Ik leg hier zo de nadruk op om te voorkomen dat het van de andere kant af zo wordt opgevat. Ook op dit punt zal ik de Kamer nader berichten nadat ik op 2 december tot een gesprek ben gekomen.

### **Toezeggingen**

- Over de vervoersprestaties op de HSL-Zuid zal de Kamer begin maart 2010 worden geïnformeerd na ontvangst door de minister van de 2e kwartaalrapportage van HSA.
- De minister zal de Kamer direct na zijn overleg met zijn Belgische ambtsgenoot over het nakomen van de afspraken rond de HSL op 2 december 2009 informeren over de uitkomsten van dat gesprek.
- De minister zal de Kamer nog deze week het rapport houdende de resultaten van het TNO-onderzoek naar de geluidsoverlast van het vervoer op het noordelijk tracé van de HSL doen toekomen. Daarin zal

hij ook terugkomen op de maatregelen die worden genomen, op de financiële gevolgen en op de vraag wie deze kosten zal dragen.

- De minister zal schriftelijk terugkomen op de vragen en opmerkingen over de Beneluxtrein, vóór de behandeling van de begroting 2010.
- De minister komt vóór de behandeling van de begroting 2010 schriftelijk terug op de vragen over de toeslagen die onterecht zouden worden geheven, en over de juridische aspecten van de Europese verordening reizigersrechten in het treinverkeer.
- Op de financiële gevolgen van de EMC-problematiek zal de Kamer nader worden geïnformeerd.

De **voorzitter**: Ik dank de minister en de leden en sluit de vergadering.