

Vergaderjaar 2010–2011

22 026

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

Nr. 325

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 januari 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 8 december 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 2010 met een lijst van vragen en antwoorden inzake elektromagnetische compatibiliteit (EMC) HSL-Zuid (22 026, nr. 321);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 2010 over metingen tijdelijk materieel HSL-Zuid (22 026, nr. 320);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 september 2010 over de toezegging inzake brief gemeente Lansingerland over geluidmetingen HSL-Zuid (22 026, nr. 322);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2010 met de 27ste voortgangsrapport van het groot project Hogesnelheidslijn Zuid (22 026, nr. 323);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 juli 2010 met de 28ste voortgangsrapportage van het groot project Betuweroute (22 589, nr. 307);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2010 met een lijst van vragen en antwoorden inzake de eindevaluatie van de Betuweroute als groot project (22 589, nr. 306).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD) en Ladders (VVD).

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Koolmees, Aptroot, Slob, Koopmans, Van Gent, Samsom, Bashir,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Aan de orde is het algemeen overleg HSL en Betuweroute. Ik stel voor dat we dit overleg ondermeer benutten voor het bevestigen dat de commissie voornemens is om de status van groot project van de Betuweroute te beëindigen, zoals besloten tijdens de procedurevergadering van 28 september 2010, door hierover vandaag een eindbesluit te nemen. Tevens stel ik voor dat we dit overleg benutten voor het maken van afspraken over de informatievoorziening na de eventuele beëindiging van de grootprojectstatus van de Betuweroute.

Ik heet u allen van harte welkom bij dit AO. Ik stel voor om in eerste termijn een spreektijd te hanteren van vijf minuten per fractie en twee interrupties toe te staan. We zien dan wel of het allemaal binnen die tijd lukt.

Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb vier onderwerpen. Als eerste kom ik op de elektromagnetische compatibiliteit HSL-Zuid. Ik begrijp dat er nu geen grote problemen zijn, maar uit de stukken blijkt dat die problemen zich, vanwege de tijdelijke maatregelen, wel kunnen voordoen als er frequenter wordt gereisd. De structurele maatregelen moeten nog worden genomen. Is dit correct of kan de minister ons verzekeren dat het straks zonder verdere problemen zal verlopen?

Mijn volgende punt betreft de geluidsoverlast. Ik lees in de stukken dat de minister verwacht dit jaar binnen de grenzen van de geluidsbelasting te blijven. Dat is goed nieuws. Ik lees wel dat voor 2011 geen zekerheid kan worden gegeven. Er moeten nog metingen worden gedaan. Dit is mede het geval gezien het nieuwe materieel van AnsaldoBreda, als dat bedrijf op een gegeven moment tenminste nog eens gaat leveren. Mijn fractie krijgt allerlei signalen dat de V250's van dit bedrijf luidruchtiger zijn dan het huidige materiaal. Wij zeggen altijd: meten is weten. Dat moet straks gebeuren. Toch willen we van de minister horen of er straks inderdaad een duidelijk meetprogramma is. Er zijn afspraken gemaakt, onder andere met de gemeente Lansingerland maar we krijgen ook geluiden uit Kaag en Braassem. Bovendien worden we gecontacteerd door burgers die laten weten dat ook bij Breda nu al sprake is van geluidsoverlast, nog los van het feit dat men vindt dat de aantakking van Breda nog moet gebeuren. Ik krijg graag antwoord van de minister op de vraag hoe dit zal gaan en hoe wij kunnen zekerstellen dat we geen grote problemen krijgen met geluidsoverlast. Wij vinden dat als iemand zich aan de regels moet houden, het de overheid zelf is. Hoe gaat een en ander gebeuren en wanneer krijgen wij een compleet rapport op basis waarvan we echt kunnen beoordelen hoe het vanaf volgend jaar onder de definitieve regelingen zal gaan met het materieel?

Mijn fractie wordt een beetje bedroefd van de HSL-Zuid, omdat de bezetting van de Fyra laag is en de punctualiteit slecht. Veel anders dan daarvan nu kennismaken, kunnen wij echter niet. Wel willen wij weten of de minister informatie heeft over de verwachtingen van HSA ten aanzien van de vraag hoe het straks zal lopen en of de resultaten beter worden. Het is voor ons met name van belang dat niet alleen de faciliteit goed wordt gebruikt, maar dat er ook geen nieuw financieel beroep op de overheid zal worden gedaan bij uitstel van betaling en dergelijke. Daar voelen wij niets voor.

Mijn vierde en laatste punt betreft de Betuweroute. Het bouwproject is opgeleverd. Er is eigenlijk nog één restpunt, namelijk dat het totale budget gedekt moet zijn. Op zichzelf is het prima dat een groot project wordt beëindigd, maar wij willen wel dat het negatieve saldo dat er nog is – het gaat om een aantal miljoenen – wordt geregeld. Ik hoor hier graag de minister over, want pas na totale dekking van het budget kunnen we definitief een punt zetten achter dit groot project.

Ik kijk even hoe het verdergaat met de Betuweroute. We krijgen straks de uitkomsten van het onderzoek met betrekking tot de vraag hoe er eventueel wordt aanbesteed. Allerlei partijen is gevraagd of zij de Betuweroute willen exploiteren. De uitkomsten zien we straks, maar ik wil wel weten wanneer een voorstel hiervoor naar de Kamer komt.

Echter, wat ons het meest zorgen baart is het feit dat de Betuweroute steeds succesvoller wordt, maar we nu al aan de grenzen van de capaciteit zitten, niet omdat de Betuweroute niet meer capaciteit kan verwerken maar omdat Duitsland het volstrekt laat afweten. Wij hebben de indruk dat het veel slechter gaat dan we in de stukken kunnen lezen. Daarin is sprake van «gesprekken» en «goede hoop». Wij hebben echter informatie uit de internationale Handelskammer in Düsseldorf. Daar zegt men gewoon: «Luister eens, de datum van 2013 wordt niet gehaald en die van 2015 ook niet. Jullie mogen denken dat het lukt om in 2020 het derde spoor te hebben zodat de Betuweroute volop gebruikt kan worden, maar ook die datum wordt het helemaal niet». Men zegt daar dat de procedure, waarmee het planologisch mogelijk is, nog moet starten maar dat het geld allang voor andere projecten is gebruikt. We zouden er niet op mogen rekenen dat het geld er voor 2020 zal zijn; het zal wel 2025 of later worden. Dit is echt onaanvaardbaar. Volgens mijn fractie zijn er harde afspraken gemaakt met Duitsland. Ik wil dat graag bevestigd zien en als het zo is, moeten de Duitsers zich houden aan die harde afspraken. Dit lijkt niet op tegenvallers en een beetje trage procedures; dit lijkt gewoon op pure onwil van Duitsland. De Betuweroute is binnenkort vol maar kan niet verder worden gebruikt, omdat men zich in Duitsland niet aan de afspraak houdt. Mijn fractie vindt dat echt ernstig. Wij vragen daarom de minister om alle mogelijke druk uit te oefenen op haar Duitse collega. Wij weten dat dit probleem al een keer onderwerp van gesprek is geweest tussen premier Rutte en bondskanselier Merkel. Ik denk dat als deze minister naar de heer Ramsauer gaat, dit probleem voor Nederland in orde zal komen. Zo niet, dan moet zij maar minister Verhagen van Buitenlandse Zaken inschakelen of de premier.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Verhagen is niet van Buitenlandse Zaken

De heer **Aptroot** (VVD): O nee, ik bedoel minister Rosenthal. Nou ja, we doen minister Verhagen van ELI er gewoon ook bij. Excuses voor de verspreking! Het is leuk dat mevrouw Van Gent altijd zo goed bewaakt hoe dit kabinet in elkaar zit. Haar hart zit natuurlijk bij dit kabinet, en terecht ... Kortom, als minister Schultz van Haegen het niet in orde kan maken, moet minister Rosenthal worden ingeschakeld. Mijn fractie vindt echt dat we het nu keihard moeten spelen. We kunnen niet langer accepteren dat Duitsland zich niet aan de afspraken houdt.

De heer **Samsom** (PvdA): Nu de heer Aptroot klaar is met zijn litanie, heb ik een vraag. Hij eindigt met te zeggen dat hij echt vindt dat het zo niet langer kan. Wat wil hij echter dat minister Schultz van Haegen, of minister Verhagen of minister Rosenthal of premier Rutte concreet gaan doen? De heer Aptroot kan hier voor de laatste maal een waarschuwing aan Berlijn geven – dat is op zich mooi – maar hij heeft vast wel iets concreets in zijn achterzak om op tafel te leggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Los van het feit dat je de laatste kaart die je eventueel nog hebt niet van tevoren op tafel legt – dat is typisch iets wat de PvdA zou doen, maar dat werkt niet – heb ik er nog wel geloof in dat het voor elkaar komt als er echt maximale druk wordt uitgeoefend en het niet alleen maar vriendelijk wordt gevraagd. Ik zou het heel fijn vinden als er volledige steun komt van deze commissie voor het idee dat de Betuweroute essentieel is, dat er afspraken zijn gemaakt en dat wij, nu het kennelijk niet werkt om Duitsland vriendelijk en beleefd te vragen zich aan de afspraken te houden, de druk moeten opvoeren. Dat opvoeren van de druk zal stap voor stap moeten gebeuren. Er is natuurlijk altijd een dossier waarop Duitsland Nederland straks nodig heeft. Ik heb 23 jaar als ondernemer zakengedaan en weet dat je elkaar altijd weer een keer nodig hebt. Laat de Duitsers maar gewaarschuwd zijn dat ze straks niet op ons kunnen rekenen als wij nu niet op hen kunnen rekenen.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar valt de laatste kaart dus toch uit de achterzak. Welk project heeft de heer Aptroot in gedachten? Hij heeft vanochtend al bij nu.nl gesproken over sancties tegen Duitsland en een boycot van de Duits-Nederlandse samenwerking. Hij heeft dus vast iets in gedachten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb het woord «boycot» niet gebruikt, maar het is heel aardig als de heer Samsom ook goede suggesties heeft, dus ik ben heel benieuwd. Ik ga mij nu niet over maatregelen uitspreken. Ik wil eerst van de minister weten of zij ook vindt dat het zo niet langer kan en of de signalen die wij uit Duitsland krijgen, kloppen dat 2012 en 2015 niet worden gehaald en dat 2020 waarschijnlijk ook niet wordt gehaald. Misschien heeft zij het ondertussen al geregeld. Ik vind dat we het niet langer kunnen accepteren.

De heer **Bashir** (SP): De SP was geen groot voorstander van de Betuweroute. Nu dat ding er ligt, moet het wel goed benut worden. Het probleem met Duitsland, namelijk dat het derde spoor er maar niet komt, blijft bestaan. Ik ben het dan ook helemaal eens met de heer Aptroot dat er druk moet worden uitgeoefend op Duitsland om dit voor elkaar te krijgen. Mijn punt is echter dat de heer Aptroot hier weliswaar mooie woorden spreekt, maar dat wij daar niets aan hebben als hij niet zegt wat hij concreet gaat doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Eerst maximaal de diplomatieke druk opvoeren, vind ik niet slechts een mooie uitdrukking. Het zegt wel degelijk iets. Als de voltallige vaste commissie dit voorstel steunt, kan de regering er extra stevig tegenaan, omdat dan duidelijk is dat het gehele Nederlandse parlement vindt dat nu de grens letterlijk en figuurlijk bereikt is.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij kost het gebruik van de Betuwelijn op dit moment geld in plaats van dat het iets oplevert. Op dit moment rijden de treinen immers op overheidsgeld en niet op benzine, om het zo maar te zeggen. Stel dat het derde spoor in Duitsland verder uitgesteld wordt tot bijvoorbeeld 2025 en dat tot die tijd de Betuwelijn dus alleen maar geld kost. Accepteert de VVD-fractie dat?

De heer **Aptroot** (VVD): Als de heer Bashir mijn gehele verhaal heeft gehoord, weet hij dat de VVD het onacceptabel vindt dat Duitsland verder uitstelt. Ik ben overigens wel blij dat de SP nu zo'n warm voorstander is van de Betuweroute en het gebruik daarvan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik denk dat onze oosterburen inmiddels in de hoogste staat van paraatheid zijn. De heer Aptroot denkt immers dat onder druk alles vloeibaar wordt. Ik vraag me echter af of deze strategie

zal lukken bij die Duitsers. De heer Aptroot zegt dat de Betuwelijn binnenkort volloopt. Ik vraag mij af op welke cijfers hij dat baseert, want de langeretermijncijfers geven iets anders aan. Is het niet veel meer zo dat de Duitsers heel nuchter kijken naar de bestaande capaciteit en de drukte op de lijn en zij met Duitse Gründlichkeit heel nuchter constateren dat op dit moment hun investering niet zo zinvol is? Ik vraag mij dus af hoe de heer Aptroot aan de capaciteitscijfers komt en wat hij echt wil van de Duitsers behalve: ik waarschuw u nogmaals voor de aller-, allerlaatste maal. Of gaat hij echt extra stappen zetten? Anders maakt het natuurlijk totaal geen indruk.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het treurig dat GroenLinks eigenlijk zegt dat het allemaal wel meevalt en dat het wel oké is wat de Duitsers doen. Ten eerste. Als er een afspraak is, moet je je daaraan houden, ook als je achteraf het geld er liever niet aan zou willen uitgeven. Ten tweede. In de stukken kun je lezen dat als men ook gaat blokrijden, dus wat dichter op elkaar, er nog rek zit in de Betuweroute. In de Betuweroute in Nederland zit nog heel veel rek. Er kan nog veel meer over. Zodra die treinen echter de grens overgaan, is daar geen capaciteit. Ik vind dat we vooruit moeten kijken. We kunnen waarschijnlijk nog twee jaar vooruit, maar daarna zit de Betuweroute vol, niet omdat het in Nederland niet kan, maar omdat het in Duitsland niet kan. Daar moet echt iets aan gebeuren. Alles wijst daarop. Als de woordvoerder van GroenLinks het nodig vindt, kan ik na afloop van dit AO zorgen dat er cijfers over de aantallen komen. Het aantal treinen dat over de Betuweroute gaat, loopt op. De voorspellingen zijn dat met de huidige groei de Betuweroute over twee jaar niet meer kan hebben door het gebrek aan aansluiting in Duitsland. Daar is dat derde spoor, het inhaalspoor, echt nodig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Die cijfers heb ik natuurlijk ook bij me. Het gaat nu om 340 ritten per week. Volgens uitbater Keyrail worden dat eind 2011 400 ritten per week. Dan zitten we nog lang niet op de 3 360 ritten die ons indertijd bij het besluit zijn voorgespiegeld. Overdrijven is dus ook een vak. Natuurlijk heb ik de cijfers ook paraat. Ik wil van de heer Aptroot echter ook antwoord op mijn vraag wat hij gaat doen met de Duitsers als zij hun poot stijf houden. Ik moet namelijk vaststellen dat hij een plas doet – we hebben misschien in de treinen op de Betuweroute ook geen wc's, al hoop ik dat dit wel het geval is – maar dat alles blijft zoals het was. Wat schieten we daar nou mee op?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het ludiek dat GroenLinks zelfs voor goederentreinen toiletten voorstelt. Dan heb je het dus niet helemaal begrepen. Los daarvan: het is mooi dat mevrouw Van Gent die 3 360 ritten noemt. Het aantal treinen neemt toe, maar straks bij 600, 700 of 800 ritten is zelfs met blokrijden de capaciteit in Duitsland volledig benut. Dat betekent dus dat we straks van de maximale capaciteit van de Betuweroute een kwart kunnen gebruiken door het gebrek aan capaciteit in Duitsland. Dat moeten we voorkomen. Dat het nu nog lukt en dat het volgend jaar nog lukt en dat we in 2012–2013 tegen de grens van de capaciteit aankomen, betekent dat we nu actie moeten ondernemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat gaat de heer Aptroot doen met die Duitsers, behalve erom vragen? Want dan zeggen ze: nou nee, voorlopig doen we het niet. Wat moet de regering dan doen, volgens de heer Aptroot?

De **voorzitter**: Dit was uw tweede interruptie, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg steeds geen antwoord, mijnheer de voorzitter.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb daar allang op geantwoord in eerdere vragen. Wij willen maximale diplomatieke druk. Als dat niet werkt, komt er straks een keer dat Duitsland ons ergens voor nodig heeft. Dan zijn ze gewaarschuwd dat wij zeggen: als dat derde spoor niet in orde komt en we kunnen het niet juridisch afdwingen dan moeten jullie het nu toch maar in orde maken voordat wij iets doen wat voor jullie nodig is. Buren hebben elkaar altijd weer nodig, dat weten ze in Duitsland ook.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik denk dat de gehele Kamer deelt dat het noodzakelijk is dat het Duitse deel op orde komt. De vraag is echter hoe verstandig het is wat we allemaal aan het doen en roepen zijn. Klopt dat allemaal wel? Daarom de volgende vraag aan het oud-lid van de commissie-Duivesteijn, de heer Aptroot. Kan hij zich herinneren hoe hard het verdrag eigenlijk was? Mijn tweede vraag is of hij zich ook nog de inhoud van dat verdrag kan herinneren. Ik zal hem even helpen. Ten eerste zouden wij een noord- en een zuidtak van de Betuweroute aanleggen. Ten tweede zouden wij een HSL-Oost aanleggen. Dat is zo'n project waarvan wij hebben gezegd dat we het niet meer doen. De vraag is dus of de toon die de heer Aptroot aanslaat, past bij een goed gesprek met de Duitsers om te krijgen wat we graag willen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik denk dat het goed past. Alle reacties van Duitsland zijn tot nu toe ook niet dat we het niet moeten doen. Ze zeggen alleen dat het een beetje later wordt. Als ze echter jaar in, jaar uit zeggen «een beetje later» en als dat beetje later volgens onze informatie niet twee of drie jaar is, maar misschien wel zeven, acht, tien of twaalf jaar, is dat reden om er scherper in te gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik denk dat wij zelf ook volstrekt in gebreke zijn gebleven en dat we dus de toon rustig moeten houden. Mijn tweede punt is dat de heer Aptroot zegt dat Nederland dan maar zelf moet gaan traineren op andere projecten. Ik probeer te bedenken welke er lopen. Aan de Eemshaven moeten de Duitsers in het Nederlands belang meewerken. Aan de grensoverschrijdende verbindingen naar de HSL-stations moeten de Duitsers in het Nederlands belang meehelpen. Aan de mijnweg moeten de Duitsers in het Nederlands belang meewerken. Aan Geilenkirchen moeten de Duitsers in het Nederlands belang meewerken. Ik probeer van alles te bedenken waarvoor de Duitsers ons nodig hebben, maar er zijn veel meer gevallen waarbij het andersom is. Ik denk om die reden dat het veel beter is om met het kabinet, of misschien wel vanuit de Kamer, goede gesprekken te organiseren in plaats van heel hard te roepen «het mot en het zal». De Duitsers hebben immers net als wij problemen met de budgetten.

De heer **Aptroot** (VVD): Budgetten spelen ongetwijfeld een rol, maar er kunnen meer dingen spelen. Ik constateer gewoon dat wij nu al jarenlang bezig zijn om heel vriendelijk met de hoed in de hand iets te vragen. Het CDA wil dat blijkbaar zo laten doorgaan. Wij zijn er voor om in een hogere versnelling te gaan en te beginnen met maximale diplomatieke druk en het inschakelen van andere ministers en misschien ook de premier. Ik vind dat niet zo opgewonden. Ik denk dat het heel verstandig is, want ik denk dat ze in Duitsland wel moeten weten dat wij dit nu echt belangrijk vinden.

De heer **Koopmans** (CDA): Tot slot een citaat van nu.nl: als Duitsland blijft traineren sluit Aptroot tegenwerking vanuit Nederland op andere projecten niet uit. Wat betekent dat?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat betekent dat als straks bijvoorbeeld in de grensstreek de Duitsers iets hard nodig hebben van ons, zij weten dat wij zullen zeggen: wij hebben ook een project dat nog moet gebeuren. Ik heb

te lang in het bedrijfsleven onderhandeld om te geloven dat het altijd soft kan. Ik denk dat je elkaar op een gegeven moment weer nodig hebt. Als de ander weet dat je echt een streep trekt en een goed signaal geeft, wordt de bereidheid om voor dat derde spoor te zorgen groter dan wanneer je steeds zegt: jammer dat jullie niet willen, we komen er volgend jaar wel een keer op terug.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Het woord «commissie-Duivesteijn» viel weer. Als ik naar links en rechts kijk, heb ik een aha-erlebnis, na er enkele jaren tussenuit te zijn geweest op deze onderwerpen.

Mijn eerste punt betreft de Betuweroute. We hebben inderdaad afgesproken om de grootprojectstatus te beëindigen. Uiteraard liggen er restpunten en zaken waarover we verder geïnformeerd willen worden. De minister heeft al toegezegd dat zij dat wil doen. Ik denk in dit kader bijvoorbeeld aan de voortgang van de concessieverlening na 2015 en ook aan de risico's die er nog zijn. Voorbeelden zijn de problemen met de ERTMS en GSM-R. Deze zullen waarschijnlijk voor extra kosten gaan zorgen. Dan is het belangrijk dat we weten wie daarvoor verantwoordelijk is en wat er met de vervoerders gaat gebeuren. Verder is het voor ons natuurlijk ook van belang om geïnformeerd te worden over de opbrengsten. Kortom, er zijn lopende zaken die van belang zijn om met ons te delen. Ik ga ervan uit dat dat ook gewoon zal gebeuren. Dat hoeft echter niet langer onder het beslag van groot project, want dat is een zware bureaucratische last die we nu van ons af kunnen schudden. Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Aptroot over het derde spoor in Duitsland. Even los van het feit dat er inmiddels extra grensbewaking is, ben ik benieuwd of er nog ander nieuws te melden is over dit onderwerp. Ik heb vragen over de tunneltechnische installaties op de Betuweroute. Daar gaan we weer: de tunnels ... Ik vond het eigenlijk subliem: je zet er een lampje op, een veiligheidslicht, en dan kunnen ze gewoon door de tunnels blijven rijden wanneer er iets aan de hand is. Is dat ook een oplossing voor de landtunnel bij de A2? Even serieus: hoe zit dit nu precies? Dit is natuurlijk een kwetsbaar iets.

Dan kom ik op het onderwerp HSL. Het goede nieuws is dat de dienstregeling op gang begint te komen en dat het aantal reizigers groeit. De punctualiteit moet nog wel verbeterd worden. Het ziet er goed uit. Toch zijn er nieuwe beren op het spoor: RBC en EMC. Toen ik RBC googelde las ik «RBC is het spoor bijster» maar dat bleek om een voetbalploeg te gaan ... Kan de minister toelichten wat het probleem met RBC precies is? Het wordt in de stukken niet toegelicht. Zonder heel diep de techniek in te gaan, wil ik toch weten wat er precies aan de hand is. Het probleem met EMC is wel duidelijk. Door EMC moeten alle dubbeldekkers worden aangepast, anders ontstaan er problemen als de frequentie van de HSL wordt opgevoerd. Dat is een groot probleem. Mijn vraag aan de minister is waar het kritische punt ligt. Hoeveel groei is er nog mogelijk op de HSL? De ombouw van de dubbeldekkers is immers pas in 2013 klaar. Moet ik hieruit afleiden dat pas vanaf dat moment de volledige dienstregeling op de HSL van zes treinen per uur mogelijk is? Ter vergelijking: we zitten op het moment op twee treinen per uur.

Dan de Beneluxtrein. Een sneltrein Antwerpen-Roosendaal als vervanger van de Beneluxtrein is volgens de minister niet haalbaar omdat Belgisch materieel zou moeten worden omgebouwd en de keertijd minimaal is. Misschien gaat zij wel erg makkelijk akkoord met boemelen. Ik refereer aan twee aangenomen Kamermoties op dit punt. Graag een reactie. Waarom is het ombouwen van Belgisch materieel nodig, Roosendaal kan toch technisch gesproken voor een deel een Belgisch station worden? Dienstregelingproblemen zijn er toch om gewoon op te lossen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot Breda? Het lijkt op jojoën: Breda wel, Breda niet, Breda wel en nu toch weer Breda niet. Er is weer

uitstel, dat pas heel laat duidelijk naar voren is gekomen. De reden voor het uitstel zijn logistieke problemen en problemen met de toelating van materiaal die niet gelijk leiden tot een vertraging van een halfjaar. Waarom heeft dat niet in de voortgangsrapportage gestaan? Het had toch eerder bekend moeten zijn? Wij willen graag duidelijkheid over het moment waarop de HSL naar Breda gaat rijden.

Brussel wil het tijdelijke HST-Prio-materieel niet toelaten en wacht op het V250-materieel. Waarom doen die Belgen zo moeilijk? Het materieel voldoet toch aan de eisen? Voor de duidelijkheid: geen oorlogsverklaring, geen Tiendaagse Oorlogen. NS Hispeed zou zelfs op grond van de liberaliseringsrichtlijn mogen gaan rijden. De minister stelt nu de samenwerking met de Belgen voorop. Dat begrijp ik wel, wij hebben ook nog een probleempje met ze; ergens in Zeeland, geloof ik. Wat kost dit? Nu komt de verbinding met Brussel pas op zijn vroegst in 2011 tot stand. Hoe zeker is dat? Er is immers nog veel gedoe met de leverancier, AnsaldoBreda. U weet wel: die Italiaan. De minister schrijft over discussies, over de planning, maar waar gaan die precies over en zijn die discussies inmiddels afgerond?

Wat geluid betreft, sluit ik mij aan bij de vragen die de heer Aptroot hierover heeft gesteld. Ik ben wel benieuwd of de nadere analyse van TNO al klaar is. Deze zou er in oktober al liggen.

De minister heeft nu een paar keer gezegd dat zij het woord «reiziger» met een hoofdletter schrijft. Ik heb nog een vraag over het grensoverschrijdende spoor in zijn algemeenheid, waar de HSL bij hoort. Ik ben vandaag weer eens even naar de onlinekaartverkoop van NS Hispeed gegaan om het eens even te testen. Amersfoort-Magdeburg. Hier komt uit: reistijd twee uur eenentwintig, maar dat blijkt dan tot Duisburg te zijn. Vanaf Duisburg moet je maar een beetje uitzoeken hoe je uiteindelijk in Magdeburg komt. Dat blijkt nog ruim vijf uur langer te duren. Dan ben je dus zeven uur en tien minuten kwijt. Het is een enorm gepuzzel. Je krijgt een heel rare uitdraai. Ik zal deze straks ook geven aan de minister. Dan ga ik even naar de site van de Deutsche Bahn. Dan heb je gelijk de goede trein. Vijf uur en twintig minuten, dus dat scheelt bijna twee uur. Het ticket is ook nog eens twee keer zo goedkoop. Kortom, wat is hier aan de hand? De Kamer heeft al een paar keer de voorganger van de minister erop aangesproken. De minister moet met NS Hispeed in gesprek gaan, er moet wat gebeuren. Wij schrijven het woord «reiziger» met een hoofdletter. Laat het juist bij dit soort dingen ook een keer goed geregeld zijn. Graag de nadrukkelijke aandacht van de minister hiervoor.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Je zou bijna zeggen: het hoofd-railnet openbaar aanbesteden zou kunnen helpen, maar dat terzijde. Als de kaartjes twee keer zo goedkoop zijn en de service beter is, denk ik dat heel Nederland gaat juichen. Maar daarvoor zitten wij hier niet bij elkaar. Wat de Betuweroute betreft, zijn wij er voorstander van dat de grootprojectstatus er af gaat met de toezegging die de minister heeft gedaan. Ik heb zo-even de heer Aptroot bevraagd over zijn opmerking over de vraag hoe het in Duitsland verder moet. Ik denk oprecht dat Kamer en kabinet hierin gezamenlijk moeten optrekken, met de juiste toon. Wij moeten de Duitsers proberen te houden aan de afspraken waar wij ons zelf ook niet aan gehouden hebben en wij moeten hen dus met goede argumenten verleiden. Wij hebben misschien wel tien projecten waarbij wij hen nodig hebben. Ik denk dat het beter is – ik heb vanmorgen zelf nog de Duitse ambassadeur gebeld – dat deze commissie met de Duitse ambassadeur en zijn medewerkers gaat praten of op bezoek gaat bij de Duitsers of de Duitsers hier uitnodigt. Ik ga hiertoe allerlei initiatieven nemen. Dat heeft meer zin dan een hoge toon aanslaan. Dat werkt immers niet. De Duitsers hebben ook grote budgettaire problemen. Ik geloof dat zij acht buitenland hebben. Ze hebben dus nogal wat te kiezen. Het is moeilijk om goede keuzes te maken. De CDA-fractie vindt ook dat de Betuweroute een

succes moet worden. Daarom is dat deel noodzakelijk. Het kabinet, wie dan ook – het maakt mij niks uit, wie er maar goede contacten heeft – heeft hier een taak in, maar wij ook.

Dan de HSL. Een medewerker van mij is vorige week ter voorbereiding op dit debat een retourtje gaan maken. Ik laat even een stuk horen uit het verslag dat hij voor mij heeft gemaakt. «De heenweg ging vrij soepel. Het effect van het akoestisch slijpen waar minister Eurlings ons vaak zeer beeldend over verteld heeft, was duidelijk merkbaar. Het klonk niet meer alsof de trein zich door een bak grind sleurde, maar het klonk als een cirkelzaag. Voor de omwonenden misschien beter, maar voor de reiziger niet prettig. De bezettingsgraad was redelijk.» Dat schrijft de minister ook. «Maar het zou ook kunnen dat de treinen fors ingekort zijn.» Daar ben ik even benieuwd naar. Er wordt nu een percentage genoemd. De treinen zijn nogal wat kleiner gemaakt. Misschien is de bezettingsgraad daardoor wat succesvoller volgens de promopraatjes. «De terugweg was minder vlekkeloos. Op het perron van Rotterdam liep de vertraging langzaam op tot uiteindelijk twintig minuten. Uiteindelijk kwam de bron van de vertraging voorbijrijden: de V250, de AnsaldoBreda, de Goofy of hoe dat ding ook heet.» Deze trein crost al twee jaar op proef door Nederland, maar het werkt allemaal nog niet perfect. Heeft de minister contact met de inspectie en met ProRail? Hoelang blijft deze Goofy nog op proef de zaak vertragen voordat hij echt wordt toegelaten? «De verbinding ging maar tot Rotterdam, want de verbinding naar Breda is er nog niet.» Hierover schrijft de minister dat er EMC-problemen zijn ontstaan die eerst moeten worden opgelost. Kan de minister helderheid geven over de vraag of dit een garantiekwestie is of ook weer uit de pot Onvoorzien wordt betaald? Is dit ook weer onderdeel van HSA: «Hopeloos Slecht Aanbesteed en Hopeloos Slecht Aangelegd»? Of dit iets waar het bedrijf zelf voor moet betalen?

Dan de problemen met de ERTMS. Ook de heer Slob is hier al op ingegaan. Hoe staat het daarmee? Klopt het dat de planning eerst eind 2010 was en nu ook weer 2011 wordt? Ik hoop dat dit niet het geval is. Dan nog de geluidsproblemen. Wij hebben tegen minister Eurlings indertijd uitdrukkelijk gezegd: zorg dat je samen met de regio een gezamenlijke aanpak hebt met betrekking tot de geluidsmetingen. Er ontstaat nu toch weer een rapportenoorlog. De een heeft dit rapport, de ander dat. Mensen vertrouwen elkaar niet. Burgers denken dan: de overheid – dan gaat het over gemeenten en het Rijk – maakt er een potje van. Dat is gewoon niet goed. Ik betreur het beeld dat tot nu toe tot mij gekomen is dat de minister er niet in geslaagd is om samen met de regio een eenduidige geluidsmetingopzet te maken waar iedereen het over eens is. Dan kun je het daarna ook over de resultaten eens zijn en vervolgens nadenken over de maatregelen die nodig zijn. Verder nog een financiële vraag. Wij hebben het drama van uitstel van betaling dat NS Hispeed gekregen heeft. Wij zijn nu een jaar verder. Hoe staat het hiermee? Is er al enig zicht op verbetering? Hoe kijkt de minister hier tegenaan? Is zij net als ik bang dat het gaat om een half miljard dat wij moeten afschrijven?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met een erfenis waar deze minister volgens mij niet op zat te wachten: de HSL. Haar ambtsvoorganger die altijd druk bezig was met het steken van de schop in de grond, boekte op dit dossier eigenlijk nauwelijks vooruitgang. Hij verschool zich dan vaak weer achter zijn ambtsvoorgangers. Ik hoop niet dat deze minister ook zo zal opereren. Er is immers heel veel werk aan de winkel als het gaat om de HSL, een miljardentrein waar helaas maar anderhalve man en een paardenkop in zitten; dat kan toch echt niet! Fyra prijst zichzelf aan met de leus «an invitation to comfort, reliability and speed». Ik heb een geheel vrijblijvend ideeetje voor de Fyra-uitbuiters en NS. Misschien kan de minister hierin bemiddelen. Men zou eigenlijk alle

reizigers die nu een claim indienen vanwege het slechte weer een gratis retourtje Amsterdam-Rotterdam kunnen aanbieden. Het is best leuk om dit tracé eens te zien. Het is ook goed voor de lokale economie. Normaal gesproken zit er toch geen hond in de trein, dus er is plaats genoeg. Graag een reactie hierop.

Mijn fractie maakt zich grote zorgen over de aansluiting van Breda op het HSL-netwerk. Dit najaar werd bekend dat het niet in december zou gaan lukken om tussen Amsterdam en Breda te gaan rijden maar pas in het tweede kwartaal van 2011. Wij zijn overladen met technische informatie van de minister over de vraag hoe dit allemaal zo heeft kunnen lopen. Eerlijk gezegd kan ik lang niet op alle punten een touw vastknopen aan het probleem dat de HSL-treinen de beveiligingssystemen op het gewone spoor storen, aan het gedoe met materieel en aan, wat de minister noemt, logistieke problemen. Ik ben vooral geïnteresseerd in de veel te simpele wijze waarop de minister haar handen in onschuld wast. Zij zegt: «Het gaat om interactieproblemen waarbij het niet mogelijk is risico's over te dragen aan één specifieke contractpartij». Dat kan toch niet waar zijn? De minister investeert in spoor. Als het vervolgens misgaat, steekt zij haar handen in onmacht in de lucht. Dat de Staat, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Infraspied, NS Hispeed, NS Reizigers en ProRail een onontwarbare kluwen is, is mij op zich wel duidelijk. Ik verwacht van deze minister echter dat zij wel duidelijk maakt wie waarover gaat en vooral wie er de baas is.

Ik heb nog een punt over de HSL. In mei heeft ambtsvoorganger Eurlings ons trots gezegd dat de Belgische minister Vervotte hem gemeld had dat zij het beloofde treinstel om ook vanuit het zuiden met de HSL naar Breda te gaan rijden, had besteld. Iedereen was blij, applaus, nog net geen bloemen. Dit had immers nogal wat voeten in de aarde gehad en er was veel discussie over geweest. Nu schrijft de minister op haar beurt dat HSA onderhandelingen voert met de Belgische spoorwegen, de NMBS, over het rijden tussen Brussel en Breda. Dan denk ik: hoezo onderhandelingen, het was toch rond? Zijn hierover dan geen precieze afspraken? Wat behelzen de onderhandelingen? Waar wordt gereden en, vooral, wat is de verantwoordelijkheid van de minister in dezen?

De mensen in de gemeente Lansingerland zijn zich een hoedje geschrokken van het lawaai nu de HSL in gebruik is. De medewerker van de heer Koopmans heeft ook nog wat research gedaan. De minister sust de boel door erop te wijzen dat nu met ander materieel wordt gereden dan voorheen. Dat klopt op zich wel, maar straks gaan de treinen ook nog veel harder. Wij zullen deze minister houden aan de toezegging dat er extra maatregelen genomen moeten worden als straks in de eindsituatie de grenzen uit het Tracébesluit overschreden dreigen te worden. Ik ben benieuwd of de minister mij helder kan toezeggen dat de situatie zal verbeteren.

Tot slot nog een opmerking over de Betuwelijn. Mijn fractie kan instemmen met het beëindigen van de grootprojectstatus, al wil ik wel op de hoogte blijven – ik vraag de minister dit ook indringend – van onder meer de vervoersaantallen en de ontwikkelingen voorbij Zevenaar. Men kent het standpunt van de GroenLinks-fractie: zolang er capaciteit is op de Betuwelijn, kan er geen sprake van zijn dat wij gaan investeren in extra goederencapaciteit op de IJssellijn of de Twentelijn en sowieso niet in die onzalige noordtak.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag over Lansingerland en de geluidsproblemen daar. De woonwijken zijn pas gebouwd nadat het Tracébesluit al was genomen. Mevrouw Van Gent, hebt u scherp waar het probleem ligt? Is dit probleem in Lansingerland ontstaan omdat de gemeente de berekeningen met betrekking tot de woonwijken niet goed gemaakt heeft? Of is sprake van een probleem dat bij het Rijk ligt met betrekking tot de HSL? Gaat de normering ten aanzien van geluidsoverlast

verder dan de normering die indertijd bekend was? Ik heb dit zelf niet helemaal scherp, maar ik ben benieuwd naar de opvatting van GroenLinks hierover.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij ligt de waarheid een beetje in het midden. Misschien kan de minister ingaan op de vraag waar precies de verantwoordelijkheid ligt. Ik weet wel dat bewoners overlast onder vinden. Hoe dit procedureel precies is gegaan, is op zich interessant om het probleem op te lossen, maar ik wil gewoon dat er voor deze burgers iets gebeurt, en wij moeten hier nauwkeurig op toezien. Vermalen raken in procedures terwijl eigenlijk iedereen verantwoordelijk is en vervolgens niemand, daar heeft niemand wat aan. Ik hoop dat de heer Slob dat met mij eens is. Wij krijgen hier te veel klachten over. Ik wil heel precies weten wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe dit opgelost gaat worden.

De heer **Sansom** (PvdA): Voorzitter. Laat ik bij het begin beginnen: de HSL en de tijdelijke trein die hopelijk zo snel mogelijk wordt vervangen door de echte trein. Wat die tijdelijke trein betreft spelen er drie problemen, allereerst de bezettingsgraad. De trein is gênant leeg, wordt er gezegd. Ik heb dit zelf ook ervaren. In percentages uitgedrukt is de bezettingsgraad 15% en bij normale treinen 24%. Ik denk dat hogesnelheidslijnen niet moeten streven naar een bezettingsgraad van normale treinen, maar daar ver overheen zouden moeten om überhaupt winstgevend zijn. Dus ben ik, net als de heer Koopmans, ongelooflijk geïrriteerd over en geïnteresseerd in de businesscase die NS ons een tijd geleden heeft voorgehouden. HSA verscheen in de Kamer met opgehouden hand om betalingsuitstel te vragen. Dat hebben wij toen ook gegeven, min of meer met de rug tegen de muur. Nu moeten wij er toch wel een keer vanaf komen. Wij vrezen op dit moment juist dat dit type betalingsuitstel verlengd gaat worden. Hoe je het ook wendt of keert, hopeloos slecht aanbesteden of niet, wij staan nog steeds met de rug tegen de muur. De enige oplossing is reizigers in de trein. Dan helpt het zeker – de heer Slob wees hier terecht op – als de service en de prijsstelling van die treinen beter wordt. Als het nodig is zou de minister, als medebelanghebbende nu zij er ook een hoop geld in stopt en blijft stoppen, er toch eens naar moeten vragen.

Het tweede probleem is de punctualiteit van de treinen. Er zijn veel klachten. Sinds het bestaan van Twitter hoor ik elke vertraagde trein ongeveer zeventien keer in mijn timeline terug. Maar goed, dat geeft niet, dan krijg je er een mooi beeld van. De Fyra komt hierin nogal vaak voor. In een persbericht van de NS lees ik dat de Fyra voor 97% op tijd rijdt. Dan denk ik: nou, al die twitteraars hebben verkeerde horloges. Maar, wordt erbij vermeld, het gaat om 97% voor zover de vertraging is toe te rekenen aan de Fyra. Komt het voorste deel van de trein dan in 97% van de gevallen op tijd aan en het achterste deel niet? In werkelijkheid gaat het om 75%, wat natuurlijk dramatisch laag is. Het blijkt dan te gaan om wissels, Schiphol en dergelijke, maar daar heeft de reiziger natuurlijk geen boodschap aan. De reiziger wil gewoon op tijd zijn en het echte percentage horen. Ik vind dit type persberichten van de NS echt buiten de orde. Dat ding rijdt gewoon niet vaak genoeg op tijd en ook dat is een probleem dat vervolgens leidt tot een lagere bezettingsgraad en dus financiële kosten waar wij, namens de belastingbetaler, dan weer mee te maken krijgen.

Tot slot het belangrijkste probleem van de tijdelijke trein: de geluids-overlast, nog even los van de vraag welke geluidsnorm geldt, namelijk de geluidsnorm volgens de afspraak in het Tracébesluit of volgens de echte wet. Beide staan immers onder druk, de afspraak in het Tracébesluit zeker. De minister heeft ons, zoals de heer Slob zei, verzekerd dat de wijken later gebouwd zijn en dat dit niet meer telt. Daar is echter nog wel het een en ander over te zeggen. Ik hoor dit dan ook graag van de minister. De wijken

zijn inderdaad later gebouwd, maar wel in overleg met het Rijk. Er is dan wel degelijk sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid om nog steeds te blijven voldoen aan geluidsnormen. Bij de vorige overleggen is toegezegd dat ook door TNO gemeten zal worden als een onafhankelijke, laatste oordeel van het belangrijkste technische instituut dat wij kennen. Deze metingen worden nu verricht. Wat zijn de uitkomsten hiervan? Hebben wij het over 57 dB of over meer? Dan hebben wij het dus over een echt probleem. Of hebben wij het over minder en, zo ja, over hoeveel minder?

Over de definitieve trein kan ik maar weinig vragen of zeggen omdat die nog steeds niet rijdt. Breda is al genoemd. Een belangrijke extra irritatiefactor, ook voor de Kamer omdat het een belangrijke toevoeging was waarmee de politiek – en hiermee ook de overige belastingbetalers die hieraan genoeg hebben bijgedragen – over de streep is getrokken. Dat moet dus ook echt gebeuren. Ook in dit geval speelt nog steeds de vraag of wij de geluidsoverlast gaan verminderen en ons dus binnen de grenzen gaan houden, het liefst de grenzen die in het Tracébesluit zijn afgesproken. Hierover moet geen enkele discussie meer mogelijk zijn. De trein rijdt langs de TNO-meetpunten voor de tijdelijke trein. De meetpunten kunnen natuurlijk ook even de definitieve trein meten want delen ervan rijden nu op proef.

Tot slot een korte opmerking over de Betuwelijn en het Duits-Nederlandse probleem. Hierover is ooit iets afgesproken wat wij hardnekkig een verdrag noemen en de Duitsers een overeenkomst. Toen dit eens werd opgezocht, bleken de Duitsers echt gelijk te hebben. Het is geen verdrag, dat ding dat in Warnemünde in 1992 is getekend, maar een intentievereenkomst. Dus hebben wij verrekte weinig om op te staan. In tegenstelling tot de heer Aptroot vertrouw ik volledig op de diplomatieke krachten van bijvoorbeeld de premier die hierover afgelopen vrijdag nog snoefde in zijn persconferentie toen hij zei: jullie zijn hierop allemaal zo kritisch, maar ik heb nog maar twee knoppen in de EU ingedrukt en er kwam leuke muziek uit. Hij bedoelde daarmee Duitsland. Ik ben benieuwd welke muziek eruit kwam. Was dat muziek in Betuwelijnachtige harmonie? Hebben wij dus al iets opgelost? Als dat niet het geval is, wordt het inderdaad verrekte ingewikkeld. Ik wil ook iets weten over een hardnekkig gerucht – dit punt zal hier vast vaker aan de orde geweest zijn, maar ik vervang een collega – dat de Duitsers met de Belgen hebben afgesproken dat ze geen derde spoor aanleggen zolang Nederland niet meewerkt aan dat andere dingetje dat ergens door Nederland moet gaan, namelijk de IJzeren Rijn. Hoe zit dat? Zo'n hardnekkig gerucht is natuurlijk ook vervelend voor de onderlinge diplomatie. Misschien is het goed om hier eens wat helderheid over te scheppen.

Daarmee kunnen wij dit dossier, het groot project, inderdaad beëindigen. Ik maak dus één uitzondering en dat moet ook wel kunnen: als er vorderingen zijn met Duitsland, dan zijn deze zo belangrijk dat deze onmiddellijk aan de Kamer gemeld moeten worden. Een kleine uitzondering dus op de informatieplicht waarvan de minister nu verlicht wordt door het opheffen van de grootprojectstatus.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Waar de heer Samsom mee eindigde zal ik mee beginnen. De Betuweroute stopt als groot project. Naar mijn mening is het een grote mislukking. Er zijn problemen bij de overgang naar Duitsland. Ik vraag de minister dan ook om uit te leggen hoe dit kan. Wat is de oorzaak van deze problemen? Wat gaat deze minister doen? Wat voor mogelijkheden heeft zij om dwang uit te oefenen op de Duitse collega's?

Een andere vraag gaat over de rentabiliteit van de lijn. De lijn is op dit moment niet rendabel. Stel dat dit zo blijft. Wat voor consequenties kan dit dan hebben? Wat als de lijn in 2020 of 2025 nog steeds niet rendabel blijkt?

Er komt nu een eind aan de status van groot project, met als eindbedrag 4,7 mld. In 1991 werd nog uitgegaan van 2,3 mld. gulden. Bij het aanlegbesluit in 1995 werd uitgegaan van een kostenplaatje van 6,6 mld. gulden. Forse overschrijdingen dus. Welk geldbedrag uit de risicopot voor de Betuweroute valt vrij nu de status van groot project eindigt? Ook bij de HSL loopt de teller alleen maar op. Hoeveel geld zit er nog in de risicoreserve voor deze lijn? Wat is de kans dat dit nodig zal zijn? Ondertussen is deze lijn naast de hoogte van de kosten ook nog een drama. Drama één is de enorme geluidsoverlast langs de lijn. De minister komt nu met berekeningen en metingen volgens welke de geluidsoverlast binnen de normen valt. Daar hebben de omwonenden natuurlijk niets aan. Mijn vraag aan de minister is dan ook of zij toch nog bereid is om te bezien of extra maatregelen mogelijk zijn om deze mensen te beschermen. Drama twee zijn de treinen. De fabrikant AnsaldoBreda zou eindelijk in beweging komen en treinen opleveren. Hoe hard is dit? Wanneer zijn deze treinen er? Welke boeteclausule geldt voor de fabrikant als hij nog meer vertragingen veroorzaakt? Dan het vervoer. De Fyra is volgens mij gewoon een ramp. Dit jaar bleek dat van elke trein nog niet één wagon gevuld was. De treinen zijn dus leger dan leeg. Is het dan nog wel nuttig om deze treindienst voort te zetten? Deze vraag stel ik ook omdat ondertussen treinstellen gebruikt worden die voor de Beneluxtrein nuttig ingezet zouden kunnen worden. Bij de Beneluxtrein zijn veel treinen ingekort. Is het dan niet beter om vol te gaan voor de succesvolle trein, de Beneluxtrein, in plaats van deze lege trein? Tot slot de Beneluxtrein zelf, een van de drukste treinen van Nederland die maar niet klein te krijgen is. De vertrektijden wijzigen steeds. Er zijn enorme vertragingen. De tijden staan niet meer op de vertrekboards en er zijn te weinig treinstellen. Toch blijven veel reizigers hierop afkomen. Dat is begrijpelijk, want het is een goede en snelle verbinding. Dat moet de minister volgens mij ook aanspreken. Er ligt een aangenomen motie van mijn collega Roemer om deze verbinding in stand te houden. Het komende jaar blijft de trein rijden, maar wat gaat de minister doen om deze verbinding het komende jaar ook te verbeteren? Is deze minister ook bereid zich vol in te zetten voor de toekomst van deze lijn, deze verbinding als een snelle en betaalbare verbinding tussen onze hoofdstad, onze regeringsstad en de Europese hoofdstad? Graag duidelijkheid over de ambitie van deze minister.

Voorzitter: Van Gent

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Er is al veel gezegd, dus ik zal het kort houden, zoals men van mij gewend is.

D66 steunt de beëindiging van de grootprojectstatus van de Betuweroute, maar heeft net als andere partijen behoefte om op de hoogte te worden gehouden over de aansluiting op Duitsland. Graag horen wij van de minister hoe zij de Kamer kan informeren over dit punt.

Dan ga ik snel naar de HSL. Opnieuw zijn er zorgen bij de D66-fractie over de HSL. De heer Samsom sprak over de lage bezettingsgraad van de Fyra. Betekent de formulering van de minister dat de bezettingsgraad in de buurt van de NS komt, dat wij voor de toekomst weinig beters hoeven te verwachten? Of maakt de minister zich hier ook zorgen over? Zo ja, welke consequenties verbindt zij hier dan aan?

De heer Samsom sprak ook over vertraging. Ik heb het over een uitvalpercentage van bijna 5%. Een op de twintig treinen zou niet rijden. Ik vind dat een heel hoog cijfer. Dit getal baart mij zorgen. Is dit voor de minister aanleiding om maatregelen te nemen en, zo ja, welke?

Ik wil iets uitgebreider stilstaan bij Lansingerland. Ik ben daar onlangs geweest. De Kamer moet lang wachten op de nieuwe metingen. Eerst werd oktober aangekondigd als datum waarop wij de nieuwe resultaten

zouden hebben. Gisteren hoorde ik informeel, via de gemeente, dat het waarschijnlijk januari wordt. De geluidsproblematiek rond de HSL is anders dan voor normale spoor- en snelwegen. Er is niet sprake van een constant achtergrondgeluid, maar van een snel naderend geluid dat meer weg heeft van vliegtuigoverlast. Ik hoor de heer Koopmans zo-even spreken over een cirkelzaag. Dat is de ervaring van de reiziger. Als bewoner ervaar je het geluid meer als vliegtuigoverlast. Beide lijken mij niet fijn. De bewoners geven aan dat bij de metingen wordt uitgegaan van een gemiddelde belasting, waarbij de piekbelasting onbegrensd is. Kan de minister bevestigen dat de piekbelasting onbegrensd is of niet gemeten of niet meegenomen wordt? Hoe kijkt zij hier tegenaan?

Zelf heb ik nog een technische vraag over de geluidsruimte. Hoe zit het nu precies met de geluidsruimte? Is sprake van een soort badkuip die volloopt in de loop van de tijd? Ofwel: is sprake van een maximale hoeveelheid geluid? Wat betekent het als deze badkuip vol is? Mogen er dan geen treinen meer rijden? Wat betekent dat dan voor de HSL?

Recent is in opdracht van de gemeente een ggd-onderzoek gedaan naar de effecten van de HSL op de volksgezondheid. Er wordt onder andere ingegaan op hinder en slaapverstoring. Er wordt geconcludeerd dat het nu nog wel goed tot vrij matig is maar dat het naar vrij matig tot onvoldoende gaat als de HSL voluit benut gaat worden in de toekomst. Ik wil graag een reactie van de minister op dit punt, gerelateerd aan de badkuipvraag.

Mijn laatste punt heeft betrekking op de handhaving van geluidsnormen. Ik heb begrepen dat de overlast enkel wordt meegenomen in het Tracébesluit, dus bij de aanleg van zo'n lijn. Nadien is niemand meer bevoegd tot handhaving. Dat is extra ernstig nu blijkt dat de aannames in het Tracébesluit niet gehaald worden of niet gehaald dreigen te worden. Dit hangt samen met de eerdere vliegtuigvergelijking die ik maakte. Kan de minister mij uitleggen hoe de handhaving nu is geregeld en welke partij handhavend kan optreden bij overschrijding van de normen?

Voorzitter: Koolmees

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Dank aan de Kamer dat zij in overweging wil neem om inzake de Betuweroute de status groot project te beëindigen. Ik zeg de Kamer natuurlijk toe dat zij jaarlijks en, indien gewenst, halfjaarlijks per brief geïnformeerd wordt over de voortgang van de Betuweroute. De Kamer wordt ook geïnformeerd over eventuele zaken die per ommegaande gemeld moeten worden.

De belangrijkste discussie over de Betuweroute is volgens mij de discussie ten aanzien van het derde spoor, Zevenaar-Emmerich en de aansluiting met Duitsland. Net als de Kamer heb ik ook signalen ontvangen dat de bouw vertraagd zou worden. Naar aanleiding daarvan hebben wij ook contact opgenomen met de Duitse collega. In het voorjaar heb ik ook een gesprek met mijn collega Ramsauer. De staatssecretaris heeft al gesproken met zijn Duitse collega tijdens de afgelopen Transportraad. Daar is door de Duitse collega bevestigd dat de bouw gewoon doorgaat, dat het geld is gereserveerd, dat het Planfeststellungsverfahren loopt en dat het in 2012 klaar zal zijn. De staatssecretaris meldde ook – hij zit goed in het dossier, want hij is er direct bij betrokken – dat het project binnen de afgesproken termijn, namelijk in december 2013, gerealiseerd zal zijn. In mijn gesprek met Ramsauer zal ik nog om een bevestiging vragen. Zelf heb ik ook wel zorgen over de haalbaarheid van de datum. De vraag is hoe groot het probleem uiteindelijk is. Er is namelijk enige speling mogelijk. De bestaande twee sporen met blokverdichting bieden Keyrail de ruimte om in ieder geval tot 2014/2015 te groeien. Het derde spoor hoeft niet in zijn geheel in één keer opgeleverd te worden. Het knelpunt ligt vooral tussen Wesel en Oberhausen. Op dat traject is de

uitbreiding het eerst nodig. Er zit dus wel enige ruimte in. Zelf zegt men dus dat het opgenomen is als prioritair project. Het zit ook in de recente evaluatie van het verkeersplan. Weliswaar heeft het een iets lagere prioriteit gekregen, maar het zit er nog wel gewoon in. Daarnaast is er gewoon nog budget. Het geld is niet uitgegeven aan andere projecten. Verder is de afspraak gemaakt dat het project in 2013 wordt opgeleverd. De planprocedure loopt, er is inspraak. Dat laatste betekent altijd wel dat er vertraging in zo'n project kan komen. Echter, het beeld dat tot nu toe naar buiten geschetst was dat het hele project ergens in de koelkast geplaatst was bij de overheid, klopt niet. Ik ben in ieder geval blij met deze toezegging van mijn collega.

De heer **Samsom** (PvdA): Als ik het goed begrijp rekenen die Duitsers dus met een vaststelling van een Tracébesluit en een afronding van een lijn waar iets meer dan een jaar tussen zit? Misschien vergis ik mij, maar hoeveel tijd zat er tussen de afronding van het Tracébesluit voor de Betuwelijn en de afronding van de Betuwelijn? Volgens mij was dit iets meer dan een jaar, een tikje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zou goed kunnen.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is niet een paar maanden of zo, dat kan jaren extra duren. Wat dat betreft word ik van deze berichten iets zenuwachtiger dan de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg niet voor niets dat ik mij zorgen maak over de vraag of men deze datum wel haalt. Het lijkt mij ook optimistisch. Ik weet wel dat de inspraak in Duitsland iets anders is georganiseerd dan in Nederland en dat daarmee de zaken soms iets sneller gaan. Nogmaals, wij hebben afspraken. De geruchten waren dat de Duitsers deze afspraken op alle vlakken zouden schenden of niet zouden nakomen. Daarvan zegt men: nee, wij gaan het doen, het geld is er en wij zitten nog op planning met het Tracébesluit en wij zijn ook van plan om het derde spoor op tijd op te leveren. Vanwege mijn realiteitszin en ervaring met grote projecten in de afgelopen jaren zeg ik: ik durf niet te zeggen dat het spoor er in december 2013 ligt. Ik geef tegelijkertijd ook aan dat hoe belangrijk het ook is dat het spoor er zo snel mogelijk komt, er wel enige speling in zit als je je eerst richt op Wesel-Oberhausen en kijkt naar de mogelijkheden van blokverdichting. Heel veel speling moet er echter niet in komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister reageert vrij relaxed op de dreiging van de heer Aptroot. Er is een gesprek geweest. Het is weliswaar discutabel of je de planning haalt. Het lijkt mij wel wat vlot, het zou bijna een wonder zijn als dit in 2013 is gerealiseerd. Wat vindt de minister eigenlijk van die dreiging: is dit niet een tikkeltje te wild van de heer Aptroot?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben er niet op ingegaan. Toen ik het krantenartikel las, sloeg de angst mij ook om het hart. Ik kan mij voorstellen dat dit bij de Kamerleden ook gebeurd is. Vervolgens spreek je je uit over wat er zou moeten gebeuren. Ik had echter ander nieuws had en had inmiddels ook mijn collega gesproken. Ik weet niet of ik moet gaan oordelen over de weg waarlangs een Kamerlid iets wil gaan aanpakken. Ik geef aan dat dit gesprek heeft plaatsgevonden. De Duitse regering geeft aan dat zij haar belofte gestand zal doen. Ik ga er zeker niet laconiek over doen. Voor ons is het immers een ongelooflijk belangrijk project om te realiseren. Het succes van de haven en alles wat wij daarin doen hangt af van de Betuweroute. Ik zal er altijd bovenop

blijven zitten. Ik zal ook intensief meekijken zodra ik het gevoel heb dat dingen niet gaan zoals gepland. Zoals bijna alle Kamerleden hebben aangegeven, is het niet zo dat ik Duitsland ga overnemen om het spoor te regelen. Zo gaat dat gewoon niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben blij dat deze sluimerende diplomatieke rel in de kiem gesmoord is. Ik begrijp dat het gesprek een paar dagen ...

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: België komt zo nog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, België komt nog, ik weet het. Als u gewoon doet wat wij hebben afgesproken over de Hedwigepolder en het spoor, lijkt mij dat geen probleem. Kan de minister ons op de hoogte blijven houden van de ontwikkelingen? Ik geloof net als de minister niet in sprookjes. Het gaat niet allemaal vanzelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal ik zeker doen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik begrijp dat de militairen nog niet helemaal terug naar de kazernes kunnen en dat de meeste informatie in de marge van de Transportraad is gewisseld tussen de Duitse minister en de Nederlandse staatssecretaris. Ik denk dat het goed is dat de minister nog even wat opheldering vraagt over de heel beperkte tijd tussen het Tracébesluit en de oplevering in december 2013 en dat de minister ons hierover informeert. Ik heb het dan niet over de wandelgangen; het moet even officieel. Dat zou mijn fractie in ieder geval op prijs stellen, zeker ook gezien het grote belang – de heer Aptroot legde hier terecht de vinger bij – dat wij hechten aan een goede verbinding.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal er zeker zelf ook nog even induiken en nagaan of wij dit zelf al weten voordat ik een brief stuur naar de bureaus met de vraag of ze een en ander willen ophelderen. Mocht ik er niet uitkomen, dan kom ik daar vanzelf terecht. Misschien kan ik er al wat in de tweede ronde over zeggen.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt: ik heb zorg, maar het komt wel in orde. Dat hoop ik ook. De berichten vanuit Duitsland zijn volstrekt tegenstrijdig. Nu hoeft dat niet alles te zeggen, dat is weleens vaker met berichtgeving. Echter, als zelfs de Duitse Kamer van Koophandel zegt «jullie kunnen het vergeten, het duurt veel langer», dan begrijp ik dat de minister nog zorgen heeft. Die heeft de VVD zeker ook. Ik weet dat een en ander juridisch heel moeilijk afdwingbaar is. Dat is het lastige ervan, het is niet een private overeenkomst tussen twee partijen met een boetebedinging en dat soort dingen. Ik wil de minister vragen om ons wat meer zekerheid te geven. Dat hoeft niet per se vandaag, dat kan ook in de komende weken. Het is voor ons essentieel dat de Betuweroute straks gewoon kan doorgroeien qua vervoer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarom stel ik voor dat ik hiervoor in mijn gesprek met minister Ramsauer een extra bevestiging vraag. Ik ga overigens leuke dingen met hem doen. Wij gaan rond de A74 het een en ander doen, op de grens. Men ziet dus dat Nederland en Duitsland ook bij andere projecten heel goed in staat zijn om met elkaar samen te werken.

Ik beantwoord nog een paar vragen over de Betuweroute voordat ik naar de HSL ga. De heer Aptroot vroeg naar het negatieve saldo op het project Betuweroute. In voortgangsrapportage 28 is aan de Kamer gemeld dat volgens de prognose de eindstand 4,6 mld. is. Dat is inclusief een negatief

saldo van 9 mln. De dekking van de restpunten waarover gesproken is, zal niet uit het Betuwerouteproject komen, maar uit de begroting van I&M. De heer Bashir vraagt welk bedrag uit de risicoreservering vrijvalt door het beëindigen van de status groot project. Hoeveel zit er nog in? Er zit nog 39 mln. in de risicoreservering. Die dekt een beperkt aantal concreet benoemde risico's bij de Betuweroute af. Door het beëindigen van de status groot project valt er niets vrij. Wij denken namelijk dat de risicoreservering naar verwachting volledig benut moet worden door het oplopen van de kosten van de EMC-maatregelen bij de HSL.

De heer Aptroot vroeg naar het mogelijke voorstel over aanbesteding van de exploitatie. Daar lopende de volgende studies naar: een studie naar de marktverkenning, dus naar derde belangstellenden, een juridische verkenning en een evaluatie over het functioneren van Keyrail. De Kamer ontvangt het resultaat voor de zomer van 2011.

De heer Slob vroeg naar de TTI-lampen, de tunnelveiligheidslichten, die ervoor zorgen dat storingen direct opgelost kunnen worden. Het systeem ordent de storingen. Dat varieert van «direct oplossen» tot «minder urgent, kan wachten tot gepland onderhoud». Het voordeel is dat je niet bij elke storing het verkeer hoeft stil te leggen. Waarom dit geen oplossing biedt voor de A2-landtunnel? Ik weet niet of de Kamer hier technisch op in wil gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik was nog even een beetje aan het bijkomen van de eerdere opmerking van de minister dat de EMC-problemen dus ook gewoon weer door de Staat betaald moeten worden. Waarom moet in dit land iedere keer bij dit soort trajecten de Staat betalen en is er nooit een aannemer of een leverancier die zegt: inderdaad, ik lever jullie dingen die niet werken? Als je zelf een koelkast koopt en het ding doet het niet, dan zegt de leverancier: je krijgt een andere. Dat doet iedereen, behalve bedrijven waar de Staat zaken mee doet. Ik vind dat zo bizar!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom straks terug op EMC.

De heer Slob en de heer Koopmans vragen naar de stand van zaken met betrekking tot ERTMS op de Betuweroute. Op dit moment is de beschikbaarheid 97%. Dit moet naar 99%. Er zijn nog wat storingen. Die hebben diverse oorzaken: een contact tussen gsm-antennes of bediening van de boordapparatuur. Een stuurgroep met daarin vertegenwoordigers van alle betrokkenen werkt aan maatregelen. Wij denken een en ander voor die laatste procenten in april 2011 klaar te hebben.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mijn vraag was wie verantwoordelijk is voor de kosten. Worden de vervoerders gecompenseerd? Hoe zit dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet het antwoord u nog even schuldig blijven. Ik kom er zo op terug.

De laatste vraag over de Betuweroute betrof de rentabiliteit. De heer Bashir vroeg wat de impact op de vertraging was. Keyrail verwacht eind 2013 break even te draaien. Volgens de prognose van Keyrail kan het tot en met 2014 nog zonder het derde het spoor, maar mét blokverdichting. Daarna moet er echt wat gebeuren, anders gaat het niet de goede kant op met de rentabiliteit. Ik heb zo-even aangegeven dat wij ook in de tijd nog ruimte hebben.

De heer **Bashir** (SP): Kunnen wij ook de bijbehorende bedragen vernemen? Wat is de impact per jaar: welke extra kosten zijn hiermee gemoeid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zou ik moeten navragen. Ik heb de cijfers niet bij me.

De heer **Bashir** (SP): Komt de minister hierop in tweede termijn terug?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien kom ik er in tweede termijn op terug en anders zorg ik ervoor dat de Kamer deze informatie op een andere manier krijgt.

Dan de EMC-problemen. Straks komen wij in het kader van de HSL ook specifiek terug op EMC. Ik ga nu in op de EMC-problemen in verband met Betuweroute. De problemen zijn zeer beperkt van omvang: naar wij verwachten 1 mln. Inderdaad is dit voor kosten van de Staat. Wij denken namelijk dat dit hem vooral zit in de procedures en de communicatie. Hierin zitten geen kosten voor de vervoerders omdat het een aanpassing aan de baanzijde betreft, waardoor de kosten voor de Staat zijn. Ik hoop dat ik de vraag hiermee beantwoord heb.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is ietwat in strijd met wat de minister zo-even zei. Toen zei de minister dat er 39 mln. was voor de EMC-problematiek en nu spreekt zij over 1 mln.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: HSL is EMC en de Betuweroute is RBC. Ik haalde deze zaken door elkaar. Ik kom zo terug op de specifieke vraag over RBC. Ik moest zelf ook nog even opzoeken waar deze afkorting voor stond. Het liefst zou ik alle technische details zo uit mijn hoofd vertellen, maar na anderhalve maand inwerken ben ik weliswaar een eind gevorderd, maar nog niet helemaal. Ik wil overgaan naar het vervoer HSL-Zuid. Er zijn heel veel vragen gesteld, bijvoorbeeld over bepaalde plaatsen die wel of niet worden aangedaan, over de punctualiteit en de wijze waarop de treinen gevuld zijn. Voordat ik hierop inga, wil ik een paar dingen vertellen die nieuw zijn. Nieuw wat de dienstregeling betreft die stapsgewijs wordt uitgebreid – misschien is de Kamer daar blij mee – is dat er nu negen Thalys-treinen naar Parijs gaan en in december tien. Verder heeft de HSA de frequentie van de Fyra Amsterdam-Rotterdam per 4 oktober verdubbeld van één naar twee treinen per uur op weekdagen. Hierdoor is het aantal reizigers gegroeid. Met ingang van de nieuwe dienstregeling per 13 december gaat de Fyra Amsterdam-Rotterdam ook twee keer per uur in weekenden rijden. Er moet hard gewerkt worden aan de punctualiteit van beide treindiensten. Ik kom daar straks nog op terug. Dit is een opgave voor zowel HSA als ProRail. Je ziet dat de dispunctualiteit vooral zit op het gewone spoor, en niet zozeer op de HSL-Zuid. Met name de Thalys heeft last van vertraging die bijvoorbeeld in België en Frankrijk wordt opgelopen. Je ziet ook dat de ingaande punctualiteit veel lager is dan de uitgaande: 48% versus 74%. Dat laat onverlet dat wij dit wel met elkaar moeten gaan oplossen. Vandaar ook de opmerking: voor zover NS Hispeed hiervoor verantwoordelijkheid draagt. HSA heeft ook nog gemeld dat men per april 2011 de Fyra gaat doortrekken naar Breda. Op dat moment wordt Amsterdam-Rotterdam-Breda twee keer per uur gereden. De reistijd Amsterdam-Breda daalt dan van 1 uur en 43 minuten naar 1 uur en 8 minuten. Dat waren even wat dienstregelingmededelingen, maar ik denk dat een en ander goed is voor het beeld. Bij de reizigerscentrale moeten wij de dienstregeling ook wat vaker melden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De datum in april voor Breda is hard? Er is namelijk nogal mee geschoven. Men was bang – deze discussie speelt overigens ook in Frankrijk ten aanzien van Lille – dat de kleinere stations misschien overgeslagen zouden worden omdat de trein dan veel meer snelheid kan maken en echt kan concurreren met het vliegtuig. Dit is dus nieuws voor Breda: het gaat nu eindelijk gebeuren, in april is het zover?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Gisteren heeft de directie het besluit genomen om dit per 1 april te doen. IJs en weder dienende is dat de datum.

De heer Samsom vroeg naar de bezettingsgraad van de Fyra: gaat deze nog verder stijgen? De verwachting is dat de bezettingsgraad stijgt zodra het vervoersproduct op sterkte is, dat wil zeggen zodra de V250-treinen op hoge snelheid rijden en ook Breda, Antwerpen, Brussel en Den Haag door deze treinen worden aangedaan. Daar moet heel hard aan gewerkt worden. Nu is de bezettingsgraad nog verre van acceptabel. Hoe kan dit verbeterd worden? HSA verwacht dat dit bereikt wordt als het vervoersproduct op sterkte komt door snelle treinen en door uitbreiding van de dienstregeling en van het aantal stations dat aangedaan wordt. Ook moet de oplevering van het V250-materieel hierin een rol gaan spelen.

De woordvoerder van D66 vroeg naar de uitval van de treinen. Het is uiteraard de bedoeling om deze verder terug te brengen. Net als bij de dispuccualiteit valt er een aantal oorzaken aan te wijzen voor de uitval. Deze zijn gelegen op het terrein van het conventionele spoor en niet van de HSL-Zuid. Je ziet wel dat het bij de HSL-Zuid af en toe voorkomt. Recentelijk is dit gelukkig afgenomen door het oplossen van een aantal ERTMS-communicatieproblemen.

Wanneer komt dat V250-materieel? Wanneer gaat de trein nu rijden van Amsterdam naar Brussel? Er worden grote vorderingen geboekt met de bouw van de V250-treinen bij AnsaldoBreda. Het testprogramma van de V250-treinen in Nederland en België vordert. Er zijn maandelijks high-level meetings tussen alle betrokken partijen om ervoor te zorgen dat het allemaal goed blijft lopen. Rond de jaarwisseling komt het zesde treinstel in Nederland aan voor testritten. De levering van de eerste echt inzetbare trein zal waarschijnlijk in de tweede helft van 2011 zijn, maar een en ander is afhankelijk van het testprogramma. Als dit voltooid is, kunnen wij met zekerheid stellen wanneer NMBS en HSA naar Brussel gaan rijden met deze V250-treinen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Hoeveel vertrouwen heeft de minister in de leverancier? Kan de leverancier het allemaal wel aan? Wij weten allemaal dat Denemarken het contract met deze leverancier inmiddels heeft opgezegd. Daar waren ook redenen voor. Is het vertrouwen van de minister echt zo groot dat zij denkt: deze berichten kloppen en het gaat lukken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben een iets andere rol. HSA is degene die de contracten heeft met de leverancier. Wij hebben geen directe relatie. Ik wil best eens nagaan wat er in Denemarken gebeurd is, maar ik heb zelf deze berichten niet gehoord. Dit is allereerst een zaak tussen HSA en de leverancier.

De heer Slob vroeg waarom de Belgen niet met de HST-Prio naar Brussel willen rijden. HSA heeft hierover uitvoerig met de Belgen gesproken en er zelfs naartoe gewerkt. Met het mogelijk maken van deze verbinding zouden NMBS en HSA fikse kosten moeten maken. De treinen zouden vrij kort rijden; minder dan een jaar. De terugverdiëntijd zou dan zo kort zijn dat de Belgen liever op de V250 wilden wachten. HSA wilde nadrukkelijk wel. Vervolgens heeft men in high-level overleg afgesproken om de vrijgave van AnsaldoBreda zo snel mogelijk te laten ingaan.

Mevrouw Van Gent verhaalde over de deal van mijn voorganger met de Belgische minister Vervotte. Ik heb begrepen dat mevrouw Vervotte in haar enthousiasme heeft gezegd dat zij het twintigste treinstel ging regelen. Bij mijn aantreden heb ik geconstateerd dat er op dat vlak nog niet zo heel veel vorderingen lijken te zijn. Ik heb dan ook voor het voorjaar een gesprek met mijn Belgische collega ingepland om hier verder over te praten. Er wordt gezegd dat NMBS nog met AnsaldoBreda

in gesprek is over de aankoopvoorwaarden, maar er moet snel iets gebeuren.

De heer Slob heeft gevraagd naar de tweede trein Roosendaal-Antwerpen: waarom is er geen sneltrein? Dit is door mijn voorganger besproken. Deze sneltrein blijkt niet mogelijk gezien de kosten die NMBS voor de ombouw moet maken. Ook kan de trein niet doorrijden naar Essen-Roosendaal omdat er te weinig keertijd is in Roosendaal. Daarom is het gesprek met NMBS gegaan over een tweede, maar snellere stoptrein Roosendaal-Antwerpen; dus geen boemel. Ik spreek hierover verder met de Belgen in het kader van Q1 2011.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat ding maakt nu elf stops en dan noemen wij het een boemel. Wanneer is sprake van een snellere stoptrein, als hij tien keer stopt? Dit dossier slipt wel dit soort kanten op. Enig cynisme is wel gerechtvaardigd, vrees ik.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet precies hoeveel stops, maar de trein gaat een andere route gaat rijden waardoor hij sneller is en ook minder stops maakt.

De heer **Koopmans** (CDA): Het zijn er negen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Koopmans zit er dieper in.

De heer Bashir vroeg of wij de Beneluxtrein willen behouden. Volgens mij is dit punt wel vaker aan de orde geweest in de Kamer. Mijn voorgangers hebben consequent aangegeven dat de Beneluxtrein blijft bestaan totdat de HSL naar België gaat rijden. Hierbij is ook altijd gemeld dat de minister geen formele bevoegdheid heeft om de vervoerders te dwingen om de Beneluxtrein te behouden. Wij zijn druk in gesprek met NMBS om de tweede goede treinverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen te regelen. Wij zitten hier bovenop, maar wij kunnen de Beneluxtrein niet afdwingen, zoals al vaker is gezegd. Er is altijd gezegd: hij rijdt totdat de HSL er is.

De heer **Bashir** (SP): Ik vroeg niet of de Beneluxtrein behouden blijft. Die blijft namelijk behouden. Dit was mede het gevolg van een motie die in de Kamer is aangenomen. Het ging mij om de vraag of er niet te veel problemen zijn met de Beneluxtrein: wordt de trein niet gepest om de HSL en de Fyra te promoten? Als wij zo'n mooie verbinding hebben waar heel veel mensen op afkomen, mag de minister best haar best doen om deze lijn te verbeteren. Dat was mijn vraag: wil de minister deze lijn verbeteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat sluit eigenlijk aan bij wat ik net zei: ik wil gewoon dat er een goede treinverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen is. Daarover ben ik met de NMBS in gesprek. Het is mij niet bekend dat er gepest wordt op de lijn. Het is mij wel bekend dat de trein rijdt totdat de HSL van Amsterdam naar Brussel gaat rijden. Ik zal nagaan of er sprake is van problemen. Wij gaan in ieder geval voor een goede lijn.

Ik heb nog een laatste vraag hierover te beantwoorden voordat ik overga naar EMC en geluid. Deze vraag van de heer Slob gaat over de website van NS Hispeed. Ik ben het met de heer Slob eens dat het uiteindelijk van groot belang is dat de informatievoorziening aan de reizigers goed georganiseerd is, dat ze helder en inzichtelijk is en ook vergelijkbaar met die in de omliggende landen als je te maken hebt met internationale treinen. Iedereen weet immers dat je ook vanaf de andere kant de dienstregeling raadpleegt. Ik zal dit signaal ook doorgeven. Vandaag heb ik in een ander verband een eerste gesprek gehad met ProRail over «de

reiziger centraal». Deze gesprekken zal ik ook voeren met de NS om uiteindelijk in februari met een totaalplaatje naar de Kamer te komen. Dit soort signalen kan men mij altijd meegeven; die gebruiken wij dan ook in de gesprekken.

Dan kom ik bij de elektromagnetische compatibiliteit, het EMC-probleem. Er wordt al een tijdje aan gewerkt om dit EMC-probleem zo snel mogelijk op te lossen. De realisatie van de structurele maatregelen vordert. In het najaar van 2011 zijn de AT-stations gereed. Ook wordt gestart met het ombouwen van het VIRM-1-materiaal van de NS. De aanpak van de EMC-problematiek is recentelijk internationaal gereviewd. De experts constateren dat wij al het mogelijke doen om het probleem op te lossen en dat onze aanpak overeenkomt met die in de landen om ons heen. Het EMC-probleem ontstaat feitelijk door de aanleg van de HSL vlak naast het gewone spoor. Het gaat dus om een effect dat voortkomt uit infrastructuurkeuzes. Dit hangt samen met de bouw en wordt daarmee ook betaald uit de risicoreservering voor de HSL-Zuid. Over de vraag wie verantwoordelijk is het volgende. EMC hangt samen met de bouw. De Staat lost dit op als system integrator, samen met alle andere partijen. Zijn er straks problemen met EMC als er frequenter wordt gereden? Dit is een vraag van de heer Aptroot. Wij nemen nu alle mogelijke maatregelen. Met het gereedkomen van de AT-stations in het najaar van 2011 wordt ook de gebruiksbeperking als gevolg van EMC op de HSL grotendeels opgeheven. Dan is het probleem minder groot. Daardoor kunnen alle treinen die HSA heeft gepland ook werkelijk rijden, met uitzondering van tien dubbele Thalys-treinen per jaar. Daar moet nog een oplossing voor bedacht worden. Ik laat ongeveer alle treinen die in Nederland rijden doormeten op de EMC-gevoeligheid. Hier kan uit blijken dat er misschien extra acties nodig zijn. De resultaten hiervan ontvangt de Kamer op 1 februari 2011. Het EMC-probleem gaat richting oplossing. Hoeveel groei is de komende tijd mogelijk op de HSL? Zoals ik al zei, kunnen met de AT-stations alle treinen rijden, met uitzondering van de dubbelstellen. Als al het VIRM-1-materiaal van NSR is omgebouwd kunnen de dubbelstellen wel rijden. Dat zal begin 2013 het geval zijn. Dan RBC, het radio block center. Dit is het systeem dat de draadloze communicatie tussen de baan en de trein verzorgt. Tot 6 oktober 2010 waren er problemen met dit systeem. Echter, met een aanpassing van de router is het overgrote deel van de problemen weggenomen. Dan nog een laatste opmerking over EMC. De heer Samsom vraagt wie uiteindelijk verantwoordelijk is. Uiteindelijk is het Rijk dat. Wij hebben een system integrator. Zij zit naast mij. Zij zorgt ervoor dat zij, zoals zij het zelf zegt, af en toe een aantal mannen in een hok stopt om het probleem op te lossen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mag ik daar een keer bij zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Gent mag er een keer bij komen zitten.

In de bestaande constructie hebben veel partijen een rol die op hun onderdeel de verantwoordelijkheid dragen. Je moet dan eerst proberen om degene die verantwoordelijk is het probleem te laten oplossen. Als dat niet lukt en er dingen blijven liggen, dan zorgen wij voor de coördinatie opdat de zaken de goede kant opgestuurd worden.

Dan ga ik over naar het onderwerp geluid. Geluid is een onderwerp dat mijns inziens terecht veel aandacht krijgt. Wat moet je precies met het probleem dat je ineens geluidsoverlast hebt, terwijl je dat voorheen niet had? Ik hecht eraan om te herhalen dat de waarde uit het Tracébesluit, dus de voorkeurgrenswaarde van 57 dB, zal worden gerespecteerd ondanks het feit dat hiervoor geen wettelijke verplichting is. De commissie heeft mij dit ook gevraagd. De maatregelen die tot nu toe genomen zijn hebben de geluidsoverlast doen afnemen. Op dit moment is er een uitgebreid

meetprogramma in uitvoering. Eind oktober hebben er metingen naar de geluidproductie van de nieuwe AnsaldoBreda-treinen plaatsgevonden. TNO heeft vooruitlopend op het definitieve eindrapport dat in januari komt alvast een eerste analyse gemaakt. Ik wil hierover best iets zeggen, ook al hebben wij dat eindrapport nog niet. De belangrijkste voorlopige conclusie is dat de metingen naar de geluidproductie van zowel de Thalys als de nieuwe AnsaldoBreda-treinen aantonen dat deze in overeenstemming zijn met de aannames die indertijd gemaakt zijn en met de akoestische onderzoeken uit het Tracébesluit. De eerste signalen lijken erop te wijzen dat een en ander past binnen de waarden die indertijd besproken zijn. Het totale gemeten geluidsniveau van de AnsaldoBreda-treinen ligt net iets onder het berekende niveau voor categorie 8 uit het Reken- en meetvoorschrift. Naar aanleiding van het eindrapport van TNO dat ik de Kamer eind januari zal toezenden, zal de definitieve indeling van deze treinen in een van de treincategorieën van het Reken- en meetvoorschrift plaatsvinden. Op dit moment wordt er nog een aantal metingen uitgevoerd naar de railruwheden om de conclusies beter te kunnen harden. Voor de tijdelijke situatie in Lansingerland worden nu gevelmetingen uitgevoerd. Het gaat over rekenmethoden en dat is weer iets anders dan hoe een en ander aan de gevel ervaren wordt. Voor de nu bekende maatgevende locaties zal ook berekend worden of in 2011 de waarden uit het Tracébesluit niet overschreden worden. Momenteel ligt ook een wetswijziging in de Kamer voor in verband met de Schwungwetgeving. Nu neem je waarden op in het Tracébesluit. Daar richt je het traject op in. Er is echter geen sprake van een grenswaarde op basis waarvan je kunt handhaven. In de Schwungwetgeving zit dat wel. Er is de laatste tijd weer heel veel gemeten. Na toezending van de rapporten aan de Kamer zal ik de resultaten gaan bespreken met gemeenten, wijkraden en stichtingen. Meten is weten. Wij weten al heel veel, maar wij zullen ermee doorgaan. Mijns inziens moet je metingen doen als over het gehele tracé van de HSL-Zuid regelmatig met hoge snelheid gereden kan worden. Pas daarna kun je de eindsituatie goed beoordelen en onderzoek doen naar de effectiviteit van de geluidsgrens. Een en ander is nu nog in beweging. Ik neem de geluidsproblematiek heel serieus. Wij zullen op allerlei manieren meten en dit inzichtelijk maken. Wij zullen ons houden aan het Tracébesluit.

Waarom is de nadere analyse van TNO pas zo laat klaar? De metingen met de AnsaldoBreda-treinen moesten bij hoge snelheid plaatsvinden. Dan moet een en ander ook maar net beschikbaar zijn om dat te kunnen doen. De metingen in Lansingerland werden vertraagd doordat binnen een vastgesteld meteoraam gemeten moest worden. Dan heb je te maken met een bepaalde windrichting.

De heer Koopmans vraagt waarom er geen gezamenlijke aanpak van geluidsmetingen plaatsvindt. Met betrekking tot de gevelmetingen in Lansingerland heeft wel degelijk overleg plaatsgevonden met stichtingen en met de gemeente. In goed overleg zijn drie locaties bepaald. Behalve TNO is ook DCMR betrokken bij de metingen. De eindrapportage wordt door beide onderzoeksbureaus besproken. Er is dus wel degelijk sprake van een gezamenlijke aanpak.

Mevrouw Van Gent en de heer Samsom vroegen waar de verantwoordelijkheid ligt ten aanzien van de grenswaarde van het geluid. Tijdens de berekeningen voor het Tracébesluit ligt deze bij het Rijk. Bij het vaststellen van het Tracébesluit zijn ook de geluidscontouren berekend voor de toekomstige nieuwbouwwijken. Voor nieuwbouwlocaties geldt dat gemeenten akoestisch onderzoek moeten uitvoeren waarbij gebruikgemaakt kan worden van de modellen die bij het Tracébesluit ook zijn toegepast. De cijfers berekenen wij dus; ze zijn onze verantwoordelijkheid. Vervolgens geef je aan wat de geluidscontouren zijn. Als je gaat bouwen, kun je gebruikmaken van die cijfers. Het is echter uiteindelijk wel je eigen verantwoordelijkheid als je er woningen realiseert.

Dan kom ik bij de pieknormering. Dit is lastig om uit te leggen, want het is vrij technisch. De geluidsnormering wordt uitgedrukt in de wettelijk vastgelegde beoordelingsgrootte geluidsbelasting. Dat wordt weer uitgedrukt als een equivalent geluidsniveau. Dit is een soort middeling waarbij al het gemaakte geluid, dus de pieken en de dalen, worden meegenomen. De pieken wegen in de middeling echter zwaarder dan de dalen. Uit uitgebreid onderzoek is gebleken dat dit de geëigende methode is voor een goede correlatie met de gezondheidseffecten. Het normeren van het gewogen gemiddelde geluidsniveau is impliciet ook het normeren van het piekniveau bij treinpassages. Alleen als deze normering niet voldoende effectief is om bijvoorbeeld ontwaakreacties te voorkomen, zou er reden kunnen zijn om een strenge aanvullende pieknormering in de wettelijke regeling op te nemen. De onderzoeksgegevens laten zien dat er geen aanleiding is voor een zodanig strenge additionele pieknormering dat langs de HSL-Zuid extra maatregelen genomen moeten worden. Ook de adviezen van de Gezondheidsraad wijzen niet in die richting. Een piekgeluid van nieuw treinmaterieel is wel genormeerd door Europese TSI's. Dit geldt dus ook voor de nieuwe AnsaldoBreda-treinen. De heer Samsom vraagt of wij ten aanzien van de definitieve trein ook meten bij hoge snelheden. De metingen moeten gebeuren bij de hoge snelheid. In Lansingerland rijdt de trein incidenteel en zeker niet met hoge snelheid. Ten zuiden van Breda is de geluidsproductie inmiddels wel gemeten. Zoals gemeld worden ook deze resultaten aan de Kamer toegezonden. Ik wil ook voor Lansingerland pas met de definitieve resultaten komen als men daar op hoge snelheid rijdt. Ben ik bekend met het persbericht van de gemeente Lansingerland en het rapport van GGD Rotterdam-Rijnmond? Ik heb daar kennis van genomen, zowel van het persbericht als van de geneeskundige vertaalslag. Voor de gezondheidskundige beoordeling is ook gebruikgemaakt van de resultaten van de geluidsmetingen die door DCMR in opdracht van de gemeente Lansingerland in mei van dit jaar zijn uitgevoerd. Ze zijn gebaseerd op metingen die zijn verricht voordat het tijdelijke materieel stiller is gemaakt. Verder is sprake van een groot aantal aannames dat verder gevalideerd moet worden. Dit gebeurt nu in het TNO-meetprogramma. Het laatste onderwerp betreft de HSA-toestanden. Gaat het eigenlijk wel goed met de bezetting en met NS Hispeed? Na de zomer heeft HSA mijn voorganger te kennen gegeven dat men twijfels had over de vraag of men de businesscase die men ooit bedacht heeft, wel zou halen. Volgens mij is in het verleden hierover ook al eens met de Kamer gesproken. Vorige maand is HSA gekomen met een nieuwe businesscase waarin men aangeeft waarom men zowel aan de opbrengsten- als aan de kostenkant met andere cijfers komt dan verwacht. Dit is net aan ons gepresenteerd. Wij gaan hierop studeren om te bezien wat hiervan klopt en of dit iets is wat HSA zelf kan oplossen en ook al had kunnen voorzien. De komende periode moet ik de tijd nemen om een volledig beeld te vormen van deze businesscase en van de situatie bij HSA.

De **voorzitter**: Ik wil voorstellen om nu een korte tweede termijn te houden met een spreektijd van één minuut of, liever nog, twee vragen per fractie.

Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. Met betrekking tot de Betuweroute en het derde spoor wachten wij met spanning af waar de minister straks mee komt als zij haar collega de heer Ramsauer heeft gesproken. Wij hebben twijfel of het lukt, maar wij hopen dat het wel lukt. Het is namelijk heel essentieel. Wat geluid betreft: ik zie dit ook in het kader van een motie die nog zal worden uitgevoerd. Wij krijgen nog een compleet pakket met waarden, zowel qua geluid als qua trillingen, op basis waarvan wij in de toekomst

kunnen meten. Wij zijn blij dat er nu gezamenlijk gemeten wordt. Wij vinden dat aan de gevels gemeten moet worden. Wij wachten af hoe de definitieve situatie met het nieuwe materieel zal uitpakken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Wat de afbouw van het groot project betreft: misschien is het handig om even via de commissie exact te beschrijven welke onderwerpen wij graag nog in een brief behandeld willen zien. Wat mij betreft komt er een halfjaarlijkse rapportage. De minister heeft gesproken over HSL, de ingebruikname, de toename, AT en 2011. Het laatste deel van haar verhaal was dat de dubbeldekkers moeten worden omgebouwd en dat dit pas begin 2013 klaar is. Heb ik goed begrepen dat dan pas de volledige dienstregeling van de HSL van zes treinen per uur mogelijk is? Als dat inderdaad het geval is, is dat later dan wij altijd gedacht hadden. Ik wil dit even helder hebben. Er kwam zo veel informatie op mij af, dat ik dit punt nog niet helemaal scherp heb. Verder dank ik de minister voor alle antwoorden.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden.

De aap leek op het einde uit de mouw te komen: een nieuwe businesscase voor de HSA en geen antwoord op mijn vraag hoe het zit met het terugbetalen van meer dan een half miljard. Of het zou moeten impliceren dat het één bende wordt. Daar lijkt het wel een beetje op. Het BOR heeft een aantal vragen geformuleerd in een notitie over de startnota van het kabinet. Hierin is een lager bedrag ingevuld. Ik denk dat het goed is dat de minister ons zo snel mogelijk precies op de hoogte stelt van de budgettaire consequenties van wat tot nu toe gebeurd is, van de verklaring van de startnota en van wat er met de nieuwe businesscase gaat gebeuren. Dit stemt mij in ieder geval niet vrolijk en ik was al niet in een vrolijke bui. Tot slot: wanneer gaat het ERMTS level 2 op het noordelijk deel draaien? Dit is namelijk van belang voor de bediening van Breda.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het echte venijn zit in de staart met HSA en de nieuwe businesscase. Hoe langer je zoiets moet bestuderen, hoe meer gedoe er over is. Wanneer worden wij hierover geïnformeerd? Het klinkt mij een beetje link in de oren.

Dan de Betuwelijn. Er wordt overleg gevoerd. Het gaat allemaal heel snel; in 2013 gerealiseerd. Wij moeten het nog eens zien. Echter, als wij toch eens met die Duitsers gaan praten, is het misschien een idee – ik zeg dit ook tegen de heer Aptroot – om nog eens over het zogenaamde Kierbesluit te spreken, dus over het Haringvliet open. Hierover zijn eerder afspraken gemaakt. In dit geval houdt Nederland zich niet aan de afspraken. Ik denk dan: dit is meten met twee maten.

Over EMC krijg ik nu een heel technisch antwoord. De politieke vraag dient zich aan wie uiteindelijk verantwoordelijk is als het gaat om dit soort kwesties.

De kwestie van het treinstel en de Belgen vind ik vreemd. Oud-minister Eurlings heeft bij hoog en bij laag beweerd dat het allemaal rond was. Hij heeft bij zijn afscheid van mij een houten treintje gekregen. Ik hoop niet dat minister Eurlings dacht dat het hiermee klaar was. Ik wil hier opheldering over. De Kamer is geïnformeerd dat het rond was, dat de deal gesloten was. Nu blijkt dit allemaal op losse schroeven te staan. Ik vind dit een enigszins vreemde manier van het informeren van de Kamer.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Aan het eind van dit debat past nog een welgemeende waarschuwing aan deze minister, die nieuw is op dit dossier. Zij lijkt zich nog niet bewust van de wet die rond dit dossier hangt. Volgens deze wet valt het altijd tegen. Op twee punten doet de minister wat mij betreft iets of, liever, veel te ontspannen. Bij zowel de Betuwelijn als de HSL zat er meer dan tien jaar tussen het Tracébesluit en

de oplevering. Je kunt dan nog discussiëren over de vraag of de HSL al echt is opgeleverd. Het gaat dus om tien jaar en de minister denkt dat de Duitsers dit een factor tien sneller kunnen. Nu kunnen die Duitsers veel, en goed voetballen, maar dit is echt een ander verhaal. De minister trapt nu in een sprookje. Zij zegt: Ik ga er nog eens kritisch naar vragen. Ik denk dat het op dit punt iets scherper kan richting haar Duitse collega, zonder meteen met bizarre sanctie-eisen te komen, zeg ik even tegen de VVD-fractie.

Verder zegt de minister: Ik ga die businesscase nog eens goed bestuderen, ik neem hier de tijd voor. Dat is de voorbode van een slechtnieuwsgesprek met de Tweede Kamer over een maand of drie. Als dit echt zo is, moet de minister dit nu alvast een beetje aan ons vertellen. Anders wordt de verrassing straks nog onaangename en dat levert altijd weer onaangename debatten op. De minister kan zich deze besparen door nu enige helderheid hierover te geven, meer dan zij zojuist deed.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Mijn vraag over de exploitatiekosten van de Betuweroute blijft nog steeds staan. Het lijkt een technische vraag, maar dat is het volgens mij niet. Als men jaar in, jaar uit verlies blijft lijden, is het de vraag of men op deze manier moet doorgaan, terwijl de grensovergang bij Duitsland nog steeds niet klaar is.

Mijn laatste vraag heeft betrekking op de Beneluxtrein. De Kamer heeft voor elkaar gekregen dat deze trein blijft rijden. Nog steeds – dit bedoel ik met het pesten van de reiziger – zijn er veel te veel problemen. Neem de vertrektijden die steeds wijzigen. Er is geen duidelijkheid over waar de treinen vertrekken. Er zijn enorme vertragingen. Ook worden er weinig treinstellen ingezet. Waarom worden de reizigers gepest? Om ze in de Fyra te krijgen die een ramp is en niet lukt omdat de treinen leger dan leeg zijn. Ik vraag de minister dan ook om ervoor te zorgen dat de Beneluxtrein verbeterd wordt. Als de minister dit niet wil toezeggen, kondig ik bij dezen een VAO aan opdat ik een en ander in een motie kan verwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ga eerst in op de Betuweroute en de kwestie Duitsland. De heer Samsom vraagt of ik wel voldoende alert ben op dit soort dossiers. Ik ken de historie van V en W. I&M heeft nog maar een korte historie, maar ik ken de historie van V en W wat grote projecten betreft. Ik ben mij er terdege van bewust dat er altijd vele tegenvallers en tegenslagen zijn, soms veroorzaakt door externe omstandigheden, soms veroorzaakt doordat de dingen niet goed zijn aangepakt. Ik zit hier zeker niet met het gevoel dat het allemaal losjes zal verlopen. Echter, als ik een Duitse collega aanspreek op geruchten en hij zegt dat hij zich overal aan zal houden, kan ik niet meer doen dan hem goed monitoren. Ik kan niet zeggen: ik vertrouw u niet. Dat behoort gewoon niet tot de opties. Ik heb niet voor niks gezegd dat ik mij zorgen maak over de opleveringsdatum, zonder vertrouwenskwesties in de mond te nemen. Ik weet immers dat dit soort dingen vaak langer duurt dan gepland. Misschien was de Kamer mijn voorganger gewend die altijd wat meer gebaren en grote woorden gebruikte in de trant van «ik zit er bovenop». Het is nu eenmaal mijn aard – de heer Samsom kijkt mij ook langer – om de dingen rustig en zakelijk aan te pakken. Ik voel mij daar altijd wel bij. Als men mij leert lezen, kan men daar misschien uit opmaken dat ik er heel serieus mee omga.

Hetzelfde geldt voor de businesscase van HSA. Ik vind dit ook heel zorgelijk als ik weet dat er een project is met een onderliggende businesscase en als de partij die hieraan werkt vervolgens zegt dat het waarschijnlijk toch wat anders wordt. Ik heb nog geen volledig beeld van wat er dan anders wordt. Anders kon ik wat beter aangeven welke richting het opgaat. Ik wil dit zo snel mogelijk goed bestuderen. Ik zal samen met mijn collega van Financiën met de HSA en aandeelhouder NS in gesprek treden. Ik vind het heel belangrijk om de Kamer hierover te informeren. Ik

kan geen conclusies trekken als ik het nog niet precies weet. Aangezien het over een businesscase gaat, moet ik even nagaan hoe dit precies werkt. Volgens mij wordt dit soort dingen altijd besproken tijdens een vertrouwelijke sessie met de Kamer, maar dat weet de Kamer waarschijnlijk beter dan ik. Ik zal dit doen zodra wij een gesprek gehad hebben en duidelijk is waar eventuele problemen zitten en of deze oplosbaar zijn of niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien moet de minister dan wel in haar achterhoofd houden dat de heer Aptroot in de vorige periode zei: als wij daar nog een keer een euro bij moeten doen, moet alles op tafel liggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het er ook mee eens dat dan alles op tafel moet. Als je met iemand een contract sluit en hij geeft aan dat er een andere businesscase aankomt, kun je niet anders dan ervoor zorgen dat elk getal op tafel ligt om te kunnen beoordelen waar het probleem ligt en wie dat moet oplossen.

De heer **Samsom** (PvdA): Is het gezien de urgentie mogelijk om hierover voor 1 januari geïnformeerd te worden? Aan welke termijn denkt de minister zelf?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil de Kamer begin 2011 hierover informeren, dus niet voor 1 januari. Wij moeten er immers echt induiken. Het duurt niet heel lang meer voor er niemand meer aanwezig is. Als er sprake is van een acuut risico, zal ik de Kamer hier natuurlijk over informeren. In het MOU staat dat er een halfjaar de tijd is om aan oplossingen te werken. Dat is in het verleden zo afgesproken. Laat mij nu snel deze businesscase bestuderen en samen met mijn collega van Financiën gesprekken aangaan met HSA en aandeelhouder NS. Zodra ik denk dat de Kamer goed geïnformeerd kan worden, zal ik dat doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb gevraagd om alles wat er tot nu toe is even op een rij te zetten voor ons. Het BOR heeft een aantal goede vragen geformuleerd. De beantwoording hoeft nu niet, dat kan ook schriftelijk; geen probleem.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kunnen wij in een brief meedelen.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de kwaliteit van de Beneluxtrein. De punctualiteit stijgt. In 2009 was het 78% tot Q3, in 2010 82,3%. Er worden nu dus betere prestaties geleverd. Wij hebben geen signalen dat sprake is van wegpesten. Totdat de V250-treinen rijden doen NMBS en de NS er alles aan om het product zo goed mogelijk te maken en te houden. Dat is het signaal dat ik de Kamer wil geven. Van pesten is ons niets bekend. Wij zien dat men nu beter presteert. Wij vinden het ook belangrijk dat de Beneluxtrein tot de komst van de V250-trein een zo goed mogelijke rol kan vervullen. Ik hoop hiermee de zorg van de heer Bashir weggenomen te hebben.

De heer **Bashir** (SP): Of de punctualiteit nu een beetje gestegen is of niet, het gaat erom dat er veel te veel problemen zijn. Volgens mij heeft dit vooral te maken met de Fyra die gepromoot moet worden. Hierdoor wordt de reiziger gepest. Ik vraag de minister om als aandeelhouder van de NS ervoor te zorgen dat de trein eens een keer goed gaat rijden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geef aan dat men al beter rijdt dan het vorige jaar. Wij hopen dat deze verbetering verder doorzet tot de V250-trein komt. Ik kan nog eens kijken of er door de rijtijden van de Fyra problemen ontstaan voor de Beneluxtrein die niet

noodzakelijk zouden moeten zijn en of wij daaraan wat kunnen doen. Ik heb echter niet het beeld dat in dit geval een bewuste pestactie gaande is. Wij hechten aan een goed product en de NS doet er alles aan om dit te realiseren.

De heer Koopmans heeft gevraagd of de Traxx/HST-Prio op ERTMS level 2 gecertificeerd wordt. HSA verwacht dit begin 2011 gereed te hebben. Dat is inderdaad nodig voor het aansluiten van Breda op de HSL. Dit zal gebeuren voor de start van Amsterdam-Breda in april 2011.

De heer Slob vroeg of de dienstregeling pas in 2013 volledig zal zijn. Nee, de dienstregeling kan in september 2011 volledig worden gereden, met uitzondering van die tien treinstellen die ik noemde. Het gaat dan om de Ski-Thalys en de Zomer-Thalys. Deze treinstellen kunnen niet rijden omdat ze dubbel aan elkaar gekoppeld zijn.

De heer Bashir stelde een vraag over rentabiliteit in het kader van de Betuweroute. Wat de vertraging van het derde spoor betreft: stel dat er iets misgaat. Dan duikt de capaciteit van de Betuweroute en is er nauwelijks nog groei mogelijk na 2015. Dat betekent dat de kosten en baten van de exploitatie na 2015 blijven hangen op break even en waarschijnlijk niet positief worden als het derde spoor niet gereed is. Dat is dan even een als-dandiscussie, maar het is inderdaad negatief als het derde spoor niet gereed zou zijn.

De heer **Bashir** (SP): Wat is negatief?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik gaf aan dat de kosten en baten nu op break even hangen. In ieder geval gaan ze niet richting positief. Dat noem ik negatief omdat wij dat wel met ons allen gepland hadden.

Op het Kierbesluit en dergelijke ga ik maar niet in. Volgens mij heb ik dan alles gehad.

De **voorzitter**: Wij zijn iets uitgelopen; mijn excuses daarvoor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ga hier toch niet mee akkoord. Ik heb nog iets gevraagd over de afspraken tussen oud-minister Eurlings ...

De **voorzitter**: Het twintigste treinstel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn excuses. Ik heb begrepen dat mevrouw Vervotte indertijd heeft aangegeven dat zij zou zorgen dat het er kwam. Het is nu negen maanden later en het treinstel is er nog niet. Ik zal hierover snel contact opnemen met België om ervoor te zorgen dat het treinstel er zo snel mogelijk komt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt allemaal heel grappig, maar oud-minister Eurlings heeft in de Kamer gezegd dat het treinstel besteld was. Dan wil ik weten welke afspraken er indertijd gemaakt zijn. Misschien kan ik hierover schriftelijk geïnformeerd worden. Zo is het voor mij wel erg lastig opereren als Kamerlid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is goed. Misschien is het treinstel besteld, maar is het nog niet gekomen. Ik zal er even induiken. Ik weet dat het er nog niet is. Ik zal de Kamer hierover schriftelijk informeren.

De **voorzitter**: Dan doe ik een procedurevoorstel. De beëindiging van het groot project is hiermee goedgekeurd, lijkt mij. Ik stel voor om in de procedurevergadering van de commissie samen met de staf een informatievraag op te stellen voor de halfjaarlijkse informatiebrief. Dit komt dus terug in de procedurevergadering.

Dan heb ik nog zes toezeggingen. Ten eerste zegt de minister toe de Kamer halfjaarlijks per brief te informeren over de Betuweroute en indien zich nieuwe ontwikkelingen voordoen, de Kamer hiervan per ommegaande op de hoogte te brengen. Ten tweede informeert de minister de Kamer voor de zomer van 2011 over de resultaten van de concessieverlening van de Betuweroute. Ten derde zal de minister de resultaten van de geluidsmetingen in Lansingerland in januari 2011 aan de Kamer doen toekomen. Ten vierde zegt de minister toe dat de Kamer spoedig zal worden geïnformeerd over een totaaloverzicht van de financiële positie van HSA en dat de Kamer begin 2011 wordt geïnformeerd over de businesscase van HSA. Ten vijfde zal de minister de Kamer spoedig schriftelijk informeren over de bestelling van de treinstellen door NMBS. Ten zesde zegt de minister toe dat het lid Van Gent eenmaal mee mag met de system integrator naar de mannen in het hok. Heb ik een toezegging gemist?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb ook nog een toezegging genoteerd over de Beneluxtrein. De minister zou hier nog naar kijken.

De **voorzitter**: Ja, die noteren wij ook.

De heer **Aptroot** (VVD): Zodra er contact geweest is met de heer Ramsauer zal de minister ons informeren over de stand van zaken inzake het derde spoor.

De **voorzitter**: Dank u.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nog een vraag over de specifieke informatie over de Betuweroute. Naar ik meen de heer Slob vroeg: moeten wij niet aangeven op welke momenten wij die informatie willen hebben? Zal ik dit interpreteren als: wanneer er problemen zijn met betrekking tot het derde spoor en over de restpunten die nog niet afgerond waren?

De **voorzitter**: Hierover ging mijn procedurevoorstel aan het begin van dit debat. Wij hebben een notitie gekregen van het BOR met een aantal informatiepunten. Ik wil deze graag nog een keer bespreken in de procedurevergadering. Vervolgens komt deze notitie uw kant op.