

Vergaderjaar 2009–2010

22 026**Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens****22 589****Betuweroute****Nr. 319****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 11 juni 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 mei 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Huizinga-Heringa van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 maart 2010 ter Aanbieding voortgangsrapport 26 HSL-Zuid (22 026, nr. 313);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 april 2010 over het Rapport van bevindingen bij voortgangsrapportage 26 HSL-Zuid (22 026, nr. 314);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 mei 2010 ter beantwoording vragen commissie VW inzake de 26e voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 315);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 mei 2010 ter beantwoording vragen commissie VW inzake de 26e voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 316);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 mei 2010 over uitstel beantwoording vragen commissie inzake Elektromagnetische Comptabiliteit HSL-Zuid (22 026, nr. 317);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 februari 2010 ter beantwoording vragen commissie VW inzake uitzending KRO Reporter over HSA/HSL-Zuid d.d. 29 november 2009 (22 026, nr. 311);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2009 over toezeggingen tijdens het algemeen overleg HSL-Zuid 11 november 2009 over de Kwaliteit dienstverlening Beneluxtrein en over het gebruik van de OV-jaarkaart in Fyra Amsterdam-Rotterdam (22 026, nr. 307);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2009 over geluidsmetingen HSL-Zuid (22 026, nr. 306);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 maart 2010 over antwoorden op vragen van de commissie over de geluidsmetingen HSL-Zuid (22 026, nr. 312);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 mei 2010 over de reactie op een notitie van DCMR m.b.t. HSL-**

¹ Samenstelling:

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

geluidbelastingen in de gemeente Lansingerland (22 026, nr. 318);

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 april 2010 over de 27e Voortgangrapportage en de eindevaluatie van de Betuweroute als Groot Project (22 589, nr. 302);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 april 2010 over het Rapport van bevindingen bij voortgangsrapportage 27 Betuweroute (22 589, nr. 303);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 mei 2010 over de lijst van vragen en antwoorden inzake de 27e Voortgangrapportage en de eindevaluatie van de Betuweroute als Groot Project (22 589, nr. 304);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 februari 2010 ter beantwoording vragen commissie VW over de tarieven en exploitatie van de Betuweroute (22 589, nr. 301);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 februari 2010 over Basisnet Vervoer gevaarlijke Stoffen: voortgang (30 373, nr. 40);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 maart 2010 over uitvoering motie Van Gent c.s. over warme-BLEVE-vrij rijden van treinen (30 373, nr. 41);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 april 2010 over het Onderzoeksrapport IVW/IOOV inzake Schiphol spoortunnel incident op 2 juli 2009 (29 893, nr. 101);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 april 2010 over het Afschrift van de brief aan de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL-Zuid inzake geluidsoverlast HSL (2010Z07631).**

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

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

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Jongepier

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

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Huizinga-Heringa van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom, in het bijzonder de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Aan de orde is het onderwerp HSL Betuweroute vervoer gevaarlijke stoffen. Ik heb begrepen dat een van de leden aandacht vraagt voor een punt van de orde.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Op de convocatie staat dat de minister van VROM een deel van de vergadering bijwoont. Ik stel voor haar uit te nodigen om de hele vergadering bij te wonen, omdat tussen beide ministeries onduidelijkheden bestaan op het gebied van de regelgeving en de verantwoordelijkheidsverdeling. Het lijkt mij daarom van groot belang dat wij het volledige debat met beide bewindslieden voeren.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat de eerste en tweede termijn met de minister van VROM direct na de eerste termijn van de Kamer zullen plaatsvinden. Zijn er nog andere opmerkingen naar aanleiding van het voorstel van de heer Koopmans?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb begrepen dat het kabinet altijd met één mond spreekt. Misschien is dit veranderd. Kunnen de bewindslieden dit toelichten? Als dit zo is, heb ik wel begrip voor het verzoek van de heer Koopmans.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik zie nu pas dat deze beperkte aanwezigheid de tweede en derde convocatie is ingeslopen. Ik vind het gek dat dit niet in de procedurevergadering is besproken. Als er dringende redenen zijn, willen wij, als dat kan, tegemoetkomen aan wensen van bewindslieden. Wij beseffen dat zij ook ander werk hebben, maar de Kamer gaat wel altijd voor. In dit geval is de verantwoordelijkheidsverdeling onduidelijk en betrokkenen dreigen daarvan de dupe te worden. Tot de punten volledig zijn besproken, hebben wij behoefte aan de aanwezigheid van beide bewindslieden. De ministeries spreken nu niet met één mond, maar spelen elkaar de bal toe.

De heer **Jansen** (SP): Ik ondersteun het verzoek van de heer Koopmans.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik ook.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij na de eerste termijn van de Kamer en van de beide bewindslieden bezien hoe de stand van zaken op dat moment is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een serieuze vraag aan de bewindslieden gesteld. Ik heb gevraagd of het kabinet nog steeds met één mond spreekt.

De **voorzitter**: Ik ga daar zelf altijd van uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik meende dat dit een retorische vraag was. Natuurlijk spreekt het kabinet met één mond. Misschien is er wat verschil in geluidsvolume, maar wij spreken toch met één mond.

Minister **Huizinga-Heringa**: De een doet er misschien ook wat langer over dan de ander, maar de inhoud is hetzelfde.

De **voorzitter**: Ik blijf bij het voorstel dat wij na de eerste termijn van de Kamer en de bewindslieden bezien hoe wij verdergaan. Natuurlijk wordt rekening gehouden met de wensen van de leden van de commissie. Ik stel voor om spreektijden van zeven minuten te hanteren. Ik sta twee interrupties per fractie toe in de eerste termijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De VVD maakt zich al langere tijd zorgen over de leefomgeving bij het spoor. Dit blijkt onder meer uit een motie over geluid en trillingen langs het spoor, die ik samen met de heer Roemer op 26 november 2009 heb ingediend. De aanleiding voor die motie waren de klachten van omwonenden van de IJssellijn en een werkbezoek dat ik heb gebracht aan onder meer de gemeente Rheden. De klachten werden vooral veroorzaakt door de toegenomen frequentie van in het bijzonder het goederenvervoer. Ik heb dit zelf kunnen waarnemen en ik heb de scheuren in de huizen gezien. De omwonenden zijn naar mijn mening terecht bezorgd.

In het afgelopen najaar ging de HSL rijden en ook toen kwamen er klachten, onder meer uit Lansingerland en Kaag en Braassem. Ik ben ook daar weer naartoe gegaan. De klachten lijken mij terecht, maar het gezegde is: meten is weten. Van overheidswege werd de overlast eerst ontkend, maar toen dat niet langer kon omdat er geluidsoverschrijdingen waren – zelfs TNO bevestigde dit – werd gesuggereerd dat een en ander in orde zou komen door een beetje bijlijpen en wat kleine maatregelen. Bij het nieuwe materieel zou er helemaal geen sprake meer zijn van overschrijding van de geluidsnormen.

Hoe is de stand van zaken nu? De Kamer heeft nog steeds geen reactie op de motie die in november is ingediend, omdat de minister van Verkeer en Waterstaat eerder en ook nog in een brief van gisteren laat weten dat er nog meer tijd nodig is voor departementale afstemming. Dat verontrust mij zeer.

Mijn eerste vraag is of het kabinet wil toezeggen om nog voor het zomerreces naar aanleiding van de motie-Aptroot/Roemer duidelijkheid te verschaffen over geluids- en trillingsoverlast langs het spoor. Dit betekent dat dit antwoord uiterlijk voor eind juni de Kamer moet hebben bereikt. Met het rapport van DCMR Milieudienst Rijnmond zijn nieuwe cijfers beschikbaar over de situatie in Lansingerland. Dit is eigenlijk het eerste rapport dat de feitelijke situatie echt weergeeft, omdat er niet is gemeten bij het spoor en vervolgens is aangenomen hoe het dan bij de huizen zal zijn. Nee, er is nu gemeten aan de gevels en de resultaten zijn onthutsend. De wettelijke normen worden fors overschreden en de afspraken die zijn gemaakt in het Tracébesluit en bij de wijziging van het Tracébesluit worden nog forser overschreden. Het is belangrijk om te weten dat er naast de wettelijke normen, ook verwachtingen zijn gewekt bij en toezeggingen zijn gedaan aan de inwoners dat de situatie nog beter zou zijn en dat de werkelijke overlast nog lager zou zijn dan de wettelijke normen.

Alles wijst erop dat DCMR de goede meetmethoden heeft gebruikt, omdat er echt aan de gevels is gemeten. De dienst is van mening dat er niet alleen nu sprake is van forse overschrijdingen, maar dat dit ook het geval zal zijn als de definitieve treinen rijden. Daarom krijg ik van de bewindslieden graag de volgende vier toezeggingen.

1. Willen zij toezeggen dat de wettelijke normen worden gehanteerd voor de basissituatie en dat in specifieke situaties, waar extra toezeggingen

- zijn gedaan en bij bijvoorbeeld de wijziging van het Tracébesluit verwachtingen zijn gewekt, de toegezegde strengere normen gelden?
2. Willen zij toezeggen dat alle mogelijke maatregelen worden getroffen waarmee de overschrijding van de normen kan worden teruggebracht tot onder de wettelijke of de daarnaast afgesproken strengere normen? Of dit nu kan worden bereikt door hogere schermen, overkappingen of wat dan ook, er moet een aantal alternatieve mogelijkheden komen om de overlast terug te brengen.
 3. Willen zij toezeggen dat de mogelijke maatregelen worden besproken met de gemeentebesturen en de inwoners? De realistische actiecomités van inwoners moeten hierbij worden betrokken.
 4. Willen zij toezeggen dat de alternatieven en de mening daarover van de gemeentebesturen en de inwoners op de kortst mogelijke termijn aan de Kamer worden voorgelegd, waarna besluitvorming kan plaatsvinden?

Zijn de bewindslieden bereid om deze vier toezeggingen te doen? Dan kunnen wij kort na de zomer een definitief besluit nemen over het voor eens en altijd oplossen van de geluidsoverlast.

Voor de huidige situatie vraag ik welke maatregelen de bewindslieden zullen treffen om in ieder geval tijdelijk, tot er een definitieve oplossing is, te bereiken dat de overlast beneden de wettelijke normen blijft. Een ondernemer die een dag te laat zijn btw betaalt, krijgt een boete, maar hier is de overheid in overtreding.

Wie zal de geluidsnormen bewaken en wie zorgt voor de handhaving? De gemeenten zijn kennelijk niet bevoegd, de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van VROM kijken naar elkaar net als High Speed Alliance, NS en ProRail. Bij wet- en regelgeving moeten ook controle en handhaving worden geregeld en dat is nu niet gebeurd.

Ook vanuit Brabant en dan met name uit Breda krijgen wij dezelfde klachten als die wij al een half jaar krijgen uit Lansingerland en Kaag en Braassem. Hier tekent zich hetzelfde patroon af. De bewoners klagen en er worden informatiebijeenkomsten georganiseerd met HSA, NS en ProRail die zeggen dat het allemaal wel goed komt. Gezien het DCMR-rapport over Lansingerland verwacht ik dat de situatie in Breda hetzelfde is en dat het daar ook niet vanzelf goed komt. Daar doen zich andere complicaties voor zoals de combinatie met de snelweg. De geluidschermen die bijvoorbeeld goed werken om het geluid van de snelweg af te schermen, zouden wel eens een negatieve werking kunnen hebben op het geluid van de HSA. Kunnen de bewindslieden de Kamer op korte termijn informeren over de geluidsproblemen in Breda? Willen zij ook hier toezeggen dat linksom of rechtsom aan de wettelijke normen en eventueel toegezegde scherpere normen zal worden voldaan?

De exploitatie van de HSA is verontrustend. Ik wil graag worden geïnformeerd hoe het daar nu mee gaat. Een bezettingsgraad van de Fyra van 15% is immers niet geweldig.

Over de bediening van Den Haag en Breda loopt nog overleg met België. De minister spreekt van moeizaam overleg, maar ook van een constructief vervolgoverleg op 10 maart jongstleden. Wat is het nu? Ik wil graag resultaat zien en ik weet dat de minister dat ook wil. Wanneer worden de afspraken over de bediening van Breda en Den Haag eindelijk waargemaakt?

Voor de oplossing van het probleem van de elektromagnetische compatibiliteit wordt 37 mln. gevraagd. Dit betekent dat nu de helft is opgesoupeerd van de 36 mln. die nog beschikbaar is voor eventuele risico's. Waarom zouden wij dat moeten betalen? Wie is daarvoor aansprakelijk? De meerkosten zitten voor een deel in het NS-materieel. Moeten wij daarvoor betalen of de bouwer, de opdrachtnemer van de hogesnelheidslijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik probeer een korte samenvatting te geven van de gang van zaken van de HSL. Ik berijd een klein stuk van het tracé, een deel van de dienstregeling, met weinig mensen in de trein, een groot financieel tekort en verouderd materieel dat te veel herrie maakt. Normen kennen wij niet, er is niemand die handhaaft, maar voor de rest gaat alles goed. Als je er goed naar kijkt, is het natuurlijk buitengewoon tragisch.

Als ik de geluidsproblemen bij de kop pak, stel ik voorop dat het mij goed lijkt dat wij nu eens goed met elkaar spreken over de geluidsproblemen naast het spoor. Ik ben blij dat er mensen van het RONA op de publieke tribune zitten. Zij hebben veel werk verricht met betrekking tot de IJssellijn en de Twentelijn. Wij hebben aan de ministers gevraagd te reageren op de bevindingen van het RONA, omdat die van belang zijn. Die reactie hebben wij helaas nog niet ontvangen en dit bemoeilijkt het debat. Daarom is het van belang dat iedereen bij dit debat blijft.

Wat is er aan de hand? Als wij in Nederland nieuwe lijnen aanleggen, moeten wij aan de strengste eisen voldoen om te voorkomen dat de Raad van State ingewikkeld gaat doen en de lijnen niet kunnen worden aangelegd. Als een lijn er eenmaal ligt – of dat nu één of honderd jaar is – is er geen enkele normstelling meer. Of het nu gaat om geluid of om trillingen, onduidelijkheid is troef. Ik vraag het kabinet om daarover duidelijkheid te geven. Ik vraag het verder om duidelijk te maken wie verantwoordelijk is voor de handhaving. In het verslag van de minister in de VGR 26, schrijft hij dat hij niet kan handhaven. Wie kan dat dan wel? Over dit stukje lijn zal toch wel iemand de baas zijn en die moet zorgen voor de handhaving.

De heer **Jansen** (SP): De heer Koopmans is voorzitter van de vaste commissie voor VROM en hij weet dus ongetwijfeld dat er een wetsvoorstel voorligt tot wijziging van de Wet geluidhinder, dat wil zeggen integratie in de Wet milieubeheer. Volgens mij is het probleem niet zozeer dat er geen wetgeving wordt voorbereid, maar dat die wetgeving de lat lager legt. Dat is naar mijn mening een probleem. De bescherming van omwonenden van spoortrajecten en trouwens ook van wegen dreigt twee decibel slechter te worden. Acht de heer Koopmans dat acceptabel of is hij van mening dat dit van de baan moet?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, het grootste probleem is dat er geen duidelijke normen zijn. Wij moeten bij de aanleg van nieuwe wegen en nieuwe spoorlijnen nadenken over de vraag hoe dit zo verstandig mogelijk kan worden gedaan. Zo staat het ook in het verkiezingsprogramma van het CDA. Nu geven wij vaak vele honderden miljoenen uit om iets aan te leggen dat perfect lijkt, terwijl daarna blijkt dat er onduidelijkheid over de normen bestaat. Mijn fractie is voorstander van de behandeling van dat wetsvoorstel. Over de precieze inhoud en de normstelling ervan zullen wij in dat debat oordelen. Het kernprobleem is nu dat als je langs de IJssellijn woont en je te horen krijgt dat er 's nachts zo'n 90 goederentreinen van bijna een kilometer lang bijkomen, je in antwoord op de vraag naar de normen en de geluidsoverlast te horen krijgt: er ligt nu eenmaal een lijn en daarover mag gereden worden. Die systematiek kun je naar mijn mening niet langer volhouden in Nederland.

De heer **Jansen** (SP): In de nieuwe wet wordt geregeld dat voor bestaande eisen een geluidplafond kan worden ingevoerd. Het gaat dus niet alleen om nieuwe lijnen maar ook om bestaande lijnen, maar dat plafond ligt te hoog. Met andere woorden: er mag te veel herrie worden gemaakt op de bestaande lijnen. Dan kan het CDA toch heel simpel zeggen dat zij het met de SP eens is en ervoor kiest om het plafond te verlagen om zodoende de mensen langs de bestaande lijnen ook een fatsoenlijke rechtsbescherming te bieden?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga een fors deel met de heer Jansen mee, maar ik ga niet mee in de precieze normstelling. Dit zouden wij niet in dit debat moeten doen, nu het wetsvoorstel nog in behandeling is. Het is wel van belang dat die normen er komen en dat duidelijk wordt wie de verantwoordelijkheid voor de handhaving op zich neemt. Dit laatste levert nu tal van problemen op. Ik wijs erop dat in Venlo deze week weer sprake was van grote problemen. Huizen vertonen scheuren en dergelijke. Voor de overlast door trillingen of geluid is niets goed geregeld. Dat kan en moet echt beter.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb het probleem in november vorig jaar al aan de orde gesteld naar aanleiding van mijn bevindingen over de IJssellijn. Ik heb op 26 november 2009 een motie ingediend die mede is ondertekend door de heer Roemer van de SP. Ik heb de motie echter aangehouden omdat de regeringsfracties – dus CDA, PvdA en ChristenUnie die een meerderheid in de Kamer vormen – nog niet zo ver waren; zij meenden dat de regering dit eerst nog eens goed moest uitzoeken. Ik heb de motie aangehouden, want als ik haar zou intrekken, is zij helemaal weg en dan sta ik op achterstand. Begrijp ik goed dat het CDA de motie nu wel steunt als ik haar opnieuw indien? Dit zou betekenen dat er niet langer aparte normen worden gesteld voor geluid en voor trillingen en dat wordt overgegaan tot meting en handhaving.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, dat ben ik volstrekt met de heer Aptroot eens. Mijn fractie zal die motie dan ook steunen, want de regering heeft op dit punt haar beurt voorbij laten gaan. De communicatie is ook niet goed, zo houd ik de bewindslieden voor. Als je in Lansingerland komt of in Kaag en Braassem bijvoorbeeld zie je dat er een soort rapportenoorlog ontstaat. Actiegroepen en gemeentebesturen maken rapporten, ProRail laat weten dat het weer anders is, TNO en weet ik wie zijn erbij betrokken, maar niemand is tevreden. Ik roep het kabinet op om met de betrokken overheden en actiegroepen om de tafel te gaan zitten en te zorgen voor overeenstemming over de onderzoeksopzet. Dan komen er feiten beschikbaar die gedeeld worden door alle betrokkenen en kan de situatie van wantrouwen worden voorkomen die is ontstaan en die er zelfs toe leidt dat de betrokken gemeentebesturen met rechtszaken tegen de Staat dreigen. Zo'n situatie zou toch in Nederland niet mogen voorkomen. Naar mijn mening had dit door goede communicatie kunnen worden voorkomen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kan dus concluderen dat het CDA nu ook zegt dat de regering genoeg tijd heeft gehad en dat het de motie zal ondersteunen. Ik zal morgen hierover nog even overleg hebben en dan dien ik donderdag – nog net voordat de Kamer met verkiezingsreces gaat – de motie opnieuw in. Met de steun van de SP en het CDA, en eventueel nog andere fracties, hebben wij in ieder geval een meerderheid en dan zetten wij de regering klemvast.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is een terechte conclusie. Op dit punt moeten de zaken beter verlopen. Dit geldt voor tal van trajecten. Ik was overigens verbaasd en geschrokken toen tijdens mijn bezoek aan Lansingerland bleek dat de lijn die onder het Groene Hart doorgaat – dus onder de koeien door en die hebben nog nooit geklaagd – naar boven komt op het punt waar de mensen wonen. De heer Leers heeft destijds zijn pleidooi verloren, dat zij zo, maar het verwondert mij dat er na de aanleg van de lijn grote woonwijken zijn gebouwd op een hoog talud dat tegen de HSL aanligt. Ik ben Kamerlid en heb daar niet veel verstand van, maar toen ik op dat talud stond, heb ik mij wel afgevraagd hoe dit mogelijk is. Als je daar morgen een nieuwe HSL zou willen aanleggen, zouden de huizen gesloopt moeten worden. Wie bedenkt dit? Wil de

minister van VROM dit onderzoeken? Ter plekke wordt gezegd dat er een deal is gesloten met het ministerie van VROM en dat dit zo moest van het ministerie. Ik weet niet of dat waar is, maar het is belangrijk dat wij dit met elkaar doorrekenen, ook met het oog op de behandeling van het wetsvoorstel. Wij moeten elkaar dit soort ongein niet aandoen. Als er na de aanleg van een lijn nieuwbouw wordt toegestaan, zullen de bewoners zich in een actiecomité tegen die lijn verenigen.

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat vraag ik hoe het zit met de treinen. Wanneer komen nu eindelijk die treinen die minder lawaai maken? Als wij straks de feiten op een rij hebben staan, moet het kabinet aan de slag om te bezien welke alternatieven en mogelijkheden er zijn om bij overschrijding van de normen maatregelen te kunnen treffen. Mijn fractie sluit geen enkele mogelijkheid uit, geen afdekking, hogere schermen, of wat dan ook. Ik dring erop aan dat de minister zijn dienst opdracht geeft om hiernaar te kijken. Hij moet zijn diensten ook laten weten dat zij beter moeten communiceren. Ik heb al verwezen naar de situatie in Venlo waar ProRail gewoon zegt dat er vier maanden geleden al is gepraat. In de tussentijd rammelen de tegels van de muur bij de omwonenden. Je kunt dan niet met dit soort teksten volstaan.

Wij hebben al eerder uitgebreid gesproken over de problemen met het EMC. Op 1 juni 2009 zei de minister nog vol trots dat de Belgen ervoor hebben gekozen om gewoon door te rijden, maar HSA staat voor een meer uitgeteste benadering, et cetera, et cetera. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken. Welke zekerheid hebben wij nu? Hoe kunnen de storingen worden verklaard die nu optreden terwijl wij zeker wisten dat het betrouwbaar was, ten minste volgens de minister? Wie had volgens hem die storingen moeten zien aankomen? Wie had die moeten voorkomen? Hebben de partijen iets geleerd van de emc-problemen langs de Betuweroute?

Vorig jaar is er gesproken over de problemen met de Betuweroute. Nu ligt de laatste voortgangsrapportage voor. Heeft de minister de verklaring van conformiteit al getekend? Kan hij iets zeggen over het budget?

Ik kom nu op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het basisnet. Het is belangrijk dat hierover wordt nagedacht. De minister werkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de CDA-fractie steunt hem daarin. Als gevolg van dit programma moet er veel gebeuren op het spoor. Tijdens een werkbezoek aan Boxtel waar tweemaal twee sporen dwars door het dorp lopen, bleek duidelijk dat de motie-Koopmans/Boelhouwer die bij de behandeling van de begroting is aangenomen, moet worden uitgevoerd omdat de leefbaarheid in de betrokken gebieden wordt aangetast. Is de minister bereid om in overleg met de provincie Brabant en de betrokken gemeentebesturen voor het deel van Eindhoven tot Tilburg en van Eindhoven tot Den Bosch een uitgewerkt plan te maken voor de overwegen? Daar doen zich nog enorme leefbaarheidproblemen voor. Als die niet met het bedrag van 4,5 mld. kunnen worden opgelost, moet er of meer geld komen, of het PHS moet voor een deel worden ingekort. Als het vervoer van gevaarlijke stoffen of van andere vracht over andere lijnen moet gaan als gevolg van het PHS, mag de boodschap niet zijn: wij zien wel hoe we het oplossen. Nee, vooraf moet duidelijk zijn dat de problemen opgelost worden. Als dit niet het geval is, zullen wij delen van de PHS anders of niet invullen.

Het principe van het basisnet gevaarlijke stoffen is prima, maar het lijkt wel alsof er toch nog wat twijfel is. In Dordrecht en Zwijndrecht zijn nog grote problemen. Daar gaan veel treinen doorheen en er zijn veel maatregelen getroffen, maar de verbetering van het bestaande spoor heeft onvoldoende effect. Voor 2020 moet er iets gebeuren. Hoe zien de bewindslieden de ontwikkelingen in deze regio, zowel van het vervoer als van de openbare orde?

Ik ben blij dat er invulling wordt gegeven aan de motie-Van Heugten/Roefs over instrumenten voor gemeenten om aanvullende bouweisen te stellen.

Het basisnet wordt ontworpen op basis van de huidige inzichten. Kunnen de bewindslieden toelichten welke gevolgen dit zal hebben voor het treinverkeer, het gebruik van de bebouwing langs het spoor en het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor? Zal het vervoer voor 2020 meer toenemen dan werd verwacht? Voorkomen moet worden dat er dan over de weg wordt gereden omdat het spoor vol is. Voor de aansluiting Chemelot is een emplacement nodig. Dit levert nogal wat veiligheid op; dit is al eerder met trots gemeld. Hoe verloopt de aanpak, want er is natuurlijk wel een nieuw emplacement nodig voor, zoals dat zo mooi heet, de warme BLEVE-vrije samenstelling van treinen? Ik ben benieuwd naar de stand van zaken.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik vind het leuk dat de heer Koopmans het voorbeeld van Boxtel noemt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door dorpen, want de SP heeft in 1977, inmiddels al weer 33 jaar geleden, een grote actie gevoerd om het vervoer van gevaarlijke stoffen door het dorp te beëindigen. Er was toen een goederentrein ontspoord en een wagon begon LPG te lekken en dreigde in brand te vliegen. Dat is dus 33 jaar geleden en het CDA heeft volgens mij toch op zijn minst drie kwart deel daarvan mede in het bestuur gezeten. Hieruit blijkt dat dit een weerbarstige materie is en dat het hoog tijd is dat daar nu iets aan wordt gedaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik meen dat dit een interruptie is en dat scheelt de heer Jansen spreektijd. Ik zie die weerbarstigheid en dat er spanning is, is duidelijk, maar nu het Programma Hoogfrequent Spoor – waarvoor 4,5 mld. beschikbaar is – moet worden ingericht, moet er een aantal principiële keuzes worden gemaakt. Nu het geld er is, moeten wij de kans aangrijpen om de leefbaarheidproblemen op een aantal punten aan te pakken. Dit was eerder niet mogelijk doordat er geen geld beschikbaar was of doordat er geen oplossing te vinden was met de beschikbare middelen. Nu is het moment daar.

De heer **Jansen** (SP): Dat is erg fijn. Door het aanscherpen van de Wet geluidhinder voor de bestaande tracés, zowel voor de weg als voor het spoor, kunnen wij een belangrijke stap voorwaarts zetten. Wij kunnen er zo voor zorgen dat restruimte alleen kan worden volgereden als tegelijkertijd maatregelen worden genomen om de herrie en de overlast terug te dringen. Nu proberen spoorwegmaatschappijen alle restruimte zonder meer vol te rijden. Het is natuurlijk prima als het spoor in Nederland, ook het bestaande spoor, goed wordt gebruikt, maar dat vereist investeringen. Ik heb de indruk dat het kabinet op dit punt voor een dubbeltje op de eerste rang wil zitten. De IJssellijn is daarvan een voorbeeld, maar ook de bestaande situatie op de Brabantlijn bijvoorbeeld is op een aantal plaatsen hemeltemgend.

De aanpak voor het basisnet gevaarlijke stoffen slaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een aantal stappen over. Ik krijg hierop graag een reactie van beide bewindslieden. De beste strategie is naar mijn mening om te beginnen met een einde te maken aan het vervoer van gevaarlijke stoffen dat in principe kan worden vermeden door productie en consumptie op één plaats te concentreren. In de afgelopen decennia is steeds gediscussieerd over de chloortreinen. Dit is voor 90% opgelost doordat op een aantal plaatsen de productie en consumptie van chloor bij elkaar is gebracht. Voor ammoniak kan hetzelfde gebeuren. De ammoniak op het terrein van Chemelot in Geleen zou ter plekke bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt voor de productie van kunstmest. Hoe staat het daarmee? Ook daar gaan nog steeds grote stromen nodeloos over het spoor. Voor het voorkomen van vervoer over het spoor zou een soort Ladder van Lansink moeten worden ontworpen.

Een volgende stap zou zijn om te kiezen voor veiligere vervoermodaliteiten. Vervoer over het spoor is weliswaar veiliger dan vervoer over de weg, maar minder dan een pijplijn of vervoer over het water. Kunnen voor de grotere stromen, bijvoorbeeld voor het vervoer van brandbare stoffen uit de haven van Rotterdam naar Duitsland, initiatieven voor infrastructuur worden ontwikkeld zoals bijvoorbeeld voor grensoverschrijdende gasleidingen of hoogspanningsnetten, opdat voor de veiligste modaliteit kan worden gekozen?

Een volgende trede op de Ladder van Lansink zou zijn dat bufferzones langs het spoor worden gerespecteerd als een basisnet wordt aangegeven. Nu wordt in de spoorzones van een aantal steden gemarchandeerd met die bufferzones; die worden verdicht. Het gevolg is dat wij onszelf klem zetten als er stoffen langskomen. Wij houden onszelf voor de gek over de vuiligheid die wordt vervoerd.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat is een bufferzone in de ogen van de heer Jansen? Moeten er huizen worden gesloopt als daar niet aan kan worden voldaan? Of mogen de treinen dan niet rijden?

De heer **Jansen** (SP): In principe zijn beide mogelijk. Verder zou de frequentie kunnen worden verminderd; de breedte van de bufferzone is immers afhankelijk van het aantal treinen. De SP-fractie pleit ervoor dat de bufferzones worden afgestemd op het uiteindelijk maximale volume. Zo wordt voorkomen dat hetzelfde wordt gedaan met geluid dat achteraf pas wordt volgereden. Daar heeft de heer Koopmans bezwaar tegen gemaakt. Je moet uitgaan van een eindsituatie en de risicoanalyses moeten daarop worden gebaseerd. Dit kan betekenen dat je kiest voor een omleiding om een knelpunt heen of voor een bredere buffer. Het is aan de overheid om een duidelijke keuze te maken en de minister van VROM zou zich naar mijn mening hierin actiever moeten opstellen.

Een ander belangrijk punt is de investering in materieel en handhaving. Ik stel vast dat er nog veel inferieur goederenmaterieel over de Nederlandse sporen rijdt. Dit materieel zal voor een deel van Nederlandse maatschappijen zijn, wij zijn niet roomser dan de paus, maar ik vermoed dat er ook een aantal zwakke broeders op de Nederlandse sporen rijdt. Door een gerichte controle op de partijen die in het verleden relatief vaak tegen de lamp zijn gelopen, kan de kwaliteit van het materieel verbeteren.

De laatste stap is dat er gerichte investeringen worden gedaan om de veiliger samenstelling van treinen mogelijk te maken. Warm of koud BLEVE is een ingewikkeld begrip, maar het komt erop neer dat gevaarlijke stoffen uit elkaar worden gehouden die in combinatie risico's opleveren. Het is mijn fractie opgevallen dat de bezettingsgraaf van de pre-HSL op dit moment dramatisch laag is. Er rijden vooral lege stoelen rond en dat is erg vervelend. Dit kost de Nederlandse Staat geld, want hij is voor 90% aandeelhouder van HSA. Het is onacceptabel dat hiermee zo lang wordt doorgedaan. Ik dring erop aan dat de minister met een oplossing komt om de bezettingsgraad te verhogen. Een prijsverlaging lijkt de simpelste oplossing. De belangrijkste reden voor mensen om niet voor deze trein te kiezen, is immers dat hij veel duurder is. Maak de trein goedkoper en per saldo zal dit ook voor de Nederlandse Staat gunstiger zijn.

Mijn fractie heeft er de afgelopen jaren steeds voor gepleit dat de Beneluxtrein in tact wordt gehouden, ook als de HSL voor 100% rijdt, omdat er altijd behoefte zal zijn aan goedkoper en regionaal vervoer over de aanpalende lijnen. Ik heb de indruk dat de minister zich niet ten volle inzet voor het handhaven van de Beneluxtrein nadat de HSL voor 100% in bedrijf is. Ik krijg graag de verzekering dat er een doorgaande verbinding blijft tussen Den Haag en Brussel, bijvoorbeeld door het aan elkaar knopen van de bestaande Nederlandse en Belgische intercitylijnen.

De rookontwikkeling in de Schipholspoortunnel is verontrustend, want in zo'n situatie kan er snel een ramp ontstaan; de tunnel is immers een van

de drukst gebruikte spoortunnels in Nederland. De minister schrijft in zijn brief van 1 april jongstleden dat is gebleken dat de spoorbedrijven niet zijn ingericht op slagvaardig en effectief handelen tijdens de eerste minuten van het brandincident in de Schipholspoortunnel. De procedures zijn hierop onvoldoende toegespitst, maar in de actiepunten is hiervan niets terug te vinden. Het lijkt mij logisch dat je juist de eerste minuten probeert om het probleem zo klein mogelijk te houden. Waarom wordt er dan geen specifieke actie op dit punt ondernomen? Daarmee kan in voorkomende gevallen het aantal slachtoffers zo klein mogelijk worden gehouden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ook de PvdA ziet met lede ogen dat de treinen die nu van het HSL-net gebruikmaken, voor het grootste deel leeg zijn. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Daarom is het goed dat wordt nagedacht over de vraag welke andere mogelijkheden er zijn. Als je trouwens langs de A16 naar België rijdt, zie je iets merkwaardigs, want op het station tien kilometer over de Nederlandse grens stoppen treinen die uit Antwerpen komen over het HSL-spoor. Waarom kunnen die niet gewoon doorrijden? Die semisnelle verbinding zou er toch ook moeten komen. Wat is erop tegen om die treinen te laten doorrijden tot Breda? Is het nu echt zo moeilijk om dit voor elkaar te krijgen? Ik daag de minister uit om dit op de kortst mogelijke termijn te regelen en hiermee een begin te maken. Het spoor is helemaal klaar en het kan kennelijk.

Ik heb met verbazing geconstateerd dat het produceren van geluid leidt tot de productie van een enorme stapel rapporten zonder dat dit naar de mening van de omwonenden iets oplost. De normen worden overschreden en voor een deel zijn er misschien zelfs geen normen, maar dit neemt niet weg dat metingen aan de gevel wel uitwijzen dat mensen flinke overlast ondervinden. Zij zijn wanhopig en dit kan zo niet doorgaan. Ik roep de minister op te voorkomen dat er rechtszaken tussen overheden ontstaan. Ik vraag hem toe te zeggen dat de overschrijdingen op zeer korte termijn worden teruggedrongen. Denk eens in termen van oplossingen en niet in termen van het volgende rapport.

Hetzelfde geldt ook een beetje voor het Programma Hoogfrequent Spoor en de IJssellijn. Veel mensen hebben ons weten te vinden. Mijn collega Roefs heeft werkbezoeken afgelegd en ik ken het gebied zelf ook, ik kom er ook regelmatig met de trein langs. De plaatsen langs het spoor zoals Rheden constateren tot hun grote schrik dat er naast alles wat er nu rijdt, misschien nog wel 90 goederentreinen bijkomen terwijl daar – om de woorden van de heer Koopmans te gebruiken – de tegeltjes nu al spontaan van de muur springen. Wat zullen de bewindslieden doen om die problemen op te lossen? De bewoners hebben er recht op dat hierover op de kortst mogelijke termijn duidelijkheid ontstaat.

Ik ben er voorstander van dat het gebruik van het spoor wordt gemaximaliseerd en dan met name het personenvervoer. Dit is een uitstekende methode om er mede voor te zorgen dat de fileproblematiek wordt opgelost. Als dat lukt, kan er geld worden bespaard op de wegenbouw wat weer kan worden gebruikt om dit programma uit te voeren, inclusief het oplossen van de knelpunten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een ander groot probleem. Het is een goede zaak dat het Basisnet Spoor zich in een afrondende fase bevindt. Bij het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is er wel het risico dat spoorlijnen per definitie door dichtbevolkte gebieden gaan, met uitzondering van de Betuwelijn.

Die Betuweroute is er niet voor niets en biedt een extra mogelijkheid voor het transport van goederen. Het probleem daar is dat voor de aansluiting op de Betuweroute gebruik moet worden gemaakt van bijvoorbeeld Kijfhoek. Dit levert grote problemen op voor Dordrecht omdat alle treinen met gevaarlijke stoffen eerst door de stad rijden en bij Kijfhoek aan elkaar worden gekoppeld en gerangeerd alvorens zij kunnen verder rijden. Hoe

denkt de minister dit probleem op te lossen? Hoe denkt hij het gebruik van de Betuweroute te kunnen stimuleren? Is het prijsmechanisme zodanig dat het voor vervoerders aantrekkelijker is om gebruik te maken van de Betuweroute? Ik vrees dat dit niet het geval is. De Betuweroute is een «dedicated» spoorlijn die speciaal is ingericht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Prijsverlaging is een mogelijkheid om het gebruik te bevorderen, maar prijsverhoging voor het andere spoor eveneens. Ik heb al vaker gezegd dat de risico's moeten worden gekapitaliseerd bij vervoer over het basisnet. Reken nu eens uit hoeveel geld daarmee is gemoeid en breng dat prijskaartje in rekening bij degenen die ervoor kiezen om van het gewone spoor gebruik te maken in plaats van de Betuwelijn. Die prijs is inherent aan het gebruik van die lijn en daar kan Europa naar mijn mening geen enkel bezwaar tegen hebben. De Brabantse Stedenrij, Dordrecht en een groot aantal andere plaatsen en straks misschien ook wel de mensen die langs de IJssellijn wonen, zullen de regering daar zeer dankbaar voor zijn, want iedereen maakt zich zorgen over de overschrijding van het groepsrisico dat nog steeds aan de orde is.

De commissie Transport gevaarlijke stoffen heeft een aantal bezwaren en aanvullende eisen geformuleerd. In hoeverre wil de minister daaraan tegemoetkomen of denkt hij de bezwaren te kunnen wegnemen? Een van de conclusies is dat de groeimogelijkheden van het goederenvervoer na de invoering van het Basisnet Spoor te zeer worden beperkt. Hoe denkt de minister hierover?

In Limburg bestaan al langer plannen om het vervoer van gevaarlijke stoffen met specifieke maatregelen aan te pakken. Dit kost 38 mln. en de regio wil daarvan 10 mln. betalen. Deze voorstellen zijn in het MIRT opgenomen, maar het is mijn fractie veel waard als hier extra vaart achter wordt gezet. De veiligheid van bewoners in de regio is daarmee zeer gediend. Is de minister bereid om na te gaan of dit probleem met voorrang kan worden opgelost? Zo niet, dan overweeg ik een motie in te dienen om de minister te bewegen om na te gaan of dit met voorrang kan worden opgelost.

Als je regelmatig op het perron op de trein staat te wachten, zie je veel goederentreinen voorbijkomen. Dan blijkt dat het lawaai per wagon anders is. Er zijn stille wagons met heel veel lading, maar andere wagons met dezelfde lading die werkelijk een oorverdovend lawaai veroorzaken. Dan kun je echt geen gesprek meer voeren en ben je geneigd om je handen voor je oren te houden. Wat kan de minister doen om te bereiken dat er meer gebruik wordt gemaakt van die geluidsarme wagons? Is het mogelijk dit te stimuleren? Wil hij daarover nadenken en de Kamer daarover op korte termijn rapporteren?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin mijn bijdrage met het rapport over de brand in de Schipholtunnel. Ik heb dit nauwkeurig gelezen en ik deel de conclusie die onder andere FNV Bondgenoten uit dit rapport trekt. Er is een beeld ontstaan dat iedereen verantwoordelijk is voor iedereen en tegelijkertijd niemand voor iemand. Bij een echt grote brand had het echt heel verkeerd kunnen aflopen en daar moet je natuurlijk niet aan denken. Ik steun de maatregelen die de minister aankondigt, maar ik krijg graag ook een reactie op alle suggesties die de bonden doen om de risico's verder te beperken. Die reactie kan voor een deel schriftelijk worden gegeven, maar het lijkt mij goed dat hierop wordt ingegaan. Ik noem een aantal punten.

Machinisten, conducteurs en ander treinpersoneel mogen pas diensten draaien op treinen die door tunnels rijden als zij een adequate training hebben gehad waarin zij leren hoe zij moeten handelen bij een incident in een tunnel. Dit lijkt mij volstrekt logisch. Ook spoorwegpersoneel en hulpverleners zouden jaarlijks moeten oefenen voor een dergelijk incident waarbij ProRail als spoorbeheerder de verantwoordelijkheid heeft en de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht houdt. Zorg voor uniformiteit bij

de bouw van tunnels en verhoogde en verdiepte spoordelen zodat vluchtwegen op elkaar lijken. Bouw zo nodig een tunneloefencentrum. Ik krijg graag een reactie van de minister op die punten.

Het geklungel rond de HSL houdt maar niet op. De bezettingsgraad is tragisch laag, maar dat verbaast mij niet gelet op de gierend hoge tarieven. Volgens mij moet je de prijs dichter bij de reguliere prijs brengen. Mensen hebben wel een voordeel doordat het sneller gaat, maar ook een nu nog te groot nadeel doordat de trein duurder is. Dan valt de keuze anders uit. Ook onderweg gaat er nog het nodige mis. Een ritje naar België loopt daardoor nogal eens uit op een ritje met de boemel. Een punctualiteit van 65% is wat dit betreft veelzeggend en is nog niet helemaal wat wij ons ervan hadden voorgesteld. Het is toch pijnlijk dat snelle treinen in Italië en Zwitserland probleemloos in gebruik worden genomen, terwijl wij maar blijven voortklungelen.

De minister neemt nu zijn verantwoordelijkheid bij de technische problemen met de beveiligingssystemen. Ik kan mij daar uit politiek oogpunt wel iets bij voorstellen, maar de vraag is wel waarom de minister dit geharrewar van de vele andere betrokken partijen accepteert. Het lijkt mij nu toch wel eens tijd om met de vuist op tafel te slaan. Ik krijg hier graag een reactie op van de minister.

Ik ben verbaasd dat de problemen met de beveiligingssystemen tijdens de uitgebreide testfase niet naar voren zijn gekomen terwijl er sinds 2003 sprake is van risico's met EMC. Hoe kan dit worden verklaard? Daar test je toch voor? Wat betekent het als een spoor na uitgebreide testen als veilig wordt vrijgegeven maar even later blijkt dat dit niet het geval is? Dit baart mij zorgen, want dit is geen kinderspeelgoed. Als er na de testfase zo veel kon misgaan, waren de testen naar mijn mening niet goed of ze zijn niet deskundig uitgevoerd. Of zijn wij niet eerlijk voorgelicht over de testfase? Ik krijg hierover graag opheldering.

De andere woordvoerders hebben al gesproken over de geluidsoverlast langs het spoor. Ook de fractie van GroenLinks maakt zich hier zorgen over. De situatie in Lansingerland maar ook op andere plaatsen duidt er op dat er gebrek is aan departementale afstemming. Nu vindt er een soort stille diplomatie plaats tussen de departementen, wordt er met verschillende monden gesproken, wordt er met rapporten geschoven en worden onderzoeken steeds opnieuw gebruikt, maar intussen zijn de omwonenden de klos, want zij zitten in de herrie. Natuurlijk is het belangrijk dat het spoor goed en intensief wordt gebruikt, maar dit mag er niet toe leiden dat omwonenden achter in de rij moeten aansluiten. Het duurt te lang voordat de problemen van de geluidsoverlast worden opgelost. Waarom wordt hier zo mee gesjoemeld? Keer op keer moeten wij hier bijna Kamerbreed op terugkomen, omdat de terechte klachten van de omwonenden niet worden gehoord of dat daar niets mee wordt gedaan. Mijn fractie is deze langzaamaanactie tussen de ministeries spuugzat. Er moet nu snel een oplossing komen.

Ik ben blij dat de Beneluxtrein nog rijdt in 2011. Ik ben geneigd om met de opvolger van de minister te gaan praten over zijn merkwaardige stelling dat NS Internationaal beslist of die trein uit de dienstregeling wordt gehaald. Ik wijs erop dat de Kamer een motie heeft aangenomen waarin de randvoorwaarden daarvoor zijn verwoord. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

Af en toe kruis je met een trein de Betuweroute en zie je er zo waar een trein overheen rijden. Dit kan zo maar gebeuren, omdat er sinds januari al 300 treinen per week van het spoor gebruikmaken. Er zit dus wel enige beweging in de zaak. Ik ben daar blij mee. Nu de lijn er eenmaal ligt, kan er ook maar beter over worden gereden. Ik heb echter bedenkingen bij het feit dat de hoofdsponsor van het spoor, de Nederlandse Staat, nu ook weer blijft bijspringen om de lijn beter te laten renderen. Via allerlei ingewikkelde afspraken met exploitant Keyrail lapt het ministerie nog maar eens wat miljoentjes bij. Dit is te gek voor woorden. De minister laat

nu een marktverkenning uitvoeren om de boel rond 2012/2013 rendabel te krijgen. Ik verzoek hem met klem in dat onderzoek ook de mogelijkheid van routedwang te laten verkennen als stok achter de deur voor spoorvervoerders die nog steeds via andere routes rijden, gewoon omdat het hen zo uitkomt. De minister stelt in antwoord op feitelijke vragen dat routedwang alleen in uitzonderlijke situaties is toegestaan, maar niet om economische redenen. Hij noemt veiligheid, dat is nogal relevant in dezen. Volgens mijn informatie kan ook leefbaarheid zo'n reden zijn. Ik vraag de minister daarom nogmaals en met klem om dit scenario voor leefbaarheid en veiligheid in de verkenningen mee te nemen, want de Betuweroute is ook wat leefbaarheid betreft zwaar te prefereren boven andere lijnen. Regel dit nu gewoon! Dit is misschien nog een laatste goede daad die de minister kan verrichten.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Steunt mevrouw Van Gent mij in het idee om de lasten gemoeid met vervoer over ander spoor te kapitaliseren? Als wij die in beeld krijgen, kunnen die in de prijs worden verdisconteerd en wordt de Betuweroute vanzelf aantrekkelijk. Is zij het daarmee eens? Als dat het geval is en de minister is het onverhoopt niet met ons eens, kunnen wij misschien samen een motie indienen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Boelhouwer doet een interessante suggestie. Ik wacht de uitwerking van het prijskaartje af, maar ik ben het met hem eens dat wij er alles aan moeten doen om een beter gebruik van de lijn te bevorderen. Wij zijn het er verder over eens dat de leefbaarheid en de veiligheid zijn gediend met een verschuiving van het vervoer naar de Betuweroute. Ik ga ervan uit dat Europa zich daar niet tegen zal verzetten. Ik herhaal dat dit wellicht een laatste goede daad van de minister kan zijn. Hij kan dan met een gerust hart met vaderschapsverlof, een permanente pappadag.

De minister schrijft in zijn brief van maart over het BLEVE-vrij samenstellen van treinen dat hij werkt aan een soort raamconvenant. De fractie van GroenLinks heeft daar vrede mee. Hij gaat nu na of er binnen dit convenant verschillende afspraken met bedrijven kunnen worden gemaakt. Ik word zo langzamerhand echter wel een tikkeltje ongeduldig. Kan ik erop rekenen dat dit convenant in 2010 wordt afgesloten? Ook op dit punt krijg ik graag een toezegging van de minister.

Minister **Eurlings**: Allereerst een welgemeende felicitatie aan de voorzitter. U werkt op uw verjaardag hard voor een belangrijke zaak, want dit debat is niet onbelangrijk.

Ik heb veel gelezen over de klachten over de HSL. Ik ben zelf een keer gaan luisteren zonder camera's en ik kreeg toen een beeld van een trein die door een bak grind knalt. Het is een heel ander geluid dan je gewend bent langs spoorlijnen. Ook daarom heb ik eerder gezegd dat de regering de klachten over de geluidsoverlast van de HSL-Zuid uitermate serieus neemt. Ik herhaal dit nu nog eens. Ik heb ook gezegd dat de waarden die in het Tracébesluit zijn vastgelegd, volledig zullen worden gerespecteerd. Dit is een stevige uitspraak, want er was altijd wel enige flexibiliteit mogelijk, maar die mogelijkheid is er nu niet. Ik zeg het hier nog eens «for the record». Het mag niet voorkomen dat omwonenden niet die bescherming krijgen die de wet hen garandeert. Punt uit!

Nu volgt er nog een uitspraak. Ik zeg nadrukkelijk dat ik op voorhand geen enkele maatregel uitsluit om ervoor te zorgen dat het geluid van de HSL-Zuid binnen die waarden blijft. Wij zullen onze hersens moeten pijnigen over de vraag hoe een en ander moet worden gefinancierd, maar als het nodig is, zullen er aanvullende maatregelen worden genomen. Ik kan het niet duidelijker zeggen dan ik nu doe.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik twijfel niet aan de intentie van de minister, maar wij hebben een aantal maanden geleden een zelfde soort discussie met elkaar gevoerd. Toen heeft de minister dezelfde behartigenswaardige woorden gesproken. Ik wil gewoon weten op welke termijn dit probleem is opgelost, want je lost de zaak niet op met een beetje schaven en slijpen en schuren. Er zijn drastische maatregelen nodig. Wat zal de minister concreet doen en op welke termijn?

Minister **Eurlings**: Ik kom zo op de termijnen terug. Laat ik ook eens graven in mijn geheugen. De uitspraken in andere debatten gedaan, worden veelvuldig aangehaald, maar ze worden soms wel in een ander daglicht gezet. Ik herhaal de garantie die ik eerder heb gegeven, daar hecht ik aan. Toen ik die in de Kamer had uitgesproken, hebben mensen wel tegen mij gezegd dat ik niet zo ver had moeten gaan, want dat gaat misschien veel geld kosten. Ik heb toen geantwoord dat het dan maar veel geld moet kosten. Als het nodig is, gebeurt het en wordt dit gerealiseerd. De vraag is vervolgens over welk probleem wij nu eigenlijk spreken. Ik heb eerder gezegd dat het een heel verschil is of het een redelijk tijdelijk probleem is als gevolg van de oudere traditionele treinen die eigenlijk nooit op dit spoor hadden moeten rijden, maar helaas is het nu niet anders, of dat het een probleem is dat zich bij AnsaldoBreda blijft voordoen. Dan is het probleem aanzienlijk groter. Dit onderscheid heb ik in vorige debatten nadrukkelijk gemaakt.

Wij hebben een aantal maatregelen aangekondigd. Sommige ervan lijken misschien wat vreemd, maar zij zijn verbonden aan het materieel dat tijdelijk over deze lijn rijdt en niet geschikt is voor die baan. Die baan is theoretisch gezien – ik kom straks op de praktijk – ontworpen voor hogesnelheidstreinen. Wij kiezen voor akoestisch slijpen, dat wil zeggen de tijdelijke treinen stiller maken, en verrichten metingen aan de toekomstige hogesnelheidstreinen want wij willen weten hoe het geluid werkelijk zal zijn. Ik vertrouw op voorhand geen enkel onderzoek meer; ik wil het nu weten. Daarnaast zal de effectiviteit van de geluidsmaatregelen worden beoordeeld, ook voor de uiteindelijke situatie. Ik heb dit allemaal gezegd toen de eerste trein net over het spoor had gereden. Ik kwam rechtstreeks uit de ministerraad en ik heb er toen geen misverstand over laten bestaan. Indien blijkt dat in de uiteindelijke situatie de waarden van het Tracébesluit worden overschreden, zullen de maatregelen hoe dan ook worden genomen wat ze ook kosten. Het kan niet anders en ik wil het ook niet anders. Vanaf de start van de dienstregeling is de geluidsemisatie van de treinen op de HSL-Zuid gemeten en wij zullen dat blijven doen. Uit de eerste metingen vorig jaar bleek dat de geluidswaarden van het Tracébesluit zouden worden overschreden als de huidige treinen zonder maatregelen gedurende een heel kalenderjaar zouden blijven rijden. Ik heb tijdens het vorige debat ook gezegd dat de geluidsoverlast vooral wordt veroorzaakt door dat tijdelijke materieel. Dat is het beeld van dit moment. Door het contact van de rails met de ruwe wielen van het tijdelijk materieel ontstaat het geluid waarvoor de schermen van de HSL-Zuid niet zijn ontworpen. Er is sprake van geknetter dat – als ik mijn eigen niet-technische woorden mag gebruiken – de indruk wekt dat de trein door een bak grind wordt getrokken.

Direct na het vorige debat heb ik met ProRail, Infrasppeed en NS Hispeed maatregelen getroffen. Zo zijn de rails vorig jaar akoestisch geslepen en heeft NS Hispeed de wielen gladder laten maken; gladdere wielen op het spoor zorgen immers voor minder geluid. Sinds april zijn de nachtelijke positioneringsritten geschrapt. Daardoor is er minder overlast in de nacht, maar daarmee zijn wij er zeker nog niet met het tijdelijke materieel. De belangrijkste maatregel zal het afschakelen van de blokkenrem zijn. De inspectie heeft inmiddels het inzetcertificaat verstrekt. De blokkenrem maakt de wielen ruw. Door het remmen vlakken de wielen af en ontstaan op de ronding vlakke stukken die ertoe leiden dat er geen vloeiend contact

meer is tussen de wielen en de rails. Als het remblok is verwijderd, blijven de wielen permanent glad en wordt afvlakking voorkomen. Het geknetter en geratel moet dan over zijn. Om die blokkenrem te kunnen afschakelen, moet er een heel traject worden doorlopen en dat valt niet mee. In februari zijn testritten gemaakt om de remkracht van de trein met afgeschakelde blokkenrem te meten. Uiteindelijk zijn analyses uitgevoerd op deze remproeven. De methode van beremming is enkele weken gelukkig goedgekeurd door de inspectie. Ook hier geldt natuurlijk «never compromise on safety».

Nu de toelating rond is, kan ik u de verheugende mededeling doen dat het tijdelijk materieel wordt omgebouwd. Gisteren is een begin gemaakt met de werkzaamheden om ieder rijtuig van het oude materieel, als ik het zo mag noemen, om te bouwen. De wielen worden glad gemaakt en de blokkenrem wordt eraf gehaald. Ik kan toezeggen dat alle traditionele treinen in de tweede week van juni deze behandeling hebben ondergaan. De wielen moeten dan glad zijn en blijven. Wij verwachten hier veel van en wij zullen in de praktijk meten wat dit met het tijdelijk materieel oplevert. Volgens de meest recente berekeningen van TNO zullen de geluidswaarden van het Tracébesluit met deze maatregelen in 2010 niet worden overschreden. Ik wil het echter zeker weten en daarom zal er worden gemeten. Meten is weten!

Dat wat de korte termijn betreft, maar nu de vragen over het materieel op langere termijn. De hamvraag is of wij er al zijn als dit lukt of dat er fouten zijn gemaakt in de berekeningen of de constructie. Dat hoop ik niet, maar ik sluit dit niet op voorhand uit, want ik sluit helemaal niets meer uit. De vraag is dus of dit een langdurig probleem is of een probleem dat zich vanzelf oplost. Daarom zullen er op korte termijn metingen plaatsvinden achter de geluidschermen als de Thalys met 300 kilometer per uur over de baan rijdt. Ook de geluidsemisatie van het V250 zal achter de geluidschermen worden gemeten. Verder zal de effectiviteit van de geluidsmaatregelen, waaronder de geluidschermen, worden geanalyseerd. De komende tijd zal de geluidsoverlast van de HSL dus voortdurend worden gevolgd. Er zijn inmiddels drie Ansaldo-treinen, maar het is bekend dat het materieel akelig laat wordt geleverd. Die drie treinen kunnen nu worden ingezet en alle metingen zullen in juli worden uitgevoerd.

De voorzitter: Ik geef het woord aan mevrouw Van Gent voor een interruptie. Ik stel voor dat in deze termijn drie interrupties per fractie zijn toegestaan.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Ik heb twee vragen in vervolg op mijn eerdere vragen. Als de blokkenrem in de tweede week van juni van alle rijtuigen is verwijderd, blijft de geluidsoverlast dan binnen de wettelijke normen? Begrijp ik het goed dat de minister is of niet de garantie kan geven dat met het nieuwe materieel kan worden voldaan aan de wettelijke norm en de bovengrens? Ik hoor zo veel twijfel in zijn stem en die twijfel spreekt ook uit de stukken. Dat baart mij zorgen. Tot nu toe werd ervan uitgegaan dat met een paar houtje-touwtje oplossingen de geluidsoverlast van het tijdelijke materieel kon worden teruggedrongen. Met het nieuwe materieel zou er een einde komen aan de problemen, maar daar lijkt nu wel weer licht tussen te zitten. Ik krijg hierover graag opheldering.

Minister Eurlings: Ik heb geen enkele twijfel. Vanaf de allereerste dag dat ik hierover ook maar iets heb gezegd, heb ik beslist gezegd dat wij linksom of rechtsom binnen de wettelijke normen moeten en zullen blijven. Dat laat ik niet los. Daarom heb ik dit hier nog eens herhaald. Als je daarvan uitgaat, namelijk dat je linksom of rechtsom niet boven de normen mag uitkomen, is er geen sprake van vooringenomenheid. Als ik de modellen erbij neem, kan ik hier een prachtig verhaal houden waarin ik in twintigvoud de theoretische argumenten zou kunnen voordragen

waarom het op termijn zou moeten kloppen. Ik ga echter nergens vanuit, ik wil het gewoon weten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was mijn vraag niet. Ik begrijp best dat de minister dit wil, maar de vraag is of het ook gebeurt. Daar hebben wij het vandaag over. De geluidsoverlast zal niet worden opgeheven door goede voornemens, vrees ik.

Minister **Eurlings**: Als mevrouw Van Gent wil dat dit gebeurt, is het antwoord dat ik zojuist heb gegeven, het best mogelijke. Als ik nu zou zeggen dat ik ervan uitga dat het eindmaterieel stil genoeg is, zou ik een grote vooringenomenheid tonen. De modellen laten het zo zien en de berekeningen wijzen het ook uit, maar ik wil het weten. Ik hecht alleen nog maar waarde aan gevalideerde metingen. Die zijn voor mij leidend en niet het theoretische gepalaver. Ik ga uit van wat er in de praktijk gebeurt, dat is voor mij de beste garantie. Het feit dat ik niet hoog opgeef over alle modelberekeningen van de afgelopen jaren van een trein die er nog niet was, is geen teken van twijfel, maar een teken van de beslistheid om in de praktijk de bescherming te bieden die nodig is. Die zekerheid verdienen de mensen.

De blokremmen zijn in de tweede week van juni afgeschakeld en dan moet de situatie zo zijn als mevrouw Van Gent schetst, namelijk dat de geluidsoverlast binnen de normen blijft. Zo niet, dan hebben wij een probleem. Zo simpel is het. Ik kan het niet anders maken. Het is zwart-wit. Wij moeten dan meten hoe de praktijk is. Volgens de verwachtingen van TNO en de eerste metingen zal het geluid dan onder de normen blijven, maar ook hier geldt: meten is weten. Pas als de metingen zijn verricht en de uitslagen bekend zijn, zijn wij ver genoeg.

Ik heb al gezegd dat dit zo lang heeft geduurd omdat een heel proces moet worden doorlopen voordat de inspectie toestemming geeft om de blokremmen af te schakelen en zij toch een veiligheidsgarantie afgeeft. De remkracht en de remzekerheid moeten natuurlijk op het vereiste niveau blijven om te voorkomen dat een trein doorschiet als er een noodstop wordt gemaakt. De treinen worden nu, «as we speak», omgebouwd en het tijdelijk materieel moet binnen enkele weken binnen de normen passen. Dan ben ik nog minister en kan ik daarop worden aangesproken. Mevrouw Van Gent sprak over mijn laatste goede daad, maar ik ben nog wel wat van plan, ook heel veel schoppen in de grond voor de weg trouwens.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): First things first.

Minister **Eurlings**: Zeker, maar de rekening kan nog met mij worden opgemaakt. Ik zal er nog zijn als demissionair minister als de resultaten van deze maatregelen zichtbaar worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb gevraagd wat er half juni gebeurt. De minister zegt dat hij de testen moet afwachten omdat hij niet zeker weet of het materieel dan binnen de normen blijft. Het is al bijna half juni en het lijkt mij logisch dat de minister dan nu al over een plan B beschikt voor het geval de resultaten tegenvallen. Ik wil nu precies weten hoe het zit, want anders zitten wij hier straks weer en is er nog niets gebeurd.

Minister **Eurlings**: Laten wij eerst kijken naar de situatie. Er zijn tal van mogelijkheden voor een plan B, maar dan moet eerst de noodzaak van een alternatief plan vaststaan. Ik voorspel dat het veel geld zal kosten als wij echt maatregelen moeten treffen. Dan moeten wij elkaar diep in de ogen kijken. Ik herhaal dat mensen schrokken toen ik zei dat wij de normen niet zullen overschrijden. Wij hadden kunnen proberen om enige

flexibiliteit te vinden, maar dat doe ik niet. Als het niet klopt, klopt het niet. Dit geldt ook voor het tijdelijk materieel waarvan wij eind juni weten hoe het werkt. In juli gaan wij volop testen met de drie Ansaldotreinen en dan zal het langetermijnbeeld zichtbaar worden. Op een gegeven moment zal blijken of het deugt of niet. Als het niet deugt, moeten er misschien hogere schermen komen of moet er gedeeltelijk worden overkapt. Ik ben daar echter pas aan toe als blijkt dat dit nodig is, enerzijds met het oog op de megaoperatie die dat zal vragen, anderzijds met het oog op de rechtsgelijkheid voor veel mensen die langs het spoor wonen op andere plaatsen in het land. Ik weet dat er goed wordt meegeluisterd door mensen uit andere regio's in Nederland.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vermoed dat de zaal vol zit met mensen die hetzelfde denken als ik, namelijk het klinkt wel redelijk wat de minister zegt, maar kan het niet wat preciezer? Laat ik de vraag wat preciezer stellen. Wat zijn de normen? Kan de minister die nu precies beschrijven? Dan weet iedereen welke normen – welke getallen – waar gelden. Dus welke normen gelden bij de IJssellijn en bij de HSL? Verder vraag ik de minister of hij bereid is om met de betrokken gemeentebesturen en actiegroepen na te denken over de meetprotocollen. Hij refereert aan TNO. De gemeente Lansingerland heeft door DCMR een rapport laten opstellen dat een totaal andere uitkomst oplevert. Iedereen in deze zaal en ik ook, denken nu: ja, het zal wel. Wij willen zekerheid hebben. Beide bewindslieden moeten toch kunnen communiceren met de regio? Ik dring erop aan dat zij overeenstemming bereiken over de protocollen en dat daarna wordt gemeten. Dat moet heel snel, het mag geen maanden meer duren, want de mensen die langs de sporen wonen, hebben daar geen trek meer in en ik ook niet. De derde vraag is natuurlijk hoe de minister zal handhaven. Dit sluit aan op de vraag van mevrouw Van Gent wat er nu precies zal worden gedaan. Wij kunnen hier wel zeggen dat het geluid binnen de normen moet blijven, maar als dit niet het geval is, wat dan?

Minister **Eurlings**: De normen voor de IJssellijn en het spoor op andere plaatsen zijn hetzelfde; ze zijn opgenomen in het Tracébesluit waarin wordt uitgegaan van 57 dBA.

De meet- en berekenmethode verschilt niet van plaats tot plaats, want dat zou alleen maar tot willekeur kunnen leiden. De methode wordt volgens het Bereken- en meetvoorschrift van het ministerie van VROM uitgevoerd. Inmiddels is een tussenrapportage gepubliceerd van het onderzoek dat lokaal wordt uitgevoerd door DCMR. Dit is gebaseerd op metingen die zijn gedaan in opdracht van de gemeente Lansingerland. Ik vind iedere toevoeging aan het onderzoek prima, maar wij moeten wel precies zijn. Misschien is het goed dat ik daar nu op inga, dan heb ik in twee minuten het verhaal rond. Uit de notitie van DCMR – let wel dit is een tussenrapportage over het onderzoek – blijkt dat, ondanks het feit dat er op een andere manier is gemeten, de waarden van het Tracébesluit worden overschreden als het tijdelijk materieel zonder aanpassing doorrijdt. Ik heb dit hier niet tegengesproken, sterker nog, ik heb gezegd dat dit ook mijn beeld is. Daarom moet het afschakelen van de remblokken echt effect hebben. Zo niet, dan zitten wij «in the troubles».

De DCMR-notitie gaat uit van behoorlijk wat aannames bij het uitvoeren van de berekeningen voor toekomstige situaties. Overigens praten wij nu nog steeds over een tussenrapportage. Ik ben van mening dat wij pas echt een oordeel kunnen vellen als de eindrapportage beschikbaar is. Ik kom hier later uit en te na schriftelijk op terug, en detail, opdat alles verifieerbaar is en de deskundigen zich erover kunnen buigen. Ik ga niet tegen een regio in en ik zal niet zeggen dat de aannames flauwekul zijn. Ik zeg wel dat de beste werkwijze naar mijn mening is gebaseerd op metingen en niet op aannames. DCMR zal in juni een definitief rapport uitbrengen.

Ik zal daar, zoals gezegd, uit-en-te-na op reageren. Als daar nog aannames instaan, zal ik die van een mening mijnerzijds voorzien. De metingen van het tijdelijk materieel in juni en aan de drie nieuwe treinen in juli zijn voor mij echter heel belangrijk en ik zal de Kamer de resultaten van de testen sturen zodra ze beschikbaar zijn. Wij kunnen dan met het DCMR-rapport erbij de eindmaat opmaken.

De heer **Koopmans** (CDA): Waarom pakt de minister niet mijn punt op om met de gemeenten rond de tafel te gaan zitten? Het gemeentebestuur van Kaag en Braassem heeft DCMR opdracht gegeven om een nieuw rapport voor dat gebied te maken. Dat is een uitgelezen kans voor de minister om de mannen en vrouwen van TNO opdracht te geven om met de mensen van DCMR – zij zullen elkaar wel kennen, want zij hebben allen dezelfde opleiding gevolgd – rond de tafel te gaan zitten om goede conclusies te kunnen trekken. Wij mogen niet in een situatie komen dat de minister een verhaal heeft en dat een gemeente een ander verhaal heeft, zodat de bewoners, die voor beide belasting betalen, zich afvragen: wat moeten wij hiermee. Ik dring erop aan dat de minister zo'n situatie voorkomt.

Minister **Eurlings**: Het is mijn beeld dat mijn mensen veelvuldig contact hebben met gemeenten. Dit neemt niet weg dat er onzekerheid is en dat mensen ongerust zijn. Zij vragen terecht niet alleen om verbetering op schrift, maar ook in de praktijk. Zij willen die ellende niet meer zo hard horen. Ik ben bereid om de handschoen op te pakken die de heer Koopmans mij nu toewerpt. Ik zal de mensen van TNO vragen om contact te hebben met de mensen van DCMR opdat die kruisbestuiving kan plaatsvinden. Dat lijkt mij prima.

De heer **Koopmans** (CDA): Als de minister daarna de conclusies die dit oplevert, bestuurlijk nog aftikt zodat de gemeenten kunnen terugkoppelen naar alle goedwillende actiegroepen, hebben wij goed met elkaar gecommuniceerd en krijgen wij de feiten op een rijtje. Daar gaat het toch om.

Minister **Eurlings**: Zeker en dat zeg ik ook toe. Ik gebruik stevige woorden en dat kan grote repercussies hebben, daar ben ik mij van bewust. Ik spreek mijn woorden niet licht uit. Als ik zeg dat ik niet zal toestaan dat de normen in de praktijk worden overschreden of structureel worden overschreden en dat het moet kloppen, dat wij binnen de normen moeten blijven, realiseer ik mij wat de betekenis van die woorden kan zijn. Voordat wij met elkaar conclusies trekken, wil ik wel over de meetgegevens kunnen beschikken van de aangepaste tijdelijke treinen, maar ook van de Ansaldo-treinen die straks zullen rijden als zij eindelijk toch nog worden afgeleverd en onze kant op komen. Ik laat de kruisbestuiving plaatsvinden. Wij zullen ons nog intensiever dan nu samen met de regio's over de gegevens buigen zodra die beschikbaar zijn, maar ik herhaal dat dit dan meetgegevens moeten zijn van de situatie die ontstaat na het afschakelen van de remblokken en de inzet van het snelle materieel.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een paar vragen. De eerste heeft betrekking op de snelheid van het onderzoek. Ik begrijp best dat er nieuwe metingen nodig zijn als je materieel aanpast. De minister spreekt echter over «as we speak», want de ombouw is gisteren al begonnen. Het duurt tot de tweede week van juni voordat alle treinen zijn omgebouwd, maar dat betekent ook dat dezer dagen, deze week en begin volgende week, de eerste treinen klaar zijn. Waarom wordt er dan niet nog deze maand gemeten? Hetzelfde geldt voor het nieuwe materieel. Als er al drie AnsaldoBredatreinen in Nederland zijn, en dat is toch het geval, kunnen die toch ook nog deze maand gaan rijden voor die testen. Ik dring erop

aan dat de minister die metingen in de komende twee weken uitvoert. Wij kunnen dan eind juni duidelijkheid hebben.

Is de minister bereid om het DCMR-onderzoek als uitgangspunt te nemen, omdat dit is gebaseerd op metingen van de feitelijke situatie bij de huizen en de gevels? Dat is heel iets anders dan uit te gaan van een paaltje langs de lijn waarna met behulp van berekeningsmethoden wordt vastgesteld hoe het elders zal zijn. Niets is kennelijk wonderlijker dan geluid. In dit geval ligt de baan op beton en niet, zoals elders, op een talud met bielzen en gras dat veel geluid absorbeert. Ook de geluidschermen werken kennelijk anders.

Mijn fractie is niet tevreden over het alleen hanteren van de wettelijke norm van 57 dBA. Die wettelijke norm geldt in het algemeen als er geen andere afspraken zijn gemaakt, maar bij de aanpassing van het Tracébesluit is, gezien de situatie in Bergschenhoek en elders, besloten tot veranderingen. Toen is gezegd dat de waarden nog gunstiger zouden worden als de gemeenten zouden meewerken aan de verandering van het tracé. Daarmee zijn verwachtingen gewekt en als de overheid dat doet, moet zij die waarmaken. Als er geen nadere afspraken zijn gemaakt, geldt de wettelijke norm, maar als er toezeggingen zijn gedaan, moet de strengere norm worden waargemaakt. Afspraak is afspraak.

Minister **Eurlings**: De ombouw van het tijdelijke materieel heeft vooral lang op zich laten wachten door de toestemming die is vereist om zo te mogen rijden. Het is vervelend, maar ik vraag daar wel begrip voor. Ik zou niet graag zien dat een trein te laat stilstaat en met afgeschakelde remblokken niet veilig genoeg is. De inspectie heeft een onafhankelijke rol en kan een dergelijke toestemming alleen goed onderbouwd verlenen. Dat heeft de nodige tijd gevraagd, maar de ombouw is een kwestie van een paar weken. Ik zal nagaan of dit nog verder kan worden versneld, maar het duurt toch wel even. Het materieel kan niet ineens allemaal tegelijk op een andere manier rijden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp best dat al die treinen moeten worden omgebouwd, maar als daarmee gisteren een begin is gemaakt – de minister zei toch: «as we speak» – dan zijn volgende week waarschijnlijk de eerste treinstellen klaar. Je hebt er toch maar één nodig om te kunnen proefrijden? Begin dan volgende week met de metingen. Daarnaast zijn er drie AnsaldoBredatreinen in Nederland. Dan kan toch ook volgende week een begin worden gemaakt met de metingen? Ik begrijp best dat de minister wil meten, ook aan de gevels, maar begin daar dan volgende week mee. Dan hebben wij eind volgende week of de week daarop een brief waarin precies staat of het in orde is en zo niet, wat er dan moet gebeuren. Dan moeten er aanvullende maatregelen worden genomen en ik weet niet precies welke, maar alle opties zijn bespreekbaar, van aanpassing van het materieel of de schermen tot misschien wel overkapping op bepaalde plaatsen. Wij moeten wel snelheid maken, want de mensen wachten al te lang.

Minister **Eurlings**: Wij moeten snelheid maken, maar wij moeten ook de door onszelf vastgestelde regels volgen. Om te kunnen voldoen aan het Bereken- en meetvoorschrift moet een bepaald aantal ritten worden gereden. De minister van VROM kan hierover misschien iets meer zeggen. Verder moet er minimaal twee tot drie weken worden gereden. De regio zal er terecht op wijzen dat de treinen net zijn aangepast en zo van de fabriek komen waar de wielen feilloos zijn geslepen en dat de problemen zich misschien pas na een paar weken zullen openbaren. De trein moet dus ingereden zijn, opdat met redelijke zekerheid kan worden gezegd dat de eerste testresultaten houdbaarheidswaarde hebben. Daarom worden de metingen nog langer voortgezet.

Er zijn dus twee punten van belang. Eén: de trein moet ingereden zijn en mag niet net af-fabriek komen. Twee: om gevalideerde resultaten te krijgen, moet een minimaal aantal ritten worden gereden. Ik ben geen technicus, maar ik weet dat die regels om goede redenen zo zijn vastgesteld. Zo gelden ze overal.

Ik zal verder nagaan of de testen met de hogesnelheidstrein eerder kunnen worden uitgevoerd dan in juli. Het zou alleen maar voordelig zijn als dat kan. Ik zal de Kamer berichten over de definitieve planning voor de ritten met de drie Ansaldo-treinen. Dan zal ik ook antwoord geven op de vraag of het sneller kan en, zo ja, hoeveel, en, zo nee, waarom niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Wanneer krijgen wij bericht over de testritten met zowel het aangepaste materieel als de nieuwe treinen? De testen met het aangepaste materieel zouden de komende week kunnen beginnen. Die duren twee weken en dan kan er met het nieuwe materieel worden begonnen, lijkt mij. Wanneer krijgen wij bericht over de termijn? Wat mij betreft vrijdag.

Minister **Eurlings**: Ik snap dit allemaal wel en het is ook nog eens verkiezingstijd, maar ik moet dit wel zorgvuldig doen. Ik kan vrijdag nog geen resultaten geven, dat heb ik al gezegd. De feiten zijn de feiten. Het zou mij een lief ding waard zijn als ik maanden geleden de zorg had kunnen wegnemen, maar ik ben ook gebonden aan een zorgvuldige handelwijze. Als wij heel veel geld extra moeten uitgeven, moeten wij ook kunnen aantonen dat het nodig is. Wij gaan meten zodra de treinen zijn omgebouwd en ingereden. De resultaten zijn uiterlijk eind juni beschikbaar.

Ik kom hier zeker op terug. Wij zullen de normen en waarden handhaven. Wij zullen aantonen dat wij ons niet schuldig maken aan klassenjustitie, maar dat er echt sprake is van een probleem. Dan kunnen wij ook aan de belastingbetaler in Groningen of Limburg uitleggen dat dit terechte investeringen zijn in een moeilijke tijd. Ik snap de onrust, maar het gaat om een lijn die veel te lang niet is bereden, die nu wel wordt gebruikt en door komende generaties gebruikt zal worden. Daarom is het zaak dat wij de relativiteit inzien van enkele weken oponthoud gelet op het dominante belang van de keuzes die wij nu maken voor de geluidsgaranties op lange termijn. De omwonenden zullen er nog jaren wonen en het geluidsprobleem moet goed worden opgelost, linksom of rechtsom. Daarvoor sta ik aan de lat. Ik zit er nog er wel even, dus ik kan nog de nodige debatten voeren. De Kamer kan zo in de gaten houden hoe het verder verloopt. Ik pak de suggestie van kruisbestuiving op en zal overgaan tot intensievere contacten als de resultaten bekend worden. Ik bericht de Kamer nog voor het zomerreces over het testen van het tijdelijke materieel en over de vraag of de proefritten met de Ansaldo-treinen in de tijd naar voren kunnen worden gehaald. De uiterste termijn is sowieso in juli.

De heer **Aptroot** (VVD): Bij de wijziging van het Tracébesluit zijn met de gemeenten normen gecommuniceerd die gunstiger zijn dan 57 dBA. Als je dat in gesprekken toezegt om daarmee een wijziging tot stand te brengen, moet je die toezegging natuurlijk waarmaken.

Minister **Eurlings**: Iedereen is gehouden aan de wettelijke normen. Punt. Dat is de eerste objectieve lijn. Wij zullen in de contacten met de regio nog eens spreken over de vraag wat er is toegezegd, maar ook over de vraag hoe dit kan worden geobjectiveerd. De eerste lijn wordt dus gevormd door de wettelijke normen en vervolgens zal in een gesprek worden nagegaan of er extra voorzieningen mogelijk zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil niet blijven drammen over een punt, maar bij de aanpassing van het Tracébesluit is aan de gemeenten en bewoners

gevraagd om daaraan mee te werken. De boodschap was dat de situatie dan nog gunstiger zou worden en er zijn heel duidelijke cijfers gegeven. Als de overheid dat doet en de medewerking van de bewoners vraagt, moet zij zich aan de afspraken houden. Ik heb er begrip voor dat de minister dit nog wil nakijken, maar dan wil ik binnen een paar dagen antwoord krijgen. Wij mogen niet de bewoners iets moois voorhouden en als het erop aankomt zeggen: dat hebben wij wel gezegd, maar dat vergeten wij nu maar even. Als de minister toezegt dat hij er nog naar zal kijken en de Kamer voor het einde van de week zal informeren, is dat voor mij op dit moment voldoende. De mening van mijn fractie is duidelijk: als dit is toegezegd aan de mensen, moet het worden waargemaakt.

Minister Eurlings: De heer Aptroot haalt twee dingen door elkaar. Eerder is gezegd dat door een wijziging van het alignment en de aanleg van de tunnelbak en de schermen de berekende waarden lager zouden zijn. Er is nooit gezegd dat er een ander wettelijk regime zou worden ingevoerd, maar wel dat de verwachting is dat het in de praktijk nog lager kan uitvallen. Ik heb zojuist gezegd dat ik, juist omdat ik dit serieus neem en ik beslist ben om voldoende geluidsbescherming te bieden, hier niet hoog zal opgeven over al die berekeningen. Volgens de berekeningen – dus geen metingen – van Ansaldo zou het tot op de dag van vandaag zo moeten zijn als toen is gezegd. Met die opmerking toen is niet gezegd dat wij een ander wettelijk regime voor één lijn in het land zouden creëren. Er is alleen de verwachting uitgesproken dat als wij het zo doen, een en ander in de praktijk nog beter zou uitkomen. Ik heb geen enkele reden om die verwachting nu minder serieus te nemen, maar ik ben nu heel voorzichtig na alle ophef en het feit dat niet was voorzien dat het tijdelijk materieel in de praktijk tot problemen zou leiden. De verwachting is nog steeds ongewijzigd, maar die mag niet worden verward met een ander wettelijk regime. Daarom zeg ik dat wij in het contact met de regio over de meetresultaten ook zullen ingaan op de vraag of het alignmentvoordeel in minder geluid, ook in de praktijk tot uitdrukking komt, dat wil zeggen: heeft de regio het profijt dat wij verwachten. Wij zijn gehouden aan het wettelijk regime en de vraag in hoeverre onze verwachtingen uitkomen, zal ook onderdeel zijn van het parlementaire debat.

Natuurlijk heb ook ik kennisgenomen van het persbericht van de gemeente Lansingerland en de tussentijdse rapportage van DCMR. Voor mij staat als een paal boven water dat ik de waarden van het Tracébesluit zal respecteren. Dit zijn geen goedkope woorden. Ik heb maanden geleden al nadrukkelijk gesproken over het verschil tussen de tijdelijke en de uiteindelijke situatie. De DCMR-notitie is voor beide situaties gebaseerd op een aantal metingen dat is verricht, maar daarnaast ook op een behoorlijk aantal aannames. Ik zeg niet dat dit onzin is of dat de notitie te negatief is. Ik neem alles wat binnenkomt serieus, maar ik sta erop dat die aannames zijn gevalideerd door metingen voordat wij conclusies trekken. Dat is de beste garantie voor de omgeving.

Het tijdelijke materieel wordt stiller gemaakt in de komende weken; daarmee is al een begin gemaakt. De Kamer zal nog voor het zomerreces worden geïnformeerd over het resultaat dat hiermee is bereikt. De metingen met de AnsaldoBredatreinen beginnen in juli. Als dat eerder kan, wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

De voorgeschreven maximale geluidsemissie en de aanvullende eisen die aan Ansaldo zijn opgelegd, zouden moeten leiden tot een lagere geluidsemissie dan de Thalys, aldus de theorie en de verwachting. Ook hier geldt dat ik niet meer zo hecht aan theorie en verwachting; ik wil dat het in de praktijk wordt vastgesteld. Ook voor de aanname dat het geluidsniveau van de huidige Thalys bij 300 kilometer per uur gelijk is aan AnsaldoBreda bij 250 kilometer per uur geldt dat dit in de praktijk moet blijken. Daarom zijn de metingen in de komende anderhalve maand zo belangrijk.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb een algemene vraag aan de minister. Het is heel positief dat hij nu de stelling «meten is weten» aanhangt, want in het algemeen is het kabinet in de afgelopen jaren uitgegaan van de stelling «berekenen is weten». Dan was het vooral: «creatief berekenen is meten». Wordt het nu de algemene lijn van de minister dat als zich knelpunten voordoen met de geluidsproductie langs wegen en spoorlijnen, voortaan met metingen wordt vastgesteld dat er echt sprake is van een knelpunt? Ik zou dat toejuichen. Of wordt dit een uitzondering op de regel?

Minister **Eurlings**: Wij zullen voor de sporen in het algemeen werken met geluidplafonds. De minister van VROM zal hierover nog meer zeggen. Dat is een goede ontwikkeling die enerzijds wat ruimte biedt, maar anderzijds in de praktijk het geluid overal zal begrenzen. In de huidige praktijk is soms een ombouwsituatie gechargeerd om te komen tot de wettelijke plicht tot extra geluidsmaatregelen. Ik herinner aan de discussie over het weefvak in Venlo. Te vaak had niemand meer oor voor de klachten over geluidsoverlast als de infrastructuur eenmaal was aangelegd. Dan was er sprake van een bestaande situatie.

Onze eerste lijn is dat wij over meetgegevens willen kunnen beschikken. Op basis daarvan kan vervolgens worden doorgerekend. Als de geluidsemissie van een trein bekend is, kan worden berekend hoeveel geluid een x-aantal treinen zal maken. Het is bekend dat ik niet zo'n voorstander van modellen ben. Ik heb daarover vaak foute en studentikoze grappen gemaakt en ik heb daarop ook wel kritiek gekregen. Ik heb wel eens gezegd: «het enige mooie model is een fotomodel», maar zelfs dan weet je niet of de persoon in kwestie in de praktijk er wel zo mooi uitziet als je je had voorgesteld. Dat kan tegenvallen, zeg ik uit ervaring in mijn vriendenkring, maar dan is er van binnen vaak meer schoonheid en pracht dan je had verwacht en dat compenseert elkaar. Excuseert u mij nogmaals.

Ik keer terug naar de materie. De hele Elverdingoperatie kenmerkt zich juist door dat voor een belangrijk deel wordt afgestapt van die «fake» realiteit van berekeningen. In plaats daarvan wordt ervoor gekozen om heldere afspraken te maken en vervolgens in de praktijk na te gaan hoe een en ander verloopt. Al dat gereken en al die discussies over allerlei modellen leiden maar tot één ding: een moeras van juridische procedures waarin door handige advocaten steeds weer gaten worden geschoten. Het gaat dan veel minder om de bescherming van de omwonenden maar vooral om politiek bedrijven via de rechtbank om alsnog projecten tegen te houden. Sommigen zullen daar blij mee zijn, maar ik vind het een crime.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorbeelden, rugnummers, namen! Wat een retoriek!

Minister **Eurlings**: Dat is geen retoriek. Bij de A74 bij Venlo was de modellering zo ver dat werd doorgerekend wat de effecten zouden zijn voor het vrachtverkeer in Ridderkerk. Dat is nooit hard te maken en iedereen die kwaad wil, schiet zo maar een gat in de redenering. Dat moet je niet willen. Het gaat om de echte bescherming in de praktijk. Daarom is het een goede zaak dat wij nu overgaan tot metingen. Dit geldt zowel voor luchtkwaliteit waar is gekozen voor een programma aanpak en compensatie als voor geluidsoverlast. Ook daar is meten weten. Dit is mijn lijn, want zo kunnen wij echt bescherming bieden en geen bescherming op papier waarvan je maar moet afwachten wat er in de praktijk van terecht komt.

De heer **Jansen** (SP): Dat klinkt goed. Op de HSL zal in de toekomst vrijwel steeds hetzelfde materieel rijden. Op de IJssellijn en andere lijnen met gemengd verkeer is de situatie heel anders. Is de minister van plan

om ook in die situaties standaard uit te gaan van het gemeten niveau over een langere periode in plaats van een berekend niveau? Dan neem je de rammelbakken die over die lijnen rijden, integraal mee in het effect.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een aanvullende vraag. Ik ben mij ervan bewust dat dit mijn tweede interruptie is. De minister zegt nu: meten is weten. Hij omkleedt zijn stelling ook nog eens heel interessant, laat ik het zo zeggen. Ik verwijs echter naar de feiten. In de voorfase zijn er wel fouten gemaakt. Voorkomen is beter dan genezen. Wij kunnen toch niet zo maar allerlei projecten loslaten zonder dat vooraf de consequenties daarvan voor de omwonenden in kaart zijn gebracht? Als ik de theorie van de minister volg, kan dat pas achteraf als de ellende al in volle gang is. Je moet toch vooraf goed kunnen inschatten welke risico's er zijn en welke preventieve maatregelen nodig zijn? Ik krijg graag de garantie dat dit ook gebeurt.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik kijk hier precies tegengesteld naar. Ik steun de minister in zijn opvatting dat er moet worden gemeten, maar ik voeg hieraan toe dat er dan wel heel vaak en veel moet worden gemeten. Er rijdt weliswaar maar een soort materieel over de lijn, maar de situatie is op iedere plaats weer anders. Daar staan weer andere schermen die wel of niet werken, het dorp ligt in de diepte en de lijn ligt hoog, en ga zo maar door. Het is overal anders. Ik steun de minister op dit punt, maar ik dring erop aan dat er uitgebreid en op tal van plaatsen wordt gemeten om te voorkomen dat de uitkomsten veel te grofmazig zijn.

De **voorzitter**: Het is zo zes uur. Wij hebben maar tot zeven uur en de minister van VROM moet nog antwoorden. Als wij om zeven uur nog niet klaar zijn, stel ik voor de vergadering om tien uur voort te zetten. Er zit dan overigens nog een ander AO tussen. Wij moeten dit AO qua tijd niet uit gigantisch uit de klauwen laten lopen.

Minister **Eurlings**: Ik zal proberen om geconcentreerd te antwoorden en mij niet meer in te laten met weidse bespiegelingen. Het punt is dat ik een voorstander ben van meten. Het gaat echter altijd om een combinatie. Die discussie is bij Elverding gevoerd. Er kunnen niet overal continu microfoons staan. Op een gegeven moment worden de meetgegevens gebruikt om door te rekenen. Ook bij Elverding hebben wij dat afgesproken. De spoedwet voor wegverbreding is immers met steun van de Kamer, op GroenLinks na, aangenomen. Het komt mevrouw Van Gent dus toe om ertegen te zijn. De rest van de Kamer steunde de lijn van Elverding, dat meer zekerheid wordt geboden door grosso modo goed te plannen op basis van berekening en vervolgens in de praktijk nog eens te bekijken hoe het uitpakt. Daarom wordt grofmazig en op basis van vuistregels, á la Elverding gepland bij de projecten. Vervolgens wordt één keer in de praktijk gekeken hoe het zit en of het vastligt voor de toekomst. Dat lijkt mij een betere lijn. Die biedt echt bescherming in plaats van alleen een hele hoop emplooi voor juristen die allerlei leuke redeneringen willen uitproberen. Dat is mijn hartgrondige mening. Ik vind de modelleringdiscussie doorgesloten. Echte zekerheid krijg je alleen door in de praktijk te bekijken wat er gebeurt. Dat is wat wij willen doen. Ik zeg tegen de heer Koopmans dat gemeten wordt volgens het zo-even genoemde voorschrift. Dat is wettelijk bepaald. De minister van VROM kan er nader op ingaan. Ik kan zeggen dat in het goede contact met de omwonenden expliciet zal worden gemaakt hoe gemeten wordt et cetera. Dat komt ook in de rapportage aan de Kamer te staan. De Kamer moet immers nog met mij, als demissionair minister, tot conclusies komen. Dat moet daarbij een rol kunnen spelen. Ik zeg: als het niet goed zit, zullen wij grote dingen moeten doen. Dat is dat een behoorlijke uitspraak. Daar hoort bij dat het moet op de geobjectiveerde manier die elders in het land gebruikelijk is. Ik ken

mensen die ook elders in het land in de penarie denken te zitten. Ik neem het allemaal heel serieus, maar wij moeten wel proberen om één lijn te kiezen. Anders krijgen wij ellende rond precedentes en zo.

Wanneer komen de nieuwe treinen? Er zijn nu drie AnsaldoBreda's hier, maar hoe zit het met al die andere treinen waarop wij naarstig wachten? Ik heb in het vorige AO, van 11 november, gemeld dat HSA ermee rekening hield dat de eerste AnsaldoBredatrein eind 2010 afgeleverd zou worden. Zoals wij inmiddels gewend zijn, kent de planning van AnsaldoBreda op dit moment nog steeds een grote onzekerheid. Er zijn inmiddels nieuwe afspraken gemaakt over de samenwerking. Er vindt discussie plaats over de planning van de eerste trein en het ritme van de levering. Naar verwachting wordt de preliminary takeover – wat een rotwoord – medio 2011 afgegeven. Dat is dus nog wat later dan verwacht. Wat betreft de geluidmetingen, daarop hoeft niet te worden gewacht. Dat is van belang. Met de drie treinen die nu ingezet kunnen worden, genereren wij afdoende treinbewegingen voor een goede meting. Wij hoeven dus niet meer te wachten. Dit staat de geluidsdiscussie dus niet meer in de weg. Onderzoek naar eventuele extra maatregelen hoeft niet meer uitgesteld te worden.

Komt er naar aanleiding van de motie-Aptroot over trillingen voor het zomerreces duidelijkheid over normering van trillingen? Ik zeg tegen de heer Aptroot: Ja. Punt. Dit komt voor het zomerreces nader terug. De heer Koopmans vraagt naar het vele werk van het actiecomité RONA over het geluid langs de IJssellijn en de Twentelijn. Hoe zit dat precies? De heer Koopmans roemt deze activiteiten. Ik denk dat hij doelt op de activiteiten van RONA in relatie tot de PHS-plannen voor meer vervoer over de IJssellijn. Wij zijn ambtelijk nadrukkelijk in gesprek geweest met RONA. Ik heb zelf gediscussieerd met veel regionale bestuurders over hoe wij hiermee verder omgaan, een aantal weken terug in een Schevenings hotel. Wij zijn tot goede afspraken gekomen. Wij zullen nu dus moeten proberen om tot besluitvorming te komen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dan komt deze discussie weer terug.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben hier al eerder een motie over aangenomen. Er is ook al eerder over gesproken. De heer Aptroot refereerde terecht aan zijn motie op dit punt. Ik denk dat de minister wat concreter moet zijn. De commissie heeft niet voor niets om een specifieke reactie aan de minister gevraagd. De reactie is nu dat er in Scheveningen wat dingen met elkaar zijn doorgesproken. Dat is mij, eerlijk gezegd, te mager. Er moet een duidelijk plan komen met duidelijke normstellingen. Iedereen weet dan waaraan hij toe is. Wij kunnen dan ook met elkaar praten over de keuzes bij het PHS en de budgetten daarvoor. Anders is er straks een PHS en zitten de mensen langs de spoorlijnen in de penarie. Dat is geen goed idee

Minister **Eurlings**: Helder. Laat ik de heer Koopmans zeggen dat als binnen PHS-kader mogelijk besloten wordt om meer goederentreinen over de IJssellijn te laten rijden – wat mij betreft een «big if» – zal tegelijkertijd besloten worden om geluidbeperkende maatregelen te treffen. Dat gaat hand in hand. In het PHS-budget is daarvoor geld gereserveerd. De collega van VROM zal straks nader ingaan op de hierover gestelde vragen. Ik verwijs naar het PHS-besluit, omdat het een aan het ander is vastgeklonken. Dat vind ik vanuit mijn competentie belangrijk om te melden.

De heer Boelhouwer vraagt naar de stimuleringsregeling voor ombouw naar stiller materieel. Op dit moment is een prestatieregeling van ProRail van kracht. Vervoerders kunnen door middel van deze prestatieregeling een korting krijgen van vier cent per met stiller materieel gereden wagonkilometer. Dat is de worst die wordt voorgelaten.

Ook wordt op dit moment een studie verricht om gezamenlijk met Duitsland, Zwitserland en Italië op de Rotterdam-Genuacorridor tot een stimuleringsregeling te komen. Dat is van belang. Pas dan is er een incentive voor de Betuweroute plus de Europaroute. Dan hebben de operators, die op en neer gaan op de Betuweroute, de maximale incentive om een investering te plegen.

Ook is er vanuit van de Europese Commissie een expertgroep ingesteld, waarin Nederland zitting heeft, om binnen Europa te proberen om tot een richtlijn op dit vlak te komen. Ik kan zeggen dat in de discussies in de Transportraad dit soort aspecten van het railvervoer een steeds belangrijkere rol spelen. Iedereen ziet dat als wij het vervoer over het spoor de rol willen geven die het verdient, om de weg en het milieu te ontlasten, dit een sta in de weg is. Intussen staat de minister van een land met normaal gesproken weinig discussie over geluid ook met de rug tegen de muur. Mensen zeggen tegen die minister: ho, zo gaat het niet meer. Dit wordt dus een kritische succesfactor. Ik vind het echt van belang dat wij het in Europa proberen gezamenlijk te doen. Wij hebben hier met vervoerders te maken die alleen een stukje Betuweroute in Nederland gebruiken en vervolgens een heel stuk spoor in het buitenland. Nederland kan dat met zoveel cent per kilometer stimuleren, maar als dat in het buitenland niet ook gebeurt, is de incentive heel klein. Het scheelt dan maar weinig. Op deze manier proberen wij echter om vooruit te komen.

Ik kom bij de andere openstaande onderwerpen. De heer Aptroot vraagt naar de HSA en de financiële situatie aldaar. Ik vind die vraag een beetje buiten de orde van dit debat. Wij hebben er al vaak over gesproken. Ik zeg er heel kort het volgende over. In het kader van de gesprekken die hebben geleid tot ondertekening van het memorandum of understanding in december 2008 is extern onderzoek verricht naar de financiële positie van de HSA in de komende jaren. Hieruit bleek dat de HSA in de problemen zit door de vertraging bij het beschikbaar komen van de treinen. Middels het MoU wordt dit aangepakt. Voor de lange termijn heb ik geen oordeel over de levensvatbaarheid. Ik heb de prognoses daarover immers niet kunnen laten toetsen. Daarover hebben wij al gesproken. Een en ander zal dus in de komende jaren in de praktijk moeten blijken. Ik zeg nogmaals dat de getroffen regeling in alle gevallen financieel de minst slechte is voor de Staat. Maar goed, dit punt is een beetje buiten de orde. Of staat het wel op de agenda? Excuus.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is absoluut niet buiten de orde, want dit is gewoon een onderdeel van de voortgangsrapportage die op de agenda staat. Ik zit hier wel een beetje mee. Ik ben nog aan het bijkomen van het eerdere antwoord van de minister. Toen liet hij weten dat de nieuwe treinen weer later komen. Hoe verhoudt zich dat nu tot het antwoord van de minister zo-even? Gelooft hij er nog in? De treinen komen weer een half of een heel jaar later. Men weet hoelang Italiaanse jaren duren. Die tellen wel 900 dagen. Gelooft de minister er nog in? Gaan wij het redden? Gaat de HSA het redden?

Minister **Eurlings**: Ik ben gelovig, maar niet met betrekking tot treinen. Ik constateer dat ik geen treinen kan bouwen. Dat kan de Kamer ook niet. Wij zijn dus afhankelijk van de leveringen van een treinbouwer aan de klant, zijnde de HSA. Ik kan niet inschatten hoe het zal lopen. Ik heb wel gezegd dat wij het MoU moesten sluiten. Anders was het zeer risicovol geworden. In de praktijk van de komende jaren zal moeten blijken hoe het gaat. Ik heb ook gezegd: hoe het ook zij, de poging om de concessie op deze manier overeind te houden is alleszins beter voor de Staat, ook financieel gezien, dan alles kapot laten vallen, een jaar zoeken naar een nieuwe exploitant en alles opnieuw inregelen. Dat is ook zo omdat wij nu geen exclusiviteit meer kunnen bieden. Dat was de discussie die wij vaak hebben gevoerd. Ik moet mij overigens bij de heer Koopmans excuseren.

Hij heeft gelijk. De voortgangsrapportage vormt aanleiding voor deze bespreking. Ik wilde alleen zeggen dat wij hierover uit-en-te-na hebben gediscussieerd. De beweegredenen van de regering om in deze rotsituatie dit MoU te sluiten en deze benadering te kiezen, zijn nog steeds dezelfde, hoe het ook zal gaan. Ik heb geen reden voor twijfel. Geloven doe ik echter in de kerk en niet in de trein.

De heer **Koopmans** (CDA): Een vervolgvraag. Ik stel deze vraag omdat wij anderhalf jaar geleden discussie hebben gevoerd over dat memorandum. Wij zijn nu anderhalf jaar verder. Ik vind dat nu opnieuw een oordeel van ons wordt gevergd over de houdbaarheid van dit alles. Voordat je het weet, praten wij nog vier jaar met elkaar in dit huis en wordt de achtergestelde lening van een half miljard niet terugbetaald. Dan is de vraag wat de tactiek, die ik indertijd heb gedeeld, heeft opgeleverd. Ik denk dat de minister daar nu, of in de komende weken, een scherp oordeel over moet geven. Dat is voor ons van belang.

Minister **Eurlings**: Het heeft ten eerste opgeleverd dat er, hoe moeizaam ook, treinen rijden. Anders hadden er geen treinen gereden. Ten tweede ben ik ervan overtuigd dat als de nood aan de man is de HSA met de financiële gegevens voor de lange termijn over de brug zal komen. Die inzichten hebben wij op dit moment niet. Die zijn ook de verantwoordelijkheid van de HSA. Ons gaat het om het zoveel als mogelijk veiligstellen van het vervoer en de financiële positie van de Staat. Gelet op de situatie zoals die zich heeft voorgedaan, en de geschiedenis van het onderwerp en de vele discussies over de aanbesteding, was de huidige benadering de meest zekere voor onze publieke belangen. Dat is voor mij van belang, hoe het ook zal lopen in de komende jaren. Ik kan moeilijk voorspellen hoe het zal lopen. Dat moet blijken in de praktijk. Ik doel dan niet alleen op de vraag wanneer de nieuwe treinen er zijn, maar ook op de vraag hoe vol zij straks zitten. Dat is ook alleen maar gissen. Ook is een ultiem inzicht nodig in de laatste prognoses van de beelden van de HSA. Ook hier zijn het weer modellen en niet de praktijk. Dat inzicht heb ik op dit moment niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Een laatste, aanvullende vraag op dit punt. Anderhalf jaar geleden kon ik de minister met dit verhaal volgen. Nu begint bij mij oprecht enige twijfel te komen. Wij hebben nu de zekerheid dat het tijdelijk materieel halfleeg, nee, erger nog, leeg rondrijdt. Dat levert de HSA geen cent op. Wij hebben ook de zekerheid dat de tactiek om snel met meer treinen te komen vanuit AnsaldoBreda nog maar drie treinen heeft opgeleverd. Ik vind, nogmaals, dat het kabinet met een nieuw oordeel moet komen. Zo nodig moet dat gebeuren in een vertrouwelijke briefing. Het gaat immers om een hoop geld. Wij moeten echter met elkaar conclusies trekken. Er ligt een achtergestelde lening van een half miljard. Het is maar de vraag of wij het op een verstandige manier hebben gedaan.

Minister **Eurlings**: Aan dat laatste twijfel ik niet. Ik heb nog nooit gehoord hoe het beter moet. Als wij de wereld helemaal zelf kunnen kneden, hadden wij wellicht andere keuzes gemaakt. Ik heb een en ander aangezien zoals het was. Er was een zelfstandige onderneming die geboden had op een contract. Later is die door een x-aantal omstandigheden in een moeilijke situatie komen te verkeren. Uitgaande van die moeilijke situatie, zo heb ik gezegd, is dit de minst slechte benadering. Dat de treinen wellicht nog een paar maanden later komen, doet niets af aan dat principe van de minst slechte benadering. Zouden wij het met de wijsheid van nu allemaal zo gedaan en geregeld hebben? Dat is de vraag. Zou een bedrijf, met de wijsheid van nu, bij Ansaldo kopen? Ik ben geen bedrijf, maar ook dat lijkt mij de vraag. Daar hebben wij allemaal niet zoveel aan. Nu is van

belang om de garanties voor de Staat maximaal te maken, zowel financieel als qua vervoer.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik sluit aan bij de vraag van de heer Koopmans. Ook wij hebben behoefte aan een nieuwe update over de situatie van de HSL-exploitant, High Speed Alliance, de HSA. Ik herinner de minister aan het volgende. Hij zegt: ik heb de zaak zo aangetroffen. De VVD was samen met de SP tegen de aanpassingen in het MoU. Wij hadden er geen vertrouwen in. De minister zei toen wel inzicht te hebben in de situatie. Het rapport van KPMG mocht echter niet openbaar worden. Wij willen nu de feiten op tafel. Wij willen op heel korte termijn opening van zaken hebben. Nu is er weer uitstel. Wie zegt ons dat er niet nog meer uitstel komt? Europa heeft de bodemloze put van Griekenland. Nederland heeft de HSA. Dat is relatief gezien een even groot probleem.

Minister **Eurlings**: Zonder het MoU, de keuze van de VVD, was het bedrijf sowieso omgevallen.

De heer **Aptroot** (VVD): De cijfers zijn nooit openbaar gemaakt. De minister kan dat wel roepen, maar het bewijs is nooit geleverd. Het mocht allemaal niet openbaar worden gemaakt. Daar hadden wij toen bezwaar tegen en daar hebben wij nog steeds bezwaar tegen.

Minister **Eurlings**: Dat is enigszins een inconsistentie in het betoog van de heer Aptroot. Hij vraagt mij zo-even om eventueel vertrouwelijk informatie te geven. Dat hebben wij toen ook gedaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat was niet mijn vraag, maar die van de heer Koopmans.

Minister **Eurlings**: Vervolgens zegt de heer Aptroot: het is vertrouwelijk, dus ik kan er niks mee. Ik heb gewoon te leven met de juridische constructies die zijn gemaakt. Ik heb mij als minister ook aan de wet te houden. Wij hebben met een zelfstandig functionerend bedrijf te maken. Dat staat erop dat een aantal van zijn bedrijfsvertrouwelijke gegevens alleen vertrouwelijk worden gewisseld met de Kamer. Zo simpel is het. Hadden wij sneller treinen gekregen als wij de HSA om hadden laten vallen? Ik denk het niet. Had de Staat dan een betere financiële positie gehad? Ik denk het niet. Er is nu geen exclusiviteit meer. Iedereen mag erover gaan rijden. Dat betekent een veel mindere inkomenspositie. Om die reden hebben wij het toen zo gedaan. Vind ik het allemaal fortuinlijk? Nee, helemaal niet. Er is in Europa wel sprake van gedeelde smart. Veel treinen worden een stuk later geleverd. Maar goed, de ene fabrikant levert sneller dan de andere. Met de wijsheid en de ervaringen van nu zouden wat spelers in het spel andere keuzes maken. Ik heb niet zoveel aan: hadden wij maar, dan zouden wij toch. Ik heb te maken met de werkelijkheid van dit moment. Ik heb geen aanwijzingen dat de HSA gaat omvallen. Ik ga ervan uit dat het tijdelijk vervoer wordt doorgezet. Ik hoop dat de hogesnelheidstreinen snel worden geleverd.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil een antwoord op de vraag van de heer Koopmans en mijzelf. Krijgen wij een update van de feitelijke situatie, inclusief het toekomstperspectief van de HSA, of niet? Het gaat hier ook om veel belastinggeld. Iedereen heeft er dus recht op om dat te weten.

Minister **Eurlings**: Ik zal het verzoek doorgeleiden naar de HSA. Ik zal bekijken wat er kan worden gewisseld. Ik zeg wel het volgende. Ik heb de heer Aptroot een paar keer horen spreken over vertrouwelijkheid. Het kan zo zijn dat bepaalde gegevens door de HSA alleen in vertrouwelijkheid

worden gegeven. Dan moeten wij niet achteraf met elkaar gaan doen alsof het allemaal ineens geheim is. Het zijn gewoon bedrijfsvertrouwelijke gegevens. Ik zal het verzoek van de heer Aptroot doorspelen en de Kamer er nader bericht over geven. Ik heb er werkelijk geen enkel belang bij om niet zo veel als mogelijk de zaken open te bespreken. Hoe het ook gaat, voor mij is een belangrijk gegeven dat als de HSA het goed trekt, de gekozen oplossing sowieso «the best» is. Dan kan de organisatie gewoon gaan rijden, zonder de ellende voor het vervoer van een nieuwe aanbesteding, et cetera. Ook als het onverhoopt ooit niet goed gaat met de HSA, is een poging om binnen de concessie tot een maximaal toelaatbare stap te komen beter voor de inkomenspositie van de Staat dan alles laten vallen en zonder concessie en exclusiviteit laten rijden. Daarom was en is dit de beste manier. Had ik het liever anders gezien? Alsjeblieft zeg! Dat is echter gewoon niet altijd zo in het leven van een minister of zelfs dat van een Kamerlid. Ik zal het verzoek doorgeleiden. Ik zal de Kamer de reactie laten weten. Dan kunnen wij in een procedurevergadering praten over de vraag hoe daarmee verder om te gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): ...

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans. Er moet worden volstaan met drie interrupties. Ik schors anders de vergadering van zeven uur tot negen uur. Als wij op deze manier doorgaan, komen wij immers niet verder. Ik neem aan dat de commissie een tweede termijn wil houden. Dan kan het niet anders dan ik heb voorgesteld.

Minister **Eurlings**: De discussie over de tariefvrijheid hebben wij vaak gevoerd bij de HSA. Wij gaan de verkiezingstijd in. Het kabinet is demissionair. Het zou dus zomaar kunnen dat in verkiezingsprogramma's komt te staan dat de tariefrestringeringen ingeroepen worden. Bekend is wat dat gaat kosten, namelijk een flinke duit aan belastinggeld. Iedere partij is daarin vrij, een keuze te maken. Volgens de afspraken kan de HSA zijn tariefvrijheid benutten. Zo luidt het juridisch bindende contract. Ik heb ook nog wat mooi nieuws, alhoewel, wij zijn er hierbij ook nog niet. Het is echter een lichtpuntje. Het gaat over de langsepende kwestie Den Haag-Breda-Brussel. Deze kwestie speelt allang. Er is geen dossier dat ik met zoveel bewindspersonen heb besproken als dit. Dat heeft ermee te maken dat in België het aantal bewindspersonen elkaar vrij snel heeft opgevolgd. Ik heb op 10 maart jongstleden met minister Vervotte gesproken over het bestellen van het extra treinstel voor de bediening van de lijn Den Haag-Brussel. Laat ik het goede nieuws maar direct brengen. Minister Vervotte heeft mij gezegd dat zij het ministerieel akkoord van maart 2005 voor de hogesnelheidsbediening van Den Haag-Breda-Antwerpen-Brussel gaat uitvoeren. Op grond hiervan zullen er acht treinen per dag in beide richtingen gaan rijden. Minister Vervotte heeft de NMBS de opdracht gegeven om het hiervoor benodigde treinstel te bestellen en ook mee te werken aan de bediening Den Haag-Brussel. De NMBS heeft hiertoe inmiddels de nodige stappen gezet. Ik heb vervolgens in maart met minister Vervotte afgesproken om tot vandaag niet over deze bestelling te spreken, zodat de onderhandelingspositie van de NMBS tegenover de treinbouwer niet zou worden verzwakt. Dat verzoek heb ik willen inwilligen. Met deze opdracht van de Belgische minister aan de NMBS is een grote stap voorwaarts gezet voor bediening van Den Haag-Brussel met hogesnelheidstreinen. Dit was voor mij het eerste belang. Er moet op de lange termijn zekerheid komen dat het goed komt. Vervolgens zullen wij moeten beslissen hoe in de tussentijd, totdat het treinstel er is, wat nog even kan duren, de bediening van Den Haag en Breda op de best mogelijke manier plaatsvindt. Daarover vinden de eerste verkennende gesprekken plaats.

De heer Boelhouwer vraagt naar de tijdelijke oplossing in België en waarom de trein van Antwerpen naar Noorderkempen niet naar Nederland doorrijdt. Dat is een vraag die ik ook had. Het gaat hier om een Belgische trein, de zogenaamde dromedaris, die rijdt van Antwerpen naar Noorderkempen. Het doortrekken van deze trein betekent een extra toelatingsproces in Nederland – daar gaan wij weer – met dure technische aanpassingen et cetera. De HSA en de NMBS richten zich er nu op om alle taken die er nog liggen voor de eerder afgesproken verbindingen goed uit te voeren en om zo snel als mogelijk definitief materieel in te zetten. Wij zijn bezig om, ter vervanging, wat mogelijk is aan het laten doorrijden van een andere trein vanaf Antwerpen. De opties zetten wij op een rij. Ook hier komt er langzaam maar zeker schot in de zaak.

Een klein voordeel bij het meganadeel is dat de Beneluxtrein langer blijft rijden. Die blijft langer rijden dan zelfs velen hier aan tafel hadden verwacht.

Hoe zit het verder met de Beneluxtrein? De Kamer kent de formele bevoegdheidsverdeling. Ik kan deze trein niet afdwingen, maar ik probeer in ieder geval een zo goed mogelijk Beneluxalternatief overeind te houden. Daar zit misschien een knip in. Ik weet dat de SP daarmee niet blij is. Een motie is natuurlijk een motie. Als daarin echter staat dat ik honderd meter moet vliegen, weet ik niet of ik die kan uitvoeren. Ik heb gewoon niet de middelen in handen gekregen, ook niet van de Kamer als medewetgever, om de motie uit te voeren. Ik moet het dus hebben van overleg en bekijken wat ik aan stimulering kan doen. Ik heb ook gezegd dat een alternatieve verbinding mij geld waard is. Ik zie het belang daarvan, zowel voor het vervoer van minder draagkrachtigen als de «checks and balances» bij de HSL-tarieven. Die moeten niet zo hoog worden dat iedereen op het alternatief overstapt. Er moet sprake zijn van een balans. Ik probeer om binnen mijn mogelijkheden een alternatief mogelijk te maken.

De heer **Jansen** (SP): Is de minister het met de SP eens dat daarbij ook goed gekeken moet worden naar de bezettingsgraad? Met andere woorden, zolang de Beneluxtrein hartstikke vol is en de HSL bijna leeg, is het bestaansrecht van de Beneluxtrein overtuigend aangetoond. Kortom, die moet qua volume voldoende omvang houden.

Minister **Eurlings**: Dat kan ik niet afdwingen. Dat is het punt. De HSA zal zelf de HSL aantrekkelijk moeten maken om te voorkomen dat iedereen naar het alternatief overloopt. Ik kan echter niet afdwingen dat de NS de Beneluxtrein overeind houdt totdat er nog maar een paar mensen in die trein zitten. In de toekomst kan de wet gewijzigd worden. Daar zal een prijs tegenover staan. Met de wet van nu kan ik het echter niet. Ik probeer vanuit mijn positie het maximale eruit te halen. Dat is wat ik zojuist heb gezegd. Wij hebben er nu weer wat langer de tijd voor. Elk nadeel heeft zijn voordeel! De Kamer zal over een en ander nog met mij als demissionair minister komen te spreken.

Er zijn vragen gesteld over de EMC-problemen. Ik heb indertijd gezegd dat de HSA een uitgebreid testprogramma heeft doorlopen in samenwerking met alle andere partijen om een betrouwbare exploitatie mogelijk te maken. Voordat die treinen zijn gaan rijden, is door de inspectie en ProRail bekeken of het veilig kon. Als dat niet het geval was, hadden de treinen niet gereden. Het gaat om de veilige inzet van materieel en om de werking van ERTMS, het beveiligingssysteem. Juist omdat bekend was dat mogelijk ook EMC-problemen zouden optreden, is op dit punt extra goed opgelet. Tijdens het testen konden de EMC-effecten onder verschillende omstandigheden worden gemeten. Op basis hiervan konden meer nauwkeurige analyses dan voorheen worden gemaakt en is gestart met het nemen van maatregelen. Ook hier toont zich weer de meerwaarde van meten in de praktijk, hoe goed je ook probeert te berekenen.

Tijdens de exploitatie, waarbij meerdere treinen rijden, bleek op 30 september 2009 toch sprake te zijn van een verhoogd risico ten noorden van Breda. Toen is het verkeer daar stilgelegd. Na het treffen van een aantal tijdelijke maatregelen kon de baan een weekje later weer vrijgegeven worden.

Wie had de storingen moeten zien aankomen? Sinds het begin van het HSL-ontwerpstudieproces in de tweede helft van de jaren negentig zijn de EMC-effecten in ogenschouw genomen. Naar aanleiding van de HSL-Zuid zijn in met name de periode 2002–2005 besluiten genomen waarbij een gecalculeerd EMC-risico geïdentificeerd is. Van 2002 tot 2005 zijn verschillende studies uitgevoerd, zowel naar de EMC-risico's voor de conventionele infra als die voor het conventionele materieel. Vrijwel alle nu spelende risico's zijn toen onderkend. Het ging om aanraakspanning, om verstoring van de treindetectie en om mogelijke verstoring in het conventionele materieel. Op basis van de inschatting die men toen heeft gemaakt, zijn in die periode voor enkele van deze risico's maatregelen getroffen. Ik noem ombouw van treindetectie, aanpassing van de ATB-apparatuur en aanpassing van de telecomkabels. Het was tot het moment dat de bouw gereed was en de treinen gingen rijden niet mogelijk om nog betere analyses te maken. Daar is het meten in de praktijk voor nodig. Vanaf het moment dat de treinen over de HSL-Zuid reden, onder verschillende omstandigheden, zijn de EMC-effecten daadwerkelijk gemeten. Toen kon men een verdere nauwkeurigheidsslag maken. De constatering was dat er een correctie moest plaatsvinden. Die is tussen 30 september en 6 oktober 2009 uitgevoerd.

Wie had het kunnen voorkomen? Het is moeilijk om daarover conclusies te trekken. Het EMC is een typisch raakvlakprobleem. Alle samenstellende delen, de infra van de HSL-Zuid, het conventionele net en de treinen op de beide netten, voldoen ieder voor zich aan de normen en de contractuele eisen. Helaas hoort de interactie daar niet bij. Zoals eerder geconstateerd, was het ten tijde van het sluiten van de contracten over HSL-Zuid niet mogelijk om de gedetailleerde analyses te maken van de EMC-risico's die nu wel mogelijk zijn. Daarom was het toen onmogelijk om het EMC-risico over te dragen aan een contractpartij, bijvoorbeeld Infrasppeed. In de huidige situatie hebben alle partijen belang bij een goede integrale oplossing die de Staat als systeemintegrator moet kunnen bieden. Hebben wij geleerd van de problemen langs de Betuweroute op dit punt? Ja. Bij de Betuweroute waren er ook problemen. De ervaringen zijn onderzocht en geconcludeerd is dat de EMC-problemen maar zeer deels vergelijkbaar zijn met die van de HSL-Zuid. Ook de oplossingen kunnen niet één op één worden overgezet. Ik heb het bijvoorbeeld over de parallelloop en het naastliggend conventioneel spoor ten hoogte van Sliedrecht. Dat is hier minder lang, ligt op grotere afstand en betreft enkelspoor. Ook rijden er op dit traject geen VRM-1-treinen, die extra verstoring kunnen geven. De kans op mengtermen vanwege het enkelspoor is hier nul. Derhalve kon voor de Betuweroute volstaan worden met het aanbrengen van capacatieve aarding en de ombouw van treindetectie. Die aanpassingen worden ook bij de HSL-Zuid aangebracht. Echter, de omvang van de EMC-problemen op de HSL noopt ook tot extra maatregelen, zoals de plaatsing van extra AT-stations en het aanpassen van het conventioneel treinmaterieel, cq. VTRM-1. Dit was in complexiteit andere, moeilijkere situatie.

Wie is verantwoordelijk? Dat heb ik zojuist al gezegd.

Alle samenstellende delen, de infra van de HSL-Zuid, het conventionele net en de treinen op de beide netten voldoen aan de normen en de contractuele eisen. Helaas geldt dat niet voor de interactie, zoals ik zo-even heb gezegd. Het was niet mogelijk om de analyses eerder te maken. De baan was nog niet gereed en er reden nog geen treinen. De Staat is de systeemgenerator. Er is overigens in een vroeg stadium geld gereserveerd in het projectbudget. Hieruit kunnen deze maatregelen

gefinancierd worden. Het is «part of the game» dat je sommige van deze risico's pas definitief kunt inschatten na het testen.

De heer Aptroot vraagt waaraan de 37 mln. is besteed. Dat bedrag is besteed aan een aantal tussentijdse en definitieve maatregelen. Ik heb die zojuist genoemd. De kosten van de tussentijdse maatregelen zijn de volgende. Het aanbrengen van meet- en schakelsystemen op het conventionele spoor om grote stoorstromen te voorkomen kost 1 mln. Het versneld realiseren van enkele definitieve maatregelen, bijvoorbeeld condensatorbanken en begrenzing van de stroomafname, is gedifferentieerd in de kosten van de structurele maatregelen. Die kosten zijn: de bouw van vier AT-stations, 21,7 mln., het aanbrengen van condensatorbanken op het conventionele spoor, 1,2 mln., het aanpassen van treindelectie voor het conventionele spoor, 6,3 mln., de bijdrage aan de ombouw van het VTRM-1-materieel van NSR, 9 mln. In totaal dus een bedrag van 37 mln. aan investeringen. Dat bedrag kan nog veranderen aan de hand van nieuwe inzichten. Met toestemming van de Kamer wordt dit bedrag onttrokken aan de risicoreservering.

Ik had de hoop hiermee alle vragen te hebben beantwoord. Ik zie echter dat dit niet het geval is. Ik ga dus gewoon full speed verder, om het in HSL-termen te zeggen.

Wat zijn de gevolgen voor het treinverkeer en voor het gebruik van de bebouwing langs het spoor als het verkeer van gevaarlijke stoffen voor 2020 sterker toeneemt dan verwacht? Laat ik hierop een heel helder antwoord geven. De grens tussen vervoer en bebouwing, die in het basisnet wordt getrokken, zal een harde grens zijn. Zowel aan de vervoerszijde als aan de bebouwingszijde zal verdere groei moeten worden gevonden aan de eigen kant van de grens. Plastisch gezegd: een grotere vervoervraag betekent dat het vervoer veiliger moet worden om zo meer ruimte voor vervoer te krijgen. Ik doel dan op de periode tot 2020. Als het vervoer van gevaarlijke stoffen sterker groeit dan momenteel wordt verwacht, moet de ruimte dus worden gevonden door het treffen van extra veiligheidsmaatregelen aan treinen en wagons. Ik noem crashbuffers en extra veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur. Daarmee is meer vervoer mogelijk bij een gelijkblijvend risico. Wij moeten echter niet de verwachting wekken dat vervoersgroei altijd onbelemmerd mogelijk is. Ooit wordt op een spoorlijn de grens bereikt en zal het vervoer van gevaarlijke stoffen daarover niet verder kunnen groeien. De reden daarvoor is duidelijk: anders kan de externe veiligheid onvoldoende worden gegarandeerd.

Over Dordrecht en Zwijndrecht het volgende. In het kader van het basisnet heeft ProRail voor dit gebied aan de spoorzijde een zogenaamd alles-uit-de-kast-onderzoek uitgevoerd, waaruit toch nog wat mogelijke maatregelen tevoorschijn zijn gekomen. Het zoeken is momenteel nog naar de prioriteit van de maatregel op basis van de ingeschatte effectiviteit. Ook wordt gekeken naar de financiering. Voorts heeft Dordrecht recent 15 mln. aan rijksgelden ontvangen voor en besteed aan veiligheidsvergrotenende maatregelen, bijvoorbeeld brandweervervoorzieningen, toegankelijkheid van het emplacement et cetera. Binnenkort heb ik bestuurlijk overleg met deze steden om gezamenlijk te zoeken naar een handelingsperspectief voor de stedelijke ontwikkeling op de langere termijn. Andere bottlenecks zijn er vooralsnog niet. De resterende probleemlocaties in het ontwerpbasisnet kunnen allemaal opgelost worden. Na de uitwerking en het bestuurlijk overleg krijgt de Kamer daarover nader bericht.

Dan Chemelot. Dat project betreft niet een geheel nieuw emplacement, maar een uitbreiding van het bestaande emplacement. Momenteel loopt onderzoek naar een ontwerp en de effecten daarvan onder regie van de provincie Limburg. De provincie zoekt ook naar een brede financiële dekking voor dit project. De raming is nu al 35 mln. Er zullen veel partijen aan moeten bijdragen. Zeer binnenkort is er bestuurlijk MIRT-overleg. Dan horen wij van de provincie Limburg hoe de vlag erbij hangt, met name

ook qua financiële dekking. Ik zal de Kamer daarover in de brief over de MIRT-overleggen nader informeren.

De heer Boelhouwer sprak over het kapitaliseren van de kosten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Laat de vervoerder maar wat meer betalen. Wij zijn het met de heer Boelhouwer eens dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor behoorlijk transparant bekeken moet worden. Wat kost het allemaal, niet alleen financieel maar met name in termen van veiligheid? Wat ik zo goed vind aan de basisnetgedachte is dat de limiet qua veiligheid aangegeven wordt. Het gaat om bescherming van de omwonenden en helderheid enerzijds en een incentive voor de sector om steeds veiliger te gaan rijden anderzijds. Het levert immers extra vervoersmogelijkheden op.

Het voorstel van de heer Boelhouwer om met tariefdifferentiatie nadere incentives te geven, lijkt praktisch behoorlijk ingewikkeld. Ik zit met name even met de vraag of het past binnen de EU-regels. Wij beogen met het basisnet om de limiet aan te geven, waar het spoor ophoudt. Zo proberen wij een extra stuwende kracht te krijgen, bijvoorbeeld richting de Betuweroute. Die is immers niet voor niets zo duur geweest met extreme veiligheidsmaatregelen, direct en rechtstreeks gericht op de bron van het gevaar. Ik gebruik «extreem» hier in de goede zin van het woord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Misschien komt de minister er nog over te spreken. Ik probeer de zaak echter wat te bespoedigen. Ik heb gevraagd of bij de marktverkenningen 2012–2014, over hoe de zaak rendabel gemaakt kan worden, ook de aspecten van veiligheid en leefbaarheid meegenomen kunnen worden bij het punt van de routedwang. Daar liggen wel degelijk mogelijkheden. Het lijkt mij dan ook zinvol om dat bij deze marktverkenning mee te nemen. Gaat de minister dat doen, ja of nee? Ik zou zeggen: ja. Dat zou immers heel verstandig zijn.

Minister **Eurlings**: Zoals ik eerder heb gemeld, zijn de mogelijkheden voor routedwang zeer beperkt. Ik vind het daarom charmant en sterk dat bij het basisnet de dwang wel op een geaccepteerde manier wordt ingebracht. Dat is immers de dwang dat wij niet meer dan een bepaald veiligheidsprofiel toelaten. Punt. Als er meer moet worden gereden, moet het over een andere lijn. Ook charmant aan de basisnetgedachte is dat wat kan, bepaald wordt door de onveiligheid in een bepaald gebied ten opzichte van de bebouwing. Het gebeurt ook samen met de regio's. Ik heb er groot vertrouwen in dat ik de Kamer hierover snel kan berichten. Over Dordrecht heb ik zojuist gesproken. Daarbij zijn wij in het kader van alles uit de kast nog volop bezig met wat er nog extra kan gebeuren. Ik heb de geïnvesteerde 15 mln. al genoemd. Alle andere problemen zijn oplosbaar. Onveiligheid door vervoer is daarbij de afgesproken limiet. Punt. Dat is de beste dwang die er is. Treinwagons op een andere manier van het spoor afjagen, vind ik minder sterk. Dat gaat bovendien heel snel tegen de Europese regels in.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik maak hier bezwaar tegen. Er komen marktverkenningen om de Betuweroute rendabeler te maken. Dat is verstandig en nodig. De minister zegt dat veiligheid in Europa een mogelijkheid is om te werken met routedwang. Wij weten allemaal dat de Betuweroute gestimuleerd moet worden. Ik wil van de minister de toezegging dat veiligheid en leefbaarheid meegenomen moeten worden. Dat hoeft niet aan het basisnet gerelateerd te worden. Er kan een goede kosten-batenanalyse op worden gemaakt. Het is mij nu nog te veel nattevingerwerk. Alles uit de kast is echter niet hetzelfde als nattevingerwerk. Ik wil hier iets meer over horen.

Minister **Eurlings**: Wat ik mevrouw Van Gent probeer te zeggen is dat dit juist de kern is van het basisnet. Daarom werken wij er al jarenlang zo

hard aan. Dat is de kern. Er kan dwang toegepast worden als de veiligheid in het gedrang komt. Daarmee gaan wij ook werken. Het is echter niet een doel op zich om treinen weg te duwen. Wij spreken met de regio af wat wij toestaan op het vlak van veiligheid en wat niet. Als het vervoer daarbij de limiet van veiligheid overschrijdt, kan er niet meer gebeuren op dat tracé. Punt uit. Ik zie ernaar uit om de Kamer daarover te berichten. Dan kunnen Kamerleden er zich in contact met de regio's en met de veiligheidsexperts van vergewissen dat wij goede afspraken hebben gemaakt op het vlak van de veiligheid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn laatste opmerking op dit punt. Het gaat om de combinatie van veiligheid en leefbaarheid. Dat heb ik ook helder aangegeven in eerste termijn. Op basis van aspecten van leefbaarheid kan het zinvol zijn om, als daarvoor mogelijkheden bestaan, over te gaan tot routedwang. Dat is beter voor de leefbaarheid én maakt de Betuweroute rendabeler. Dat is mijn punt. Dat moet gewoon beter uitgezocht worden.

Minister **Eurlings**: Het meest dwingend zijn normaal gesproken veiligheid en geluid. Dat zijn objectiveerbare normen. Leefbaarheid lijkt mij geen objectiveerbare norm. Ik heb zo-even gezegd dat Europa het argument leefbaarheid naar onze inschatting niet zal toestaan voor het hanteren van routedwang.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Weet de minister dat zeker?

Minister **Eurlings**: Het zet de deur wagenwijd op voor het afknellen van vervoer. Dat wil Europa niet. Veiligheid kan wel. Vandaar dat ik de benadering voor veiligheid net zo goed vindt. Ik noem ook de geluidproductieplafonds. De minister van VROM hoopt er nog op terug te kunnen komen. In het kader van Schwung is dat de lijn. Op die manier hebben wij de bescherming het beste georganiseerd. Ik ben er vast van overtuigd dat dit een goede benadering is.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Nog even over Chemelot. Ik heb gevraagd of de minister bereid is om na te gaan of dit probleem met voorrang kan worden opgelost. Het levert qua veiligheid en veiligheidsbeleving in de regio heel veel op. Dit is een duidelijke vraag. Ik heb het antwoord nog niet gekregen.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dit na te gaan en de Kamer daarover schriftelijk te berichten.

Dan nog iets over het bedrijfsleven. Dat stelt in een brief aan de vaste Kamercommissie dat het basisnet nog aan een aantal voorwaarden moet voldoen voor de vaststelling. Hoe komt het kabinet hieraan tegemoet, vroeg de heer Boelhouwer. De ministers van VROM, EZ, BZK en de minister van Verkeer en Waterstaat hebben de betreffende brief betrokken bij het bepalen van hun voorkeur voor het definitieve ontwerp van het Basisnet Spoor. In die discussie heeft het een behoorlijke rol gespeeld. Het ontwerp is naar mijn mening een afgewogen compromis tussen de belangen van het bedrijfsleven, de vervoersruimte en vervoerszekerheid. Ook na 2020 is groei van spoorvervoer mogelijk. Tegelijkertijd zijn er de belangen van de bebouwde omgeving: veiligheid en ontwikkelings- en bouwmogelijkheden, juist in het stedelijk gebied waar het spoor tegenwoordig vaak ligt. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer sluit aan op de uitkomsten van het basisnet en de investeringswensen van het bedrijfsleven werden, respectievelijk worden, betrokken bij de besluitvorming rond het PHS. Dat is de meest integrale manier om hieraan tegemoet te komen.

Mevrouw Van Gent vraagt of het warme-BLEVE-convenant nog dit jaar wordt gesloten. Ik kan haar misschien toch een beetje blij maken. Het antwoord is: ja.

Is de verklaring van conformiteit over de Betuweroute rond en kan ik informatie geven over de definitieve afrekening van de bouwfase? Ik zal binnenkort de verklaring van conformiteit tekenen. Ik zal de projectorganisaties van ProRail decharge verlenen. Ik zal dat de Kamer voor 9 juni schriftelijk bevestigen en nader informeren over de afrekening van de bouwfase. De Kamer kan dan nog voor de zomer een besluit nemen over het opheffen van de status groot project van de Betuweroute. De heer Koopmans en andere vroegen hiernaar.

Hoe denk ik het gebruik van de Betuweroute nader te stimuleren? Is een prijsprikkel nog wel nodig, vraagt de heer Boelhouwer. De korting op de prijs per kilometer is tijdelijk, in 2010 en 2011. Die zit nu in de verdere ingroei. De korting is alleen van toepassing op extra volume dat van de Brabanneroute verschuift naar de Betuweroute. Wij proberen die beweging te stimuleren. Keyrail is commercieel verantwoordelijk en zet deze prikkel in om extra volume aan te trekken. Dat vind ik prima. Men opereert dus op een gezonde manier.

De Betuweroute biedt volop capaciteit en kwaliteit voor de goederenvervoerders. Duitsland heeft mij recent nog eens bevestigd dat het, zoals afgesproken, aan de capaciteit aan de grens zal werken. Ik heb dat bij een vorig gesprek al gezegd. De nieuwe minister, Ramsauer, heeft het mij nog eens gemeld. Keyrail zet in op een volumestrategie. Wij proberen dat te stimuleren.

Keyrail stimuleert de kortingsregeling trouwens uit de in 2009 geïntroduceerde heffing voor parkerende treinen op emplacementen en vanuit de middelen waarop Keyrail recht heeft bij de overgangsregeling gebruiksvergoeding. Het lijkt mij een prima benadering.

Welke actie moet ondernomen worden om slagvaardig te zijn in de eerste tien, cruciale minuten van een brand? Wij hebben het dan over de Schipholspoortunnel. De eerste tien minuten zijn bij een brand in een tunnel cruciaal. Gedurende deze fase moet alle aandacht gericht zijn op de zelfredzaamheid en de ondersteuning daarvan. De passagiers in de trein zijn in de beginfase voor een deel aangewezen op zichzelf, op hun medepassagiers en op het aan boord aanwezig personeel. Het aspect zelfredzaamheid dient dan ook op adequate wijze geborgd te zijn. De zelfredzaamheid moet ondersteund worden door heldere en begrijpelijke informatie, goede en duidelijkere instructies aan passagiers en treinpersoneel, afgestemde en eenduidige procedures tussen overheden, hulpverlenende instanties en bedrijven en betere communicatie. Het aspect van verbetering van zelfredzaamheid wordt als speerpunt meegenomen in het vervolgonderzoek van de inspecties naar alle spoortunnels in Nederland. Het punt staat ook centraal op de agenda van het Platform Transportveiligheid. Het uitgangspunt is het opstellen van een uitvoeringsplan waarin de maximale beheersing tijdens de eerste tien cruciale minuten het centrale punt is.

Hoe zit het met de brief van FNV Bondgenoten naar aanleiding van het onderzoek naar de afhandeling van de brandmelding? In mijn reactie zal ik de opmerkingen van NS Reizigers en ProRail betrekken bij het op 1 april gepubliceerde rapport van de inspectie en de IOOV. Op 7 en 11 mei zijn de reacties ontvangen. Ik zal op korte termijn reageren op de brief van FNV Bondgenoten. Ik zal daarbij ingaan op de in mijn brief van 1 april 2010 genoemde verbeteracties. Ik kom er dus spoedig op terug.

Hoe zit het met uitvoering geven aan de voorstellen van FNV Bondgenoten in de brief? De NS is vanaf nu, mede naar aanleiding van het incident, een project gestart met als doel om het evacueren vanuit tunnels te verbeteren. De conclusies van de inspecties zullen hierin meegenomen worden. Het project van de NS richt zich met name op opleiding en oefening door het personeel, herzien van de procedures, verbetering van

de communicatie en de bedrijfshulpverlening. Mijn inspectie zal zich op de hoogte blijven stellen van de verbetering. De Kamer wordt er op gezette tijden kond van gedaan.

Hoe zit het met het onderzoek naar spoortunnels in het algemeen? Dit jaar voeren de inspectie en de IOOV een onderzoek uit naar de andere spoortunnels. In heb bijzonder kijken wij naar de calamiteitenafhandeling. Uiterlijk eind 2010 zal een gedegen onderzoek naar de veiligheid van alle spoortunnels in ons land bij de Kamer op tafel liggen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister van VROM.

Minister **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Geluidsoverlast kan buitengewoon vervelend en dramatisch zijn voor de mensen die ermee te maken hebben. Het kabinet neemt dit probleem dan ook uiterst serieus. De minister van V&W heeft zo-even uitgebreid uiteengezet welke maatregelen zijn ministerie gaat nemen om te bekijken of de geluidsoverlast teruggebracht kan worden. Er is gevraagd naar de rol van VROM in dit geheel, aangezien dit ministerie de Wet geluidhinder in beheer heeft. De Wet geluidhinder is gericht op de structurele aanpak van geluid. De minister van VROM is verantwoordelijk voor de wetgeving en de handhaving daarvan. Het is in de wet echter zodanig geregeld dat alleen getoetst wordt op het moment dat bijvoorbeeld een spoorweg wordt aangelegd. Daarop worden de normen gebaseerd. Daarna komt er een tracébesluit, waarin gekeken wordt hoe de normen vertaald worden in maatregelen. Ook in het tracébesluit worden normen opgenomen. Dat tracébesluit wordt echter niet gehandhaafd door VROM. Dat is overigens niet omdat het ministerie dat niet wil of omdat het ministerie er niet van overtuigd is dat het niet naleven van dat besluit niet ernstig is. De wet voorziet daar echter domweg niet in. VROM kan niet handhaven. VROM kan niet verplichtend aan ProRail, de exploitant van de spoorlijnen, opleggen om er iets aan te doen. Daarvoor bestaat wettelijk geen basis. Er kan pas gehandhaafd worden als er een wettelijke basis is. Een enkel Kamerlid heeft gezegd dat er onduidelijkheid is over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen VROM en V&W. Dat is niet zo. De verantwoordelijkheid van VROM is helder. Toch is er sprake van een onbevredigende situatie. Het zou anders moeten. Vandaar dat ook een wet in de maak is om juist op dit punt de lacunes van de wet op te vullen. Er moet voor gezorgd worden dat VROM in de toekomst, met de nieuwe wet, tracébesluiten kan handhaven. Er wordt een geheel andere manier van handhaving voorgesteld. Op dit moment is er in deze situatie geen rol voor VROM weggelegd. Het kabinet heeft het er echter niet bij laten zitten. De minister van V&W heeft vanuit zijn politieke verantwoordelijkheid voor ProRail gezegd een titel en basis te hebben om de exploitant aan te spreken. Daarover heeft hij zo-even uitgebreid gesproken. Het kabinet pakt het dus aan. Het kabinet neemt deze zaak uiterst serieus.

De heer **Jansen** (SP): Even over het punt van de aanpassing van de wet. Ik begrijp dat de lijn van de minister van VROM is dat met het wetsvoorstel de handhaving naar VROM wordt overgeheveld. Dat is volgens mij echt positief nieuws. Volgens mij vereist het wel een nota van wijziging. In het wetsvoorstel is immers de minister van Verkeer en Waterstaat degene die moet handhaven. Ik vraag de minister dus volstrekte duidelijkheid te geven over deze lijn. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat meten belangrijker moet worden. Volgens hem is in veel situaties meten beter dan berekenen. Kan de minister in de nota naar aanleiding van het verslag op dit punt uitgebreid ingaan op wat dit betekent voor de handhaving? Hoe gaat de minister de handhaving regelen, gebaseerd op een zwaarder aantal feitelijke metingen? Dat kan veel discussies over bestaande tracés wegnemen.

Minister **Huizinga-Heringa**: Zoals het nu in de wet geregeld is, wordt alleen getoetst op het moment van aanleg van een nieuwe lijn of bij grote veranderingen in de dienstregeling of de spoorlijnen. Op die momenten toetst en handhaaft VROM. In het nieuwe wetsvoorstel wordt dit uitgebreid. De Kamer krijgt in juni een nota naar aanleiding van het verslag. Daarover wordt al schriftelijk gecommuniceerd tussen regering en Kamer. In het wetsvoorstel wordt uitgegaan van een andere manier van handhaven. VROM handhaaft dan ook op geluid dat jaarlijks wordt geproduceerd. Ik ben nog maar kort minister van VROM. Misschien weet de heer Jansen het wel beter dan ik. Er wordt echter voorgesteld om jaarlijks te meten hoeveel geluid de treinen hebben geproduceerd, zodat getoetst kan worden of voldaan wordt aan de normen. Dat is de nieuwe wet. Dat kan nu nog niet. De handhaving ligt immers bij VROM en de uitvoering bij V&W. De handhaving en de bevoegdheid om aanwijzingen te geven, ligt bij VROM.

Dan de vraag over meten of berekenen. Er zijn meer vragen gesteld over de nieuwe wet. Ik raad aan om de discussie over de nieuwe wet pas te houden als wij daarover in de Kamer komen te spreken. Anders is het teveel hapsnap en gaan wij er bij de wetsbehandeling nog eens op in. Dat lijkt mij, zeg ik eerlijk, niet zo zinvol. Ik zie ook geen kans om in dit algemeen overleg, dat al enige tijd heeft geduurd, de Kamer op een verantwoorde manier uiteen te zetten hoe dat in de nieuwe wet wordt geregeld. Ik stel voor om deze vragen te bewaren tot het debat in de Kamer over de nieuwe wet, wat mij betreft nog met mijn persoon. Het is heel begrijpelijk niet controversieel verklaard. Mooi dat wij ermee door kunnen. De nota naar aanleiding van het verslag zal in juni naar de Kamer komen. Ik zet er uiterste spoed achter dat het zo snel mogelijk gebeurt.

De heer **Jansen** (SP): Mijn voorstel was juist om het te betrekken bij de behandeling van het wetsvoorstel. Ik heb de minister gevraagd om in de nota naar aanleiding van het verslag uitgebreid in te gaan op het punt van het meten. Zegt u dat toe?

Minister **Huizinga-Heringa**: Dat zeg ik toe.

Er is nog een aantal vragen gesteld. De heer Aptroot heeft gesproken over zijn motie. Ik heb niet helemaal helder of die al is ingediend. Ik begrijp dat de vraag is of trillingen worden opgenomen in de nieuwe wet over geluidhinder. Er is een brief onderweg naar de Kamer, waarin ik daarop inga. Ik kan de Kamer alvast verklappen dat trillingen niet worden opgenomen in de nieuwe wet. Er ligt nu immers een goedwerkende praktijkrichtlijn. Ik stel voor de brief met aandacht te lezen. Als de Kamer niet overtuigd is, is dit punt wat mij betreft zeker bespreekbaar bij behandeling van het wetsvoorstel.

De heer **Aptroot** (VVD): De brief is onderweg. Dat betekent dat die er morgen is?

Minister **Huizinga-Heringa**: De brief ligt nog niet op mijn bureau voor ondertekening. De brief is er over twee weken.

Er zijn enkele vragen gesteld over de Wet geluidhinder. Gevraagd is om in te gaan op de systematiek van meet- en rekenmethodes. Dat doen wij ook als wij de nieuwe wet bespreken.

De heer Jansen vraagt naar het vervoer gevaarlijke stoffen en het ruimtelijke aspect. Gemeenten kunnen de ruimte rondom het spoor benutten voor nieuwe bebouwing. Zij moeten wel een veiligheidszone aanhouden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In die veiligheidszone wordt rekening gehouden met eventuele groei van het vervoer. Op deze manier is het in het basisnet geregeld.

De heer Koopmans vraagt of de vele rapporten over geluidoverlast niet beter gestroomlijnd moeten worden. De minister van Verkeer en

Waterstaat heeft al toegezegd daar een geheel van te maken. Ik zeg toe dat ik ook alle VROM-ambtenaren met expertise op het vlak van geluid ter beschikking stel, en zo te komen tot een rapport waarin iedereen zich kan vinden. Dan wordt helder over welke feiten wij het hebben. Er is door de heer Koopmans gesproken over huizen die gebouwd zijn tegen het dijklichaam en waarvan de bewoners buitengewoon veel last hebben van het geluid. Het verhaal gaat volgens de heer Koopmans dat die huizen daar zijn gebouwd omdat een deal was gesloten met VROM, nu WWI. Mij is daarvan niets bekend. Ik heb het verhaal eerder gehoord en ik heb het bij WWI laten navragen. Ik hoor op de tribune mensen die wel beter weten. Ik nodig dan ook graag de gemeenten uit om daarover met mij in gesprek te raken en uit te leggen hoe het is beleefd en of inderdaad sprake is van een deal of niet. Ik ga daarop graag in. Ik heb daarover vooralsnog echter niets kunnen vinden.

De heer **Jansen** (SP): Ik dacht dat de minister nog terug zou komen op mijn vraag over ruimtelijke inpassing van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de preventieve sfeer. Ik bedoel het bij elkaar brengen van productie en consumptie dan wel het gebruiken van inherent veiliger transporttechnieken zoals pijpleidingen en vervoer over water. Ik zie dat als stappen die gezet kunnen worden voordat wij komen te spreken over het basisnet gevaarlijke stoffen en vervoer per spoor.

Minister **Huizinga-Heringa**: Er wordt even gezocht naar het antwoord op deze vraag.

De heer **Jansen** (SP): Ik neem aan dat de minister het met mij eens is dat voorkomen beter is dan genezen. Als het probleem opgelost kan worden door een betere ruimtelijke concentratie van productie en consumptie is de hele poespas van het basisnet gevaarlijke stoffen niet of in mindere mate nodig. Dat is in de afweging der dingen toch een logische volgorde?

Minister **Huizinga-Heringa**: Ik moet eerlijk zeggen dat de heer Jansen mij met deze vraag overvraagt. Eind 2008 heeft mijn voorganger de Kamer een conceptbesluit toegestuurd over de manier waarop gemeenten de ruimte rondom het spoor kunnen benutten. Gaat de vraag over de ladder van Lansink? Dan kan ik zeggen dat wij bij de praktische uitwerking van het basisnet deze filosofie toepassen. In de ketenstudies is onderzocht of de productie en verwerking geografisch in balans kunnen worden gebracht. Wij denken aan de chloorafspraken met Akzo en de ammoniakafspraken met DSM. Dit soort afspraken is niet altijd mogelijk. Ook een modaliteitsverschuiving is vaak lastig. In die gevallen stellen wij bufferzones is. Als de heer Jansen met dit antwoord genoegen neemt, zijn wij klaar. Doet hij dat niet, dan zal ik schriftelijk antwoorden. Op dit moment kan ik geen helderder antwoord geven.

De heer **Jansen** (SP): Laat ik iets concreter zijn. Het belangrijkste knelpunt op het gebied van veiligheid is Dordrecht-Zwijndrecht. Dat heeft te maken met het bulktransport tussen de regio Rotterdam en Antwerpen. Daartussen kan ook een pijpleiding aangelegd worden. Dat geldt ook voor het bulktransport van brandstof naar Duitsland. Wij steken heel veel geld in extra hoogspanningsleidingen en in extra gasleidingen naar onze buurlanden. Waarom geldt dat ook niet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Minister **Huizinga-Heringa**: Ik ga hierop graag schriftelijk in, als de Kamer het goedvindt.

De **voorzitter**: Ik stel namens alle woordvoerders voor het AO met een half uur te verlengen en dus niet om verder te gaan om negen uur. Het

volgende AO over Halfweg en de N200, gepland van half acht tot half tien, begint om acht uur. Kunnen de ministers daarmee instemmen?

Minister **Eurlings**: Zeker.

Minister **Huizinga-Heringa**: Mijn ambtenaren hebben hierop niet gerekend. Er is er een aantal dat afspraken heeft waarvan ik het erg jammer zou vinden als die afgezegd moeten worden. Ik wil dan ook graag als eerste antwoorden.

De **voorzitter**: Prima. Ik vraag de commissieleden in tweede termijn in te gaan op de afronding van het groot project Betuweroute. In de procedurevergadering van 23 juni wordt dan, afhankelijk van de opmerkingen, een besluit genomen. Na die commissievergadering gaat er een adviesaanvraag naar de vaste commissie voor de Rijksuitgaven, zodat vervolgens een plenaire afronding kan plaatsvinden. Ik vraag dus aan iedereen of een planning moet worden gemaakt om in de eerstkomende procedurevergadering tot afronding te komen van het groot project Betuweroute.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik stel voor om nu geen beslissing te nemen over de afronding van het groot project Betuweroute. Ik wil in dat licht nog over een aantal zaken spreken. Dat kan ook op een later tijdstip. Er is het meest gesproken over de geluidsoverlast, zowel bij de IJssellijn als, het meest recent, bij de HSL. Ik zit even te dubben. Ik zie dat de minister in een aantal opzichten beweegt en dat hij sneller wil gaan meten bij de aangepaste treinen. Dat willen wij natuurlijk ook. Meten is inderdaad weten. De minister is ook bereid om bij het nieuwe materieel te bevorderen dat de drie nieuwe treinen snel gaan rijden. Het inrijden schijnt twee weken te duren. Als dit alles snel kan en wij de toezegging krijgen dat daadwerkelijk wordt gemeten op de gevels, niet de DCMR-systematiek en langs het spoor, dan heeft de Kamer alle gegevens over juni in de loop van juni. Geluid is heel lastig. De enige oplossing is meten waar de mensen wonen. Daar gaat het uiteindelijk om. Ik wil een brief van de minister over hoe hij het ziet. Wij willen dat serieus om wordt gegaan met de wettelijke normen én met de toezegging die aan Lansingerland is gedaan over wijziging van het Tracébesluit. Als men meewerkt aan aanpassing van dat besluit om een nog betere geluidssituatie te krijgen, een paar decibel lager dan de wettelijke norm, moeten wij dat waarmaken.

Ik wil graag een andere keer spreken over het basisnet. Er zijn goede stappen gezet. Probleem is de situatie in Dordrecht en Zwijndrecht. Er valt niet te ontkomen aan het aanleggen van een omleiding van het goederenspoor. Dat is in de woorden van de minister een majeure investering. Wij moeten daarover praten. Dit is, zo denken wij, de enige manier voor veilig en robuust goederenvervoer over het spoor.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de gegeven antwoorden. Ik trek de conclusie dat helder is dat het kabinet gezamenlijk met de regio's de geluidsoverlast langs het spoor gaat meten. Zorg dat er overeenstemming over de aanpak is. Dat vind ik positief. Ik vraag de minister om dat ook bij de IJssellijn te doen. Daar zijn grote problemen. Ik vraag hem het ook te doen op andere plekken waar het aan de orde is. Het moet een soort standaardpraktijk worden.

Ik ben blij dat de minister heeft gezegd bij de HSL de normen te handhaven. Dat betekent nogal wat. Ik besef dat, net zoals de minister. Over de IJssellijn en de Twentelijn zegt de minister dat als door het PHS extra treinen moeten gaan rijden dit alleen kan als aan de normen wordt voldaan die in de wet-Schwung opgenomen zullen worden. Dat zijn heldere toezeggingen. Dit zijn scherpe, politieke uitspraken. Het is dan ook van belang dat wij die goed controleren. Enerzijds gebeurt dat met de

wet-Schwung. Ik sluit daarbij aan bij de opmerkingen van de heer Jansen, met name die over de handhaving. Ik denk dat er iemand moet zijn die aan de noodrem moet kunnen trekken. Die moet zeggen: tot hier en niet verder. Dat moet bij de wetsbehandeling aan de orde zijn. De Kamer moet bekijken of het Programma Hoogfrequent Spoor tot een groot project moet worden gemaakt. Dat is immers best ingewikkeld. Ik zal dat in overweging geven in de procedurevergadering.

De minister van VROM sprak over de goedwerkende praktijkrichtlijn trillingen. De praktijk zegt echter dat het niet goed werkt. Dat is belangrijk. Ik vraag de minister, zeker nu zij de brief nog niet getekend heeft, er nog eens goed naar te kijken. Het werkt niet. Ik heb haar ook gevraagd te kijken naar de problematiek in Venlo. Daar rammelen de tegeltjes van de muur. Toch kunnen deze mensen bij niemand terecht.

Mijn slotopmerking is de volgende. De minister van Verkeer en Waterstaat was wat terughoudend over de HSA en de feiten die daar spelen. Wij hadden daar een stevig debatje over. Hij moet beseffen dat ik vind dat wij ten opzichte van de vorige keer ook de problematiek kennen van de achtergestelde lening. Dat maakt het voor mij anders. Ik vind dat de minister de HSA daar scherper in moet controleren. Wij moeten continu de temperatuur blijven meten. Als wij dat niet doen, lopen wij het risico dat wij over vier jaar een opgelopen achtergestelde lening niet meer kunnen ophalen. Daarom hechten wij aan scherpe controle hiervan.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik vind het positief dat het nieuwe wetsvoorstel, over integratie van de Wet geluidhinder in de Wet milieubeheer, wordt benut om de situatie voor en de handhaving bij bestaande tracés te verbeteren en zorgvuldiger te regelen. Wij zullen uiteraard deze discussie in de komende Kamerperiode moeten afmaken. Dan moet iedereen zijn krachtige woorden van vandaag omzetten in goede wetgeving.

Het is goed dat de minister van VROM zegt de veiligvervoermodaliteiten te bekijken, in het bijzonder de pijpleidingen. Vervoer over water is in sommige gevallen ook een veiliger optie. Zij mag daar wat mij betreft de tijd voor nemen. Zij kan beter drie, vier maanden de tijd nemen voor een goed antwoord. Het lijkt mij ook belangrijk om een en ander af te stemmen met Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat, zodat er een goede totaalvisie ligt. Deze stap moet liggen voor de stap naar een basisnet gevaarlijke stoffen. Je bent dan immers preventief bezig. Ik ben minder tevreden over het antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat over de Schipholtunnelbrand. Hij zegt dat het in de eerste tien minuten vooral gaat over het verbeteren van de zelfredzaamheid. Ik heb daar de associatie bij van mensen die snel proberen weg te komen in een tunnel. De ervaring leert dat dit een aantal mensen niet lukt. Die zijn niet zo snel ter been. Ik bedoelde met mijn vraag op een snelle regie. Dat bijvoorbeeld in die eerste tien minuten achteroprijdende treinen achteruit de tunnel uit kunnen. Daarvoor zijn technische mogelijkheden. Dat soort zaken dient beter afgestemd te worden tussen ProRail en de vervoerders. Daarbij heb ik een meer concrete uitwerking gevraagd van de actiepunten. Die hoor ik niet. Graag alsnog een reactie.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording. De ene antwoordde kort, de ander lang. Wat de conclusies betreft: the proof of the pudding is in the eating. De bewoners moeten zelf ervaren of wat nu aangekondigd wordt ook echt effect heeft. Wat dat betreft zijn de verwachtingen vandaag hooggespannen. De PvdA hecht eraan dat de bij de bewoners gewekte verwachtingen worden waargemaakt. Wij zullen het kabinet daar zeker aan houden.

Over het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt steeds gezegd dat Europa bepaalde dingen misschien niet mogelijk maakt. Ik doel op het eventueel

sturen via de Betuwelijn omdat er een gelijkheid van normen moet zijn. Mijn verzoek aan de minister is om dat eens een keer uit te zoeken. Kan dat prijsmechanisme werken? De minister geeft aan rekening te houden met de normen. Die worden niet overschreden. Het blijft per definitie zo dat een trein met gevaarlijke stoffen die langs de Brabantroute rijdt meer maatschappelijk risico oplevert dan wanneer die via de Betuweroute rijdt. Dat blijft gewoon overeind staan, ook al worden de normen daar verder niet meer overschreden. Dat verschil in maatschappelijk last betekent ook een verschil in maatschappelijke prijs. Kan de minister toezeggen om dit eens uit te zoeken?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wat mij betreft nog een paar punten. Het is niet zo dat de GroenLinksfractie tegen meten is weten is. Het is heel goed dat er gemeten worden. Bij overlast valt het echter keer op keer tegen. In het proces wordt steeds gezegd dat met alle elementen rekening is gehouden, er zijn rapporten en vooronderstellingen. In de praktijk is vervolgens de overlast toch veel groter dan gedacht. Daarna moeten er weer heftige investeringen worden gedaan. Dat bedoel ik met: voorkomen is beter dan genezen. Vooraf moeten de zaken beter bekeken worden. Bij mij blijft wel de vraag hangen waar dan precies de fouten gemaakt worden bij de metingen en de tests. Wij worden daar immers keer op keer mee geconfronteerd. Ik heb daarover nog geen opheldering gekregen, ook wat betreft de vraag wie daarvoor verantwoordelijk gesteld kan worden. De minister kan tien keer zeggen dat meten weten is. De omwonenden weten maar een ding: zij moeten hopen dat het beter wordt na half juni. Dat weten zij echter niet zeker. Wij ook niet. De omwonenden weten ook niet of de situatie wel perfect op orde is als het nieuwe materieel er is. Als er een eventueel plan-B moet komen, leidt dat tot hoge kosten. Bovendien is het maar de vraag op welke termijn dat tot concrete resultaten leidt. Dat soort vragen wordt op dit moment niet beantwoord. Ik vind meten is weten prachtig klinken. Toch vind ik het onvoldoende. Ik wil van de minister weten of hij daar geen betere termijnen voor kan geven.

Bij de Beneluxtrein blijf ik het raar vinden dat NS Internationaal beslist of die wel of niet uit de dienstregeling gaat. Ik mag toch aannemen dat de minister al zijn invloed aanwendt om hierover het standpunt van de Kamer op een heldere manier naar voren te brengen? De motie van de Kamer ligt er immers niet voor Piet Snot.

Dan de Betuweroute. De minister zegt dat het wel niet zal mogen van Europa om de leefbaarheid aan te wenden bij routedwang. Mijn informatie is toch echt anders. Volgens mij kan het wel meegenomen worden om sturend op te treden richting de Betuweroute. Ik wil dus feitelijk van de minister weten waarop hij zijn oordeel baseert. Wat de veiligheid en leefbaarheid betreft, vraag ik hem om die mee te nemen bij de marktverkenning voor de Betuweroute, ook in relatie tot routedwang. Ik vond het antwoord van de minister op dit vlak lang, maar niet overtuigend. Dat kan echt beter.

Het afronden van de Betuweroute als groot project kan wat mij betreft op een ander moment.

Minister **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik heb in de bijdragen in tweede termijn geen vraag aan mijn adres gehoord, maar wel een paar goedbedoelde raadgevingen. Ik lees elke brief voordat ik die onderteken. Ik zal de brief over de trillingen nog eens extra goed doorlezen voordat ik die naar de Kamer stuur.

Ik dank de heer Jansen voor de ruimte die hij biedt voor een goed doorwrochte brief aan de Kamer. Ik stem met de Kamer in dat de te nemen maatregelen succes moet hebben en dat de geluidsoverlast moet verminderen.

De **voorzitter**. De minister en haar ambtenaren zijn gepardonneerd.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng in tweede termijn.

Dank voor het algemene begrip voor de lijn bij het geluid van de HSL. Het signaal van de Kamer is tweeledig. De Kamer begrijpt dat het een meten-is-wetenbenadering is. De Kamer wijst er echter op dat wat vandaag gezegd is consequenties heeft. Linksom of rechtsom moet het dadelijk goed zijn. Punt uit. Dat hebben wij vandaag bevestigd. Dat is de meerwaarde van het debat.

Ik kan mij de ongerustheid goed voorstellen. Ik heb het geluid zelf gehoord. Het lijkt alsof de trein door de grindbak knettert. Dat moeten wij echt niet hebben. Wij moeten met elkaar doorzettingsmacht ontwikkelen en de feiten serieus nemen. Hoe doen wij dat? Dat gaat ten eerste uit van de regeling die ik noemde, het wettelijk verankerde voorschrift. Ik heb ook gezegd dat er kruisbestuiving zal plaatsvinden. Om de opmerkingen vanuit de regio zo goed als mogelijk te accommoderen zal de Kamer daarover worden geïnformeerd. Die kunnen dan een volwaardige rol spelen in de eindafweging hier van de situatie op korte en lange termijn, welke maatregelen moeten wij nemen.

Ook op basis van de voorschriften wordt begonnen met meten langs de baan. Ik kan de Kamer toezeggen dat er ook gemeten zal worden aan de gevels. Dat is in de direct daaropvolgende tweede fase. Wij beginnen rond de baan en komen dan bij de gevels. Ook het meten bij de gevels vind ik van belang. Ik heb de eerste keer dat ik de ministerraad uitliep het belang daarvan ook benadrukt. Meet gewoon bij de mensen aan het huis. Daar zal dan ook gemeten worden in de tweede fase.

Tegen de heer Aptroot zeg ik dat wij de tests zo snel mogelijk zullen houden. Ik zal de Kamer berichten als ik de zaak verder kan versnellen. Het moet as soon as possible. Als wij de drie treinen van Ansaldo vol kunnen inzetten, talmen wij geen dag. Ik zal de Kamer nader berichten over verdere versnelling en de momenten van de tests. De omgeving weet zo wanneer die plaatsvinden. Dat geeft duidelijkheid en transparantie. Op de site van ProRail zal een en ander nadrukkelijk worden gecommuniceerd. Ik wil het echter in het verkeer met de Kamer zo snel mogelijk proactief aangeven.

Op basis van de theorie is het nog steeds de verwachting dat de alignment extra voordeel oplevert. De theoretische verwachting is dat de echte hogesnelheidstreinen qua geluid zullen presteren zoals van tevoren verwacht. Het zit dus goed. De alignment levert nog meer op. Wij hebben van tevoren onvoldoende ingeschat tot hoeveel ellende het tijdelijk materieel zou lijden. Ik zeg nu: better safe than sorry. Ik wil het nu gewoon weten uit de praktijk. Ik ga niet meer zwaaien met vooronderstellingen en modellen. Ik heb daar geen zin meer in. Wij gaan het gewoon meten. Of de alignment extra voordeel oplevert? Ik heb geen reden om daaraan te twifelen, maar wij weten het pas als het gemeten is. Ook daarover zal ik de Kamer te-uit-en-te-na berichten. Dit als reactie op de vragen van de heren Aptroot en Koopmans, die zich daarvoor sterk hebben gemaakt. Wij moeten het inderdaad samen met de regio doen. Ook bij de IJssellijn en de Twentelijn kiezen wij deze benadering. Wij zullen, zoals ik de heer Koopmans uitdrukkelijk heb toegezegd, bij het PHS-besluit de lijn hanteren dat extra goederenvervoer – voor mij nog de vraag of dat er ook komt – extra maatregelen inhoudt. Het een kan absoluut niet zonder het ander. Dat geeft volgens mij wat rust aan de regio. De onrust daar is immers begrijpelijk. Op deze manier voorkomen wij dat er redenen tot zorg blijven.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik geef de minister in overweging om een deel van het advies van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen over te nemen. Het gaat over het RIVM en Rijkswaterstaat, die werken met de programma's

RBM II en Safety Plus. Volgens de adviesraad zijn de mensen die daarmee werken volstrekt onvoldoende opgeleid. Ik vraag de minister om dit advies ter harte te nemen. Hij hoeft er nu niet op te reageren. Ik ben vergeten om het in eerste termijn te vragen. Het lijkt mij echter van belang als de minister hiernaar goed kijkt.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik toe. Ik zal de Kamer hierover nader berichten als het PHS-besluit wordt gepubliceerd. Dat lijkt mij het moment om een reactie te formuleren.

De Kamer gaat over de status van groot project van het PHS. Ik kan mij goed voorstellen dat de heer Koopmans met dit voorstel komt, gezien zijn ervaringen op dit vlak. Ik kan mij dat ook goed voorstellen, omdat het een megaproject is van maar liefst 4,5 mld. Ik kan mij dan ook zomaar voorstellen dat de Kamer de importantie van het project vertaalt in de status van groot project, met alle verslaglegging die daarbij hoort. Ik kan over de HSA een aantal dingen zeggen. Eerst de achtergestelde lening, die wij nadrukkelijk hebben gemaximeerd voor vier jaar. In de laatste jaren van de concessie zou de schuld terugbetaald worden, tussen 2021 en 2024. Middels het MoU is vastgelegd dat de HSA pas in de jaren 2012 en 2013 de gebruiksvergoeding gaat betalen. Dan zou voldoende cashflow opgebouwd moeten kunnen zijn. Ik heb zojuist gezegd contact te zullen opnemen met de HSA, ook naar aanleiding van de vragen van de Kamer. Ik zal aangeven dat de Kamer hecht aan een nadere actualisatie van gegevens zover die beschikbaar te stellen zijn door de HSA. Ik kom daar later op terug. Ik heb willen zeggen dat in de ontstane, vervelende situatie, dit voor mij de minst slechte manier is om de financiële risico's voor de Staat bij de vervoersprestatie af te dekken. Is het een fantastische situatie? Natuurlijk niet. Anders hadden wij deze stap niet hoeven zetten.

De heer **Koopmans** (CDA): Op zich dank. Ik doe een vierde poging. De minister moet immers erkennen dat hier ook een ministeriële verantwoordelijkheid ligt. De minister is er ook verantwoordelijk voor dat de voor vier jaar achtergestelde lening straks binnenkomt. De minister is de deal aangegaan, met ons aller steun. Het gaat hier over een half miljard of nog meer. Wij moeten niet doen alsof het alleen iets van het bedrijf is. Dat zou te gemakkelijk zijn. Ik hoop natuurlijk, samen met de Kamer en de samenleving, dat het allemaal lukt.

Minister **Eurlings**: Dat risico moet worden voorkomen. Ik begrijp de vraagstelling. Vandaar dat ik het terugspeel naar de HSA en ik erop zal terugkomen. Ik zeg nogmaals dat wij in een zeer onfortuinlijke situatie aanbeland zouden zijn als de boel in elkaar gekukeld zou zijn. Ik snap de vraag echter en ik kom erop terug.

Dan meten in plaats van berekenen. Ik heb al gezegd dat er in twee fases, eerst bij de baan en dan aan de gevel, wordt gemeten.

Bij de Beneluxtrein zal ik al mijn invloed aanwenden om tot een soort van Beneluxtrein in de toekomst te komen. Ik weet dat de Kamer het liefst een ongeknipte lijn heeft. Die kan ik niet afdwingen. Ik ben al blij als het ons lukt om een redelijk goed alternatief voor de HSL-reiziger te vinden. Ik heb daar goede hoop op. Stap voor stap komen wij vooruit. Ik wil het nog maar een keer zeggen. Het was niet gemakkelijk, maar dat België bereid is het treinstel te bestellen is een opsteker. Dat betekent dat Den Haag en Breda er vertrouwen in mogen hebben dat hun stations met een hogesnelheidstrein worden bediend die het Europese hogesnelheidsnet opgaat. Zij hebben de zekerheid dat hun prachtige stations in verbouw niet voor niets worden opgepept. Het zullen straks echt HSL-stations worden.

Over de Schipholtunnelbrand heeft de heer Jansen een punt. Het is de vraag hoe mensen in verschillende situaties reageren. Soms is het beste om de trein eruit te rijden. Soms kunnen mensen het beste in de trein

blijven. Soms moeten reizigers uit de trein, onder begeleiding van het personeel et cetera. Ik heb willen zeggen dat de eerste tien minuten cruciaal zijn. Je hebt niet in iedere tunnel reddingswerkers in de buurt. De eerste tien minuten, voordat die arriveren, moeten de reizigers zo goed als het kan reageren. Vandaar dat het van belang is dat mensen zich er veel bewuster van worden wat in welke situatie de manier is om te reageren. Er was nu verwarring en miscommunicatie. Dat is een te groot risico als het misgaat, omdat de eerste tien minuten cruciaal zijn. Een en ander wordt verder uitgewerkt, door de spoorwegen, ProRail, de inspectie en het publieke cluster rond het spoor. Alle tunnels worden het komende jaar geanalyseerd. Ik vind dat wij daarmee een hele slag maken. Het zou miscommunicatie en verwarring voor een behoorlijk gedeelte moeten voorkomen.

De heer Boelhouwer zegt terecht: the proof of the pudding is in the eating. Zo is het maar net. Een ding is zeker, het zal geen smerig puddinkje zijn. Of de pudding smaakt goed en die kan gegeten worden. Of de pudding smaakt niet goed en dan zal die opnieuw geprepareerd moeten worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Smaken verschillen nogal eens.

Minister **Eurlings**: Dat valt wel mee. In Nieuwspoort smaken mij en de heer Aptroot hetzelfde gerstenat goed. Ik zie dat mevrouw Van Gent ineens streng begint te kijken. Een biertje af en toe is best lekker, hoor! Ik vind echt dat meten weten is. Natuurlijk wordt daarbij uitgegaan van bepaalde aannames, zodat zeker is dat wij redelijk in de lijn liggen. Wij gaan niet zomaar een spoorlijn op maaiveld aanleggen, pats-boem, en zoek het maar uit. Nee, wij nemen vanaf het begin maatregelen. Dat wil niet zeggen dat die voldoende zijn. Het is dan ook sterk dat in de praktijk nog eens gekeken wordt of het wel klopt. Dat is precies de discussie die vandaag is gevoerd. Ik zeg niet: vergeet het meten, met de modellen komt het allemaal goed. Ik wil het echt weten. Het is altijd een wisselwerking. Wij willen echter af van het modelfetisjisme waar meesters in de rechten, ingenieurs en modelbureaus een goede boterham aan hebben verdiend en zelfs rijk van zijn geworden. Laat ingenieurs zich bezighouden met de aanleg van projecten. Laat meesters in de rechten zich niet verliezen in het bestrijden van infraprojecten op oneigenlijke gronden. Laat het gaan om bescherming in de praktijk.

Het laatste, maar niet onbelangrijke punt is het prijsmechanisme bij de Brabantroute et cetera. Ik zeg tegen de heer Boelhouwer dat ik de benadering van het basisnet op zich een heel goede vindt. Dan zeggen wij niet hoeveel treinen er precies mogen rijden of welke wij van het spoor af drukken, maar wij kijken dan naar de veiligheid. Daar ligt het belang van de omwonenden. Daaraan mag niet worden getornd. Ik snap de vraag, namelijk om de voors en tegens van het prijsmechanisme op een rijtje te krijgen. Wat kan wel en wat kan niet? Ik zeg dat de dwang bij het basisnet er wat de veiligheid betreft stevig in zit. Dan moet het maar op een andere manier. Ik ben bereid om de Kamer bij de presentatie van het basisnet een nadere analyse te geven van het prijsmechanisme, complicaties et cetera. Ik kom daar dus onderbouwd op terug.

Ik heb zojuist geprobeerd te zeggen dat het bij discussies over geluid van belang is om de zaak objectief te krijgen. Het land kent tal van overlastsituaties en veiligheidssituaties. Daarbij willen wij een goede lijn trekken, zodat iedereen voldoende is beschermd. Daarbij moet je uitgaan van objectieve normen. Veiligheid is te objectiveren. De modellen worden nog steeds verbeterd. Wij hebben over het RIVM gesproken. Geluid, zoals bij Schwung en geluidsproductieplafonds, is ook redelijk objectief vast te pinnen. Leefbaarheid en het gevoel daarvan kan nogal verschillen. Uit de tijd dat ik gemeenteraadslid was in het mooie Schin op Geul kan ik mij een discussie met mensen herinneren met een geweldige strijd tussen twee omwonenden. De een werd gek van de stoomtrein langs de

achtertuin, want de was werd smerig. De ander, een eigenaar van een modelbouwwinkel, zei dat zijn hart openging als hij de trein hoorde aanstomen. Zo kan men het dus beleven. Bij de een gaat de leefbaarheid achteruit en bij de ander vooruit. Toch ben ik bereid om hierover een nader referaat te geven als ik het basisnet presenteer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik waardeer dit natuurlijk, maar de vraag was ook gekoppeld aan routedwang en wat wel of niet mag binnen Europa. Daarover bestaat discussie. Ik wil daar onderbouwd inzicht in hebben.

Minister **Eurlings**: Ja, dat zeg ik toe. Ik vraag er daarbij de aandacht voor dat er wel degelijk sprake is van dwang in het basisnet vanuit de veiligheid. Dat is juist het verhaal.

De **voorzitter**: De toezeggingen.

- De minister van Verkeer en Waterstaat zal eind juni de Kamer de resultaten doen toekomen van de metingen van het tijdelijk materieel en in juni naar aanleiding van de metingen van het AnsaldoBredamaterieel. Indien versnelling mogelijk is, zal de minister de Kamer daarover informeren.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal in overleg treden met gemeenten over de methode van meten en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal voor de zomer schriftelijk reageren op de motie-Aptroot/Roemer over geluid en trillingen op het spoor.
- De minister zal de HSA verzoeken een update te geven van de feitelijke situatie en het toekomstperspectief. De minister zal de Kamer daarover zo nodig vertrouwelijk informeren.
- De minister zal in de brieven naar aanleiding van de bestuurlijk overleggen ingaan op Chemelot en de maatregelen bij Dordrecht en Zwijndrecht.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer op korte termijn informeren over het met voorrang informeren over het oplossen van de problemen rond Chemelot. De informatie wordt uiterlijk betrokken bij de berichtgeving over de bestuurlijk overleggen en voor het MIRT op 30 juni.
- De Kamer zal voor 9 juni geïnformeerd worden over de verklaring van conformiteit en de afrekening bouwfase van de Betuweroute.
- De minister zal op korte termijn schriftelijk reageren op de aanbevelingen van FNV Bondgenoten naar aanleiding van het incident in de Schipholtunnel.
- De minister van VROM zal in de nota naar aanleiding van het verslag op de Wet geluidhinder ingaan op de meetmethodes.
- De minister van VROM zal de Kamer nader informeren over de mogelijkheid van het gebruik van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over de mogelijkheid van het kapitaliseren van het Basisnet Spoor.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over de mogelijkheid van routedwang met het oog op leefbaarheid en veiligheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Er ontbreekt er volgens mij nog een. Het is van essentieel belang dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd dat linksom of rechtsom zal worden voldaan aan de wettelijke normen en die van het Tracébesluit. Hij zal nog nader terugkomen op wat in de alignement wordt genoemd.

Minister **Eurlings**: Ja, dat klopt.

De **voorzitter**: Dat is dan toezegging nr. 13.