

Vergaderjaar 2014–2015

22 026

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

Nr. 467

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 oktober 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 11 september 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 april 2014 over de rijtijden van de Beneluxtrein in de dienstregeling van 2015 en verder (Kamerstuk 22 026, nr. 457);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 juni 2014 over het onderzoek van NS en audits naar IC-materieel voor de HSL-Zuid: instroomplanning en snelheid (Kamerstuk 22 026, nr. 461);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 mei 2014 in reactie op het verzoek van het lid Veldhoven over de gang van zaken rondom de opvolger van de Fyra (Kamerstuk 22 026, nr. 458);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 april 2014 ter aanbieding van de 34ste Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 456);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 februari 2014 over de beoordeling van «Open Kap»-plan Lansingerland (Kamerstuk 22 026, nr. 453);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 juni 2014 over het onderhandelakkoord inzake de HSA-problematiek (Kamerstuk 22 026, nr. 460);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 juni 2014 over de voortgang van een aantal toezeggingen uit het notaoverleg Vervoer HSL-Zuid/Alternatief Fyra (Kamerstuk 22 026, nr. 463);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 september 2014 over het geluid van de HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 464).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Kuiken
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Hoogland, Kuiken, De Rouwe en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet iedereen in de zaal en de mensen die thuis meeluisteren van harte welkom bij dit algemeen overleg over de HSL-Zuid en de Fyra. Wij hebben vandaag twee uur de tijd. Ik verwacht dat er nog behoorlijk wat leden zullen arriveren en stel voor om een spreektijd van vier minuten te hanteren. Eenieder mag twee interrupties in de eerste termijn van de Kamer plegen en vervolgens ook de Staatssecretaris nog twee keer interrumpen.

Het woord is allereerst aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er staat vandaag een groot aantal onderwerpen met betrekking tot het spoor op de agenda. Het gaat over het algemeen best wel goed met het spoor in Nederland, maar het vertoont op een aantal punten helaas altijd weer zwakke plekken. Dat is een terugkerend thema. Het winterweer komt er nog aan. Daar zullen we het vandaag niet over hebben, maar ik hoop dat het deze winter goed zal gaan. Het probleem met de hsl staat vandaag helaas opnieuw op de agenda. De Intercity Direct, die steeds meer de bijnaam «Intercity Defect» krijgt, laat gewoon nog steeds onacceptabel veel fouten zien. Ik zal allereerst ingaan op deze fouten. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten welk deel daarvan onder de verantwoordelijkheid van de NS valt en welk deel onder de verantwoordelijkheid van ProRail. Hoe was dat de afgelopen zes maanden? Gaat de Staatssecretaris dat voor de komende maanden ook precies in kaart brengen? Het bijzondere van de Intercity Direct – of de Intercity Defect – is dat het een dure lijn is, omdat je voor het reizen op delen van die lijn nog steeds een toeslag betaalt. Het is een lijn waar mensen voor vrezen. Ik heb gezien dat het aantal reizigers stabiel blijft, maar ik vrees oprecht dat die reizigers geen keus hebben. Het is een lijn die maar niet uit de moeilijke hoek komt, terwijl dat echt nodig is. Hoe kan dat? Waarom accepteert de Staatssecretaris steeds weer mooie beloftes in plaats van degelijke resultaten?

Ik lees in de brieven dat de Staatssecretaris belooft dat het het komende halfjaar beter zal gaan. Wat is dat voor een gekke uitspraak? De cijfers inzake de punctualiteit worden gewoon almaar slechter en de winter komt eraan. Hoe kun je de reiziger dan de zomer beloven? Wij weten immers dat het spannend wordt als het winterweer intreedt.

Het CDA begrijpt volstrekt niet waarom Staatssecretaris Mansveld twee jaar geleden heldhaftig de handhavingsbrief introk. Ik herinner mij het gezicht van mevrouw De Boer nog, die daarmee ook liet zien hoe krachtig dit kabinet zou optreden als het fout zou gaan. Maar wat schetst mijn verbazing? De Staatssecretaris handhaaft niet bij de hsl. Er worden veel fouten gemaakt, maar er wordt geen boete uitgedeeld. Daar staat tegenover dat de Staatssecretaris heel heldhaftig een nieuw charmeoffensief heeft aangekondigd om de boetes te gaan verhogen als de NS straks niet presteert. Wat heeft dat voor waarde als je niet handhaaft? Het CDA zou dit eigenlijk willen aanpakken. Wij hebben eerder al voorstellen gedaan en wij zullen in het najaar met uitgewerkte voorstellen voor een betere handhaving komen. Maar ik zou in dit geval willen zeggen: houd toch op met die gekkigheid rond die boetes, houd toch op met die broekzak-vestzak! Geef het boete-instrument aan de reiziger! Als

de treinen op dit probleemtraject vertraagd zijn, laat de boete dan niet ten goede komen aan de overheid, maar laat de reiziger de boete innen. Na een kwartier vertraging moet de reiziger het volledige bedrag terugkrijgen. Daarmee help je de getroffen reiziger, daarmee wordt er geen geld rondgepompt tussen de overheid en de semioverheid en daarmee komt er een heel duidelijke en directe prikkel voor de NS om de kwaliteit op dit probleemtraject eindelijk te verbeteren.

Ik kom te spreken over de IC 200, het nieuwe materieel. De aankoop van de Fyra was de blunder van de eeuw. De enquête moet nog komen. De uitkomsten moeten nog bekend worden gemaakt. Hoe gaan we al die uitkomsten van dit parlementaire proces erbij betrekken? In het rapport van juni staat dat er geen heldere besluitvorming over de IC 200 heeft plaatsgevonden, dat er geen structuur is als het gaat om het vastleggen van besluiten en dat er geen financiële helderheid over de IC 200 is. Dit kan niet! Het CDA kan geen vertrouwen geven voordat de enquête is gehouden.

Ik wil ten slotte nog iets zeggen over Lansingerland. Het CDA stelt voor om op te houden met het bakkeleien. Benoem een commissie van wijzen, ga met de omwonenden, de overheid en de technici om de tafel en laat de commissie van wijzen nu eindelijk eens oordelen wat hier moet gaan gebeuren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat laatste lokt een interruptie uit. Kan de heer De Rouwe enige toelichting geven op die commissie van wijzen? Wat beoogt hij daarmee?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik bedank mevrouw De Boer voor de gelegenheid om dat punt nog even toe te lichten. Volgens mij wordt er tien jaar over Lansingerland gebakkeleid. De omwonenden zitten met heel veel overlast en met verwachtingen. Er zijn beloftes gedaan. Er zijn tig ideeën en voorstellen voor innovatie gedaan om de overlast te verminderen. En het blijft een pingpongspel tussen iedereen: tussen de overheid, mevrouw Mansveld, de omwonenden en de gemeenteraadsleden. Ons voorstel is om drie wijze mannen of vrouwen te benoemen die kunnen bekijken wat oorspronkelijk is afgesproken, welke toezeggingen er in het verleden zijn gedaan en welke niet zijn nagekomen. Zij moeten ook op zoek gaan naar een oplossing. Het blijft nu te veel een pingpongspel. Ik denk dat «impasse» het juiste woord voor de huidige situatie is. Mijn voorstel om uit deze impasse te komen is dus het benoemen van een groep wijze vrouwen of mannen die erboven staat en met een advies komt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat verheldert een heleboel. Het is mijn fractie ook een doorn in het oog, want deze situatie sleept zich al jaren voort. Er wordt nog steeds geen duidelijkheid gegeven. Sterker nog, er worden zelfs minder maatregelen aangekondigd. Ook de experimenten die zouden plaatsvinden om het geluid van de hsl te verminderen, hebben kennelijk niets opgeleverd. Ik snap hier dus ook geen biet van. Ik wil best nadenken over het voorstel van de heer De Rouwe voor een commissie van wijzen. Ik zal er in mijn eigen bijdrage ook nog nader op ingaan.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Na heel lang aan de overkant aan de slag geweest te zijn voor de parlementaire enquêtecommissie Woningcorporaties heb ik de tijd gevonden om hier weer te zijn. Wij presenteren ons rapport op 30 oktober. Eigenlijk is het de bedoeling dat ik vanaf nu namens de SP weer het woord voer over infrastructuur. Ik begin dan ook nog met mijn favoriete onderwerp: de hsl, waaraan nu ook een parlementaire enquête wordt gewijd. De SP-fractie heeft zich altijd ingezet voor het behoud van de Benelux-trein. Helaas moest deze van het kabinet verdwijnen om van de falende Fyra een succes te kunnen maken. En nu

zien we dat het heel veel moeite kost om die trein weer op gang te krijgen en net zo'n goede verbinding te leveren als voorheen het geval was. Eigenlijk is er dus gewoon flink geblunderd met het afschaffen van de Benelux-trein. De reiziger is nog steeds de pineut, die moet er nog steeds veel langer over doen om op de plaats van bestemming te komen. Waarom duurt het zo lang om ervoor te zorgen dat de Benelux-trein weer net zo snel rijdt als voorheen het geval was? Kan de Staatssecretaris ons verzekeren dat er in 2017 wel een reistijdverkorting behaald wordt? De NS lijkt namelijk net als NMBS op dat punt nog steeds een slag om de arm te houden.

Ook in onze fractie wordt de Intercity Direct steeds vaker de «Intercity Defect» genoemd. Dat komt omdat deze trein steeds vaker uitvalt en storingen vertoont. Kan de Staatssecretaris ons uitleggen hoe dat komt? Inmiddels worden de vertrouwde TRAXX-locomotieven ingezet, maar is er toch nog steeds sprake van heel veel storingen en vertragingen. De Staatssecretaris zegt dat de locomotieven een extra inspectie hebben ondergaan en dat alle exemplaren in orde zijn bevonden. Hoe kan het dan dat de treinen steeds meer vertraging hebben? Hoe kunnen wij zorgen voor een betrouwbare verbinding totdat het nieuwe materieel er is? Een vraag die ook blijft bestaan, is waarom er geen abonnementen mogelijk zijn voor de internationale treindiensten met Intercity Direct. Is het niet erg onhandig dat men in België niet kan uitchecken met de ov-chipkaart? Heel veel mensen checken immers in Nederland in met een ov-chipkaart. Kan de Staatssecretaris hierop een reactie geven? Ik heb ook nog enkele vragen over de «geld terug»-regeling van de Intercity Direct. De Staatssecretaris heeft waarschijnlijk ook gelezen dat de NS deze regeling wil versoberen. Wij zijn daar geen voorstander van. Je krijgt nu maar 50% van je geld terug als je meer dan vijftien minuten vertraging hebt. Kan de Staatssecretaris ons toezeggen dat de huidige «geld terug»-regeling blijft bestaan?

Ik sluit af met Lansingerland. De SP vindt het belangrijk dat er op korte termijn duidelijkheid komt voor de omwonenden. Er moet ook op korte termijn een oplossing worden gevonden. Wij vinden het echt bezopen dat er pas in 2015 een maatregelenpakket op tafel komt. Wij spreken in deze commissie al heel lang over dit onderwerp. Ik herinner mij nog de heer Aptroot, die ter plekke nog bepaalde toezeggingen heeft gedaan. Het is nu al 2014 en er komt nu pas een brief van de Staatssecretaris waarin staat dat zij alsnog met omwonenden wil spreken en pas in 2015 met een oplossing wil komen. Wat is er de afgelopen jaren dan allemaal besproken? Waarom kan er niet nu al een oplossing komen? De omwonenden hebben een toezegging gekregen. Die moeten we gewoon nakomen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik wil allereerst ingaan op het toekomstige aanbod dat nu ter bespreking voorligt. Dat aanbod betreft treinen die een maximumsnelheid van 200 km/u hebben. Mijn fractie heeft de expliciete wens uitgesproken om met snellere treinen op een hogesnelheidslijn te rijden. De PvdA en ik hebben dan ook een motie ingediend waarin de regering werd verzocht om te onderzoeken of het mogelijk is om treinen sneller dan 200 km/u op de binnenlandse corridors van de hsl te laten rijden. Het huidige aanbod is goed voor de NS, maar minder goed voor de hsl. De andere kant van het verhaal is echter dat de hsl natuurlijk ook is aangelegd voor binnenlands vervoer. Er wordt nu wel voorzien in die belangrijke behoefte. Er wordt ook een aantal verbindingen gelegd met steden die er anders niet waren geweest. Het heeft dus ook positieve kanten. We betreuren het echter wel dat de treinen niet sneller kunnen. Wij zijn wel benieuwd naar de ruimte die dit biedt. Het is immers een geliberaliseerde verbinding. Den Haag heeft in samenwerking met de vervoerder al aangegeven dat men niet verdergaat met het ontwikkelen van een businesscase voor een internationale verbinding met Brussel,

omdat de businesscase van de NS niet helder is. Het betreft hier een andere vervoerder en een geliberaliseerde verbinding. In de concessie staat dat de IC Direct – of de «IC Defect» – er in de loop van 2015 moet komen. Ik vraag mij af welk aanbod er nu eigenlijk ligt. Het wordt al in de concessie vastgelegd, maar wanneer wordt dat gerealiseerd? En welke sancties laten wij hierbij toe? We spreken hier op 1 oktober over de concessie. Dan moet het allemaal helder zijn. En nu staat er dat de IC Direct er in de loop van 2015 moet komen. Wij willen eerder helderheid, zodat ook andere vervoerders een businesscase kunnen maken om misschien ook wel ruimte te vragen op de hogesnelheidslijn. Dat vinden wij erg belangrijk. Ik hoor op dat punt graag helderheid van de Staatssecretaris. De NS moet met een aantal data komen wanneer de IC Direct kan rijden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben altijd weer blij als mensen goed het reces uit komen en dat geldt zeker voor mevrouw De Boer. Zij pleit nu opeens voor geliberaliseerde verbindingen. Waar was de VVD de afgelopen anderhalf jaar toen het CDA ervoor pleitte om ook andere partijen een kans op het hsl-traject te geven? Voor de zomer was afgetikt dat het allemaal niet geliberaliseerd zou worden en dat de NS voor de zoveelste keer, zonder zelfs maar een marktverkenning, een concessie cadeau zou krijgen. Wat is er in de zomervakantie gebeurd?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij zijn niet tegen geliberaliseerd vervoer; de heer De Rouwe zou de VVD beter moeten kennen. Wij zijn voor geliberaliseerd vervoer. Sterker nog, we gaan de hsl niet liberaliseren, want die is al geliberaliseerd. Andere vervoerders kunnen ruimte aanvragen. Het is een geliberaliseerde verbinding. Daar hoeft de Kamer dus geen besluit over te nemen, want dat is in Europa al besloten. Ik herinner de heer De Rouwe aan de deal die in 2011 is gesloten. Hij was daar zelf als woordvoerder bij betrokken. Daarin is onder andere afgesproken dat de NS deze verbinding gaat verzorgen. Ik denk dat de heer De Rouwe in de zomervakantie een stuk van zijn geheugen is kwijtgeraakt. De deal lag er immers al lang. De heer De Rouwe wist al lang waar hij aan toe was.

De heer **De Rouwe** (CDA): Helaas voor mevrouw De Boer is mijn geheugen in dit geval uitstekend. Wij hebben de afgelopen twee jaar heel veel discussies gehad over de deal uit 2011, die finaal mislukt is toen de Fyra wel kwam maar niet reed. Toen had dit parlement de ruimte om ook andere partijen te vragen. De VVD gaf toen op geen enkel moment thuis om ook andere partijen te vragen om met een oplossing voor de hsl te komen. Dus nu een beetje stoer zeggen dat de VVD voor liberalisering op het spoor is! Geen enkele andere partij heeft van de VVD de kans gekregen om ook maar een aanbod te doen. Maar goed, laten wij dit even scherpstellen. Dan kunnen wij hierover moties indienen en zien wij het wel. Is de VVD bereid om nu op het hsl-traject ook andere vervoerders toe te laten, bijvoorbeeld voor binnenlands gebruik?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Sterker nog, andere vervoerders kunnen ruimte aanvragen. Wij hoeven die discussie dus helemaal niet te voeren. Wij hoeven dat besluit hier helemaal niet te nemen. Andere vervoerders kunnen ruimte aanvragen. De VVD heeft zich een- en andermaal op het standpunt gesteld dat zij dat ook toejuicht. Als de heer De Rouwe goed had geluisterd, dan weet hij dat hij de VVD aan zijn zijde vindt als het gaat om marktwerking. Sterker nog, we lopen ermee voorop. Wij willen dus ook helderheid over het aanbod van de NS. Wij vinden het volstrekt onvoldoende om te zeggen: in de loop van 2015 komt de IC Direct. Daar kan een andere vervoerder natuurlijk ook geen businesscase op bouwen. Wij willen dus helderheid over het uiteindelijke aanbod, zodat andere

vervoerders ook een businesscase kunnen maken, mochten die ook ruimte willen vragen op het hsl-traject.

Dat kan gewoon, want het is een geliberaliseerde lijn.

Vanaf 2017 zullen de nieuwe treinen gaan instromen. Wij zullen over drie weken nader over de concessie spreken, maar ik moet die er vandaag helaas ook bij betrekken. Daarin staat namelijk dat er vanaf 2021 gefaseerd wordt ingestroomd. In de motie van de PvdA en de VVD staat dat het volledige wagenpark in 2021 op de rails moet staan. De instroom zou vanaf 2017 moeten plaatsvinden. Aangezien het hier een beproefd model betreft, zou dat ook mogelijk moeten zijn. Dit duurt anders allemaal veel te lang

In de brief over de concessie staat ook dat er wetgeving naar de Kamer zal komen. Er zal een wijziging worden voorgesteld, waarbij de hsl geïntegreerd wordt opgenomen in het hoofdrailnet. De hsl wordt dus onderdeel van het hoofdrailnet. Wij geven er de voorkeur aan om het gescheiden te houden. Anders besteed je in de toekomst één hoofdrailnet aan. Waarom zouden we die hsl er integraal in op willen nemen? Waarom komt die wetwijziging naar de Kamer? Wij zijn daar geen voorstander van. Ik heb ook een aantal opmerkingen over het huidige aanbod. Er is op dit moment sprake van veel te veel vertraging. Die is voor een deel ook te verklaren. Wat gebeurt er met de «geld terug»-regeling? Krijgen mensen inderdaad minder snel hun geld terug? Waar komt dat vandaan? Als de NS het aanbod niet nakomt, moet de reiziger geld terugkrijgen. Dat is ook in de concessie opgenomen. Ik snap dus niet waar dit geluid vandaan komt.

De Staatssecretaris heeft aangegeven dat er op een aantal trajecten, waaronder Den-Haag-Brussel extra aandacht zal worden gegeven aan de kwaliteitsverbetering. Dat staat wel mooi op papier, maar wat houdt het concreet in? Het is ons wel een beetje een doorn in het oog dat de Benelux-trein er twintig minuten langer over doet. Die doet onder andere het vliegveld Zaventem aan. Dan denk is: is dat goed voor Nederland? Gaan mensen uit Brabant nu sneller vanaf Zaventem vliegen dan vanaf Schiphol? Ik vind de heer Descheemaeker als directeur van NMBS toch nog steeds spekkoper in dit verhaal. Hij heeft toch maar mooi geregeld dat het vliegveld Zaventem wordt aangesloten op die hsl. Dat gaat eigenlijk ten koste van Nederland.

Een belangrijk punt is de geluidsoverlast. Daar wordt al jaren naar gekeken. Er is nu wetgeving vastgesteld, er worden nieuwe rekenmethoden toegepast, er is een bedrag beschikbaar gesteld, maar dat bedrag blijkt onvoldoende te zijn. We zeggen daarop: goed, we moeten toch maar weer een beetje versoberen. Ik ben zo langzamerhand de kluts kwijt. Ik denk dat dit ook geldt voor de bewoners. Ik zou hier willen voorstellen om met de commissie eens te gaan kijken in Lansingerland. Wat is die geluidsoverlast nu? Je kunt heel veel last hebben van een piekbelasting, terwijl je geen last hebt van het gemiddelde geluid. Ik pleit hier niet voor om een aanscherping van wetgeving, maar ik wil wel dat er iets gebeurt. De bewoners wordt al jarenlang beloofd dat de overlast wordt aangepakt. Er is nog steeds helemaal niets gebeurd. Ik schaam me daar een beetje voor. De heer Aptroot heeft er al jaren geleden over gesproken, wij praten er al twee jaar over en we zijn sindsdien niets opgeschoten.

Ik wil ten slotte graag een reactie van de Staatssecretaris op het voorstel van de heer De Rouwe. Misschien is het wel een goed idee. Misschien heeft de Staatssecretaris een beter idee. Ik zou echter willen voorstellen om met deze commissie ter plekke te gaan kijken.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoor mevrouw De Boer eigenlijk alleen maar klagen over Lansingerland, terwijl haar partijgenoot eerder zelf heeft toegezegd dat daar iets moet gebeuren. Met welke oplossing komt mevrouw De Boer? We hebben al ter plekke gekeken. De Staatssecretaris heeft al heel lang met omwonenden gesproken. Met welke oplossing

komt mevrouw De Boer namens de VVD om de mensen daar tegemoet te komen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er ligt nu een oplossing voor. Mijn concrete vraag is of die oplossing goed genoeg is. Ik ben ook al een aantal keer ter plekke geweest, maar ik heb het geluid zelf niet gehoord, omdat er op dat moment toevallig even geen hogesnelheidstrein voorbij kwam. Ik wil dat geluid graag horen. Wat horen de mensen nu precies, welke overlast hebben zij daadwerkelijk? Als mensen zeggen dat ze overlast hebben, dan is dat zo. Daar kun je niet over twisten. Het ervaren van overlast is immers een persoonlijke beleving. We zouden het al jaren geleden oplossen, en dat is nog steeds niet gebeurd. Er ligt nu een oplossing voor waar ik toch een beetje mijn vraagtekens bij zet. Is die oplossing goed genoeg? Vinden de bewoners die oplossing goed genoeg en gaat de Staatssecretaris daarover in gesprek met de bewoners?

De heer **Bashir** (SP): Ik weet niet of wij dezelfde brief gelezen hebben, maar volgens mij staat er gewoon in die brief dat er begin 2015 een maatregelenpakket zal komen. Ik weet niet over welke oplossing mevrouw De Boer het heeft, maar ik heb nog geen oplossing gezien.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als er een maatregelenpakket komt, dan is dat toch een voorstel voor een oplossing die rijkelijk laat komt. Het is echter de vraag of die oplossing ook afdoende zal zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Vraag een jurist wat de geluidsnormen in Lansingerland zijn en je krijgt een ander antwoord dan wanneer je het vraagt aan de mensen die er wonen. Volgens mij zit daar het probleem in het dossier over de geluidsoverlast van de hsl. Ik heb er even wat brieven bij gepakt. In de laatste brief van de Staatssecretaris, waardoor ikzelf en waarschijnlijk ook veel bewoners van Lansingerland onaangenaam verrast waren, staat dat wordt beoogd om de kosten in verhouding te laten zijn met de mate van overschrijding ten opzichte van het tracébesluit en de effectiviteit van de maatregel. Daarbij wordt verwezen naar een aantal voorgaande brieven waarin dat principe ook is vastgelegd. Er zijn veel brieven geschreven, en ik heb één van die brieven erbij gepakt. Daarin staat toch echt iets anders. De huidige Staatssecretaris schrijft daarin dat de toezegging die door de ambtsvoorgangers gedaan is, dat de grenswaarden uit het tracébesluit worden gerespecteerd en dat aanvullende geluidsbeperkende maatregelen zullen worden overwogen als blijkt dat in de eindsituatie niet voldaan wordt aan deze grenswaarden, nog steeds overeind staat. Kortom, de toezegging staat. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is de volgende. Wat is er nu tussen april 2013 en nu gebeurd, waardoor die toezegging niet meer overeind staat? Of staat die nog wel overeind?

Er staat in dezelfde brief het een en ander over het maatregelenpakket en de financiering daarvan. Daarmee zal de Staatssecretaris naar de Kamer komen. Waarom zien we nu alleen een procesvoorstel terwijl er begin 2015 een afgestemd maatregelenpakket wordt voorgelegd? Als je kijkt naar wat er in april 2013 geschreven is en wat er nu in oktober 2014 ligt, dan is de inhoud eigenlijk hetzelfde en worden er alleen andere woorden gebruikt. Dat verbaast mij, zeker omdat de aard van de toezegging toch steeds iets lijkt op te schuiven. Ik moet daarbij wel aantekenen dat de meerdere ambtsvoorgangers ook in Lansingerland toch vrij vrolijk toezeggingen hebben gedaan. Ik vraag me af waarom er nu informatie is dat de financiering en de doelmatigheid daarvan een vraagteken opleveren terwijl dat toen ook bekend had kunnen zijn. Het lijkt erop dat de toezegging door de veranderende omstandigheden toch wordt aangepast. Als dat zo is, laten wij dat dan hier heel duidelijk maken. Laten we dat dan expliciet doen, maar ook meteen helder maken waarom dat zo

is. Dan ben ik de eerste die ook vind dat er enige redelijkheid moet zitten in maatregelen en dat je ook moet kijken naar de effecten voor mensen. Ik denk dat ik niet de enige ben die deze mening heeft. Ik heb sinds het verschijnen van de brief ook een aantal mensen uit Lansingerland gesproken en die zijn ook vrij redelijk. Ik vind de situatie zoals die nu voorligt, inconsequent vanuit het departement.

De rode draad van een verzamel-AO vormen de veranderende omstandigheden waardoor regels worden aangepast. Ik heb het eerst over de infrastructuur gehad. Mijn volgende onderwerp, waarbij dat ook aan de orde is, heeft te maken met de trein zelf. Ik wil twee punten aanstippen. Waarom is de «niet goed, geld terug»-regeling van de NS, waarbij de NS in eerste instantie op de hogesnelheidslijn een kwartier hanteerde, naar een halfuur gegaan? Als ik van Rotterdam naar Schiphol ga, betaal ik extra. Die reis duurt 33 minuten. Als daar een halfuur bijkomt, betekent het dat ik twee keer zo lang in de trein zit. Dat is wel een forse extra reistijd. Misschien heeft de NS wel hartstikke goede redenen, maar ik hoor graag wat die overwegingen zijn.

Mijn tweede punt gaat meer over incidenten. Als er een trein strandt op het hsl-traject, is er een langere tijd nodig om de mensen weer op weg te krijgen dan op het gewone hoofdrailnet. Moet dat niet worden gelijkgetrokken als de hsl in het hoofdrailnet wordt geïntegreerd, zodat mensen die die met de hsl reizen ook na een uur weer op pad richting hun bestemming kunnen zijn? In hoeverre is het wenselijk om de NS te prikkelen om ervoor te zorgen dat mensen na het stranden van hun trein weer binnen een uur op pad zijn? Er zitten nu uitschieters in van een aantal uren dat mensen in de trein zitten. Ik vind dat niet acceptabel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Inmiddels mag van de NS verwacht worden dat er een betrouwbare verbinding wordt geboden op de hogesnelheidslijn. Die mening deelt D66 met de Staatssecretaris. Dat liet zij mij namelijk weten in de antwoorden op mijn vragen naar aanleiding van de aanhoudende vertragingen van de opvolger van de Fyra. De reiziger wacht nu al bijna twee jaar op een snelle, betrouwbare verbinding, maar staat nu vooral te wachten op een vertraagde trein. Als die al rijdt! De Staatssecretaris kan geen ijzer met handen breken, maar zij wacht keer op keer af en de NS krijgt keer op keer weer de tijd, nu weer een halfjaar. Ik snap dat als het gaat om het materieel. Dat moet nog gekocht worden. Maar waarom zijn verbetermaatregelen als het rapid response team en het analyse- en revisieprogramma van de rijkstug niet eerder opgestart? Wat zijn de verdergaande maatregelen die de Staatssecretaris naar eigen zeggen gaat nemen als er geen verbetering zal optreden? Waarom nemen we die dan niet meteen, als er toch nog verdergaande maatregelen zijn die we zouden kunnen nemen? Welke verantwoordelijkheid neemt de Staatssecretaris zelf bij het onderhoud van de hsl-baan? Dat onderhoud ligt, in afwijking van de rest van het hoofdrailnet, niet bij ProRail maar bij de Staatssecretaris zelf. Hoe kijkt zij daarnaar? Wat kunnen wij op dat punt nog bijdragen om ervoor te zorgen dat de overlast voor de reiziger op deze trein verminderd wordt? Het is bijna onvoorstelbaar dat de «geld terug»-regeling voor die lijn nu juist versoberd zou worden. Daar kan toch geen sprake van zijn! Wanneer een reiziger extra betaalt voor een trein die extra vaak vertraagd is, wordt die reiziger twee keer geraakt. Ik wil een heldere toezegging van de Staatssecretaris dat er geen versobering plaatsvindt van de «geld terug»-regeling voor de hsl. Zolang er op die lijn meer vertragingen plaatsvinden dan op de rest van het net, kan die regeling niet versoberd worden. Ik kom te spreken over geluid en trillingen, over Lansingerland. Aan omwonenden is gewoon beloofd dat de hinder onder de 57 dB(A) zou zijn. De Staatssecretaris begint echter te smokkelen met die grens. Zij zegt dat 58 of 59 dB(A) ook nog wel kan. Zij doet dat omdat de maatregelen die we voorgenomen hadden, minder effect hebben dan we hadden verwacht.

Maar ja, dat mag natuurlijk geen probleem van de bewoners zijn. De Staatssecretaris geeft aan dat het voldoen aan die grens van 57 dB(A) voor een aantal woningen onbetaalbaar is. Hoeveel mensen laat zij dan in de herrie zitten? Mag zij wel onder die wettelijke verplichting uit? Daarover zijn de verschillende brieven inderdaad vaag. Soms wordt er gezegd: we zullen het doen als het doelmatig is. In de brieven staat echter ook dat er gewoon een wettelijke grens is waar men zich aan moet houden. Ik hoor op dat punt graag wat helderheid.

Ik heb nog een paar losse vragen. Is er al nieuws over het doorverkopen van de Fyra-treinen? De treinen zijn nu op de terugweg naar Italië. Gebeurt dat ook omdat er een partij is die ze graag wil hebben? Zo ja, wat betekent dat dan voor de opbrengst die Nederland nog zou krijgen? Wat is de inzet van de Staatssecretaris bij het overleg over een oplossing in Zuid-Holland, en meer specifiek bij de verbinding tussen Dordrecht en Breda? Waarom is een goede overstap in Breda naar Brussel pas per 2017 mogelijk? Ik kan me voorstellen dat het lastig is om dat voor volgend jaar te regelen. Voor alle andere verbindingen zeggen we dat 2016 haalbaar moet zijn. 2017 is echt gewoon voor mensen nog heel ver weg. Dat moet toch eerder kunnen!

Tot slot. De Fyra heeft in deze commissie zeker geen positieve indruk achtergelaten. Toch overweegt Minister Hennis van Defensie nu weer met moederbedrijf Finmeccanica in zee te gaan voor de assemblage van de JSF. Er worden nu al vergelijkingen getrokken met de Fyra. Zo wordt er gesproken over de vliegende Fyra. Heeft de Staatssecretaris hierover met Minister Hennis gesproken? Welke belangrijke lessen uit haar eigen ervaring gaat zij de Minister meegeven? We moeten een dergelijke toestand toch echt geen tweede keer meemaken.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij ongeveer tien minuten nodig heeft. Ik verzoek de leden om uiterlijk 10.45 uur terug te zijn.

De vergadering wordt van 10.31 uur tot 10.43 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik begin even met de felicitaties aan de Staatssecretaris, want zij is vandaag jarig.

(Op de tribune wordt «lang zal ze leven» ingezet.)

De **voorzitter**: Sorry, maar ik moet nu ingrijpen. Het is heel sympathiek, maar we mogen geen enkele uiting van de publieke tribune toestaan. Ook dit mag ik dus helaas niet toestaan. Ik kan geen onderscheid maken tussen dingen die wel leuk zijn en minder sympathieke uitingen. In ieder geval hartelijk dank voor de felicitaties.

Het woord is aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Dank voor de felicitaties. Ik ben forever 49 zeg ik altijd, want dat vond ik een prachtige leeftijd. Ik begin met Lansingerland. Dit dossier kent een lange geschiedenis en speelde ook al voor mijn tijd. De tijd dat ik met het dossier bezig ben geweest, kenmerkt zich door een zorgvuldige aanpak. We gaan heel zorgvuldig stap voor stap verder. Er is ook aandacht voor de inbreng van de bewoners. Zij hebben een plan ingebracht. De Kamer heeft mijn reactie daarop ontvangen. Wij zien dat wij langzaam maar zeker in de fase komen waarin wij de afweging kunnen maken welke maatregelen wij gaan nemen. Ik heb ik mijn brief toegelicht dat de voorkeurswaarde uit het tracébesluit geen wettelijke nalevingsplicht kent, maar mijn voorgangers en ik hebben toegezegd dat wij de voorkeurswaarde zullen respecteren.

Er is in eerste termijn een aantal keren geciteerd uit brieven. Ik word daardoor verleid om dat ook te doen. Ik zal dat een keer doen, en dan laat ik het daarbij. In 2010 is gesproken over rekening houden met doelmatigheid. Dat is in augustus 2011 ook gebeurd en die tekst heeft ook in al mijn Kamerbrieven gestaan. Er is een reden waarom ik die doelmatigheid noem. Ik wil niets afdoen aan de last die mensen van geluid hebben. Ik wil niets afdoen aan de problematiek in Lansingerland. Dat is ingewikkeld en we zijn daar al langer over bezig. We hebben de situatie dat er tot op heden geen geluidsoverlast is geweest, simpelweg omdat nog niet alle treinen daar rijden met de snelheid die in de toekomst moet worden gehaald. Ik wilde dat even een «voordeel» noemen, maar dat is volgens mij toch geen goed woord. Dat geeft ons wellicht nog even tijd, want ik vind dat wij de benodigde maatregelen doelmatig moeten gebruiken. Wat is doelmatig? Het gaat hier om 633 bestaande woningen, waarvan er 300 na het tracébesluit zijn gebouwd. De overschrijdingen zullen variëren van 1 tot 6 dB(A) en het wegnemen van alle toekomstige overschrijdingen van de normen bij bestaande woningen zou enorme kosten met zich meebrengen. Wij moeten daarbij denken aan een bedrag in de orde van grootte van 200 miljoen. De vraag is of je daarmee bereikt wat je wilt bereiken. Vandaar dat ik de brief zo heb opgesteld. Het is inderdaad een brief over een proces, maar het is wel een proces dat zorgvuldig verloopt. Ik wil inderdaad spreken met de gemeenten, met de bewoners, met de partijen die daarbij betrokken zijn. Het gaat om die mensen. Zij wonen daar en zien de trein voorbij komen. Ik ben er ook geweest en heb gezien hoe de afstanden zijn. Ik vraag mij af of het bedrag van 200 miljoen in relatie tot de overlast en het aantal woningen doelmatig is. Daarover ga ik in gesprek met de bewoners en de gemeenten. We zijn in gesprek. Natuurlijk hebben alle gemeentes een achterban en moeten wij bekijken hoe een en ander zijn beslag zal krijgen. Maar op dit moment een commissie van wijzen inzetten of een andere afslag nemen, lijkt mij onverstandig. Wij hebben nauw contact met de wethouders en ik zal mij hiermee persoonlijk bezighouden. Ik begrijp heel goed dat het ingewikkeld is, maar het proces dat we nu hebben ingezet, moeten we afmaken. We moeten bekijken of het ons lukt om dit binnen een halfjaar te doen. Tot op heden is er, zoals gezegd, geen overlast. Ik vind dat het goed moet gebeuren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris zegt dat er op dit moment geen overlast is, maar volgens mij rijden er wel hogesnelheidstreinen, namelijk de Thalys. Er is dus wel overlast. Hoe zit het met de piekbelasting ten opzichte van de gemiddelde belasting? Verder is het tracébesluit op zeker moment genomen, maar er is ook een oproep gedaan aan gemeenten om woningen te bouwen. Er zijn ook Vinex-locaties aangewezen. De bebouwingsplannen zijn er dus al langer. Je kunt wel zeggen dat het een er eerder is dan het ander, maar volgens mij is de werkelijkheid is genuanceerder. Misschien kan de Staatssecretaris dit punt meenemen in het overleg met de omwonenden en de uitkomsten terugkoppelen aan de Kamer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt. Mevrouw De Boer beschrijft de geschiedenis van hoe het zo is gekomen dat wij staan waar wij nu staan. In de besluiten zitten veel elementen die bij elkaar horen. De situatie daar is ook uniek. De treinen – dat geldt ook voor de Thalys – komen niet boven de 200 km/u uit. Er is nu dus geen belasting. Dat geeft ons de tijd om ervoor te zorgen dat we klaar zijn als de hogesnelheidstrein er komt. Ik ben het met mevrouw De Boer eens, het zit genuanceerder in elkaar. Als je alle brieven, ook die over woningbouw en andere besluiten in de verschillende gemeentes – het gaat om zeven of negen gemeentes – op elkaar legt, heb je een hele stapel. We zullen met alle gemeentes in gesprek moeten gaan. Die gesprekken zullen verschillend van aard zijn. De

emoties zijn ook verschillend. Dat geldt ook voor de belasting. Het is dus geen eenheidsworst. Ik begrijp dat sommige mensen zeggen «potdorie, kan dat nu niet sneller?», maar ik wil het zorgvuldig afronden. Er zal geld vrijgemaakt moeten worden. Voor mij is de vraag hoeveel. Wanneer is het doelmatig? Op welke plekken moeten welke maatregelen worden genomen? Bovendien zit de vertraging bij verschillende partijen. Er is overleg geweest over een aantal mogelijke maatregelen in de dienstregeling van 2015. De gemeentes hebben gezegd dat zij daarover nu nog geen beslissing willen nemen. Dan wordt het iets later. Dat respecteer ik. Ook de gemeentes willen het zorgvuldig doen, want zij zijn het die dagelijks in gesprek zijn met de bewoners. We hebben de tijd om het zorgvuldig te doen en die wil ik dan ook benutten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is voldoende antwoord op mijn vraag. In Breda wordt ook overlast ervaren. De Staatssecretaris zegt dat zij met acht gemeenten in gesprek gaat. Zit Breda daar ook bij?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, daar zit Breda ook bij.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik weet niet of de Staatssecretaris nog meer vragen over Lansingerland gaat beantwoorden of dat zij denkt dat de vragen hiermee wel zijn beantwoord. Zij heeft verstandige dingen gezegd en een proces geschetst waarvan het doel helder is, namelijk geluidsoverlast zo veel mogelijk wegnemen. De Staatssecretaris begon haar betoog echter met een opmerking die door veel bewoners niet gedeeld wordt, namelijk dat er nog geen sprake is geweest van geluidsoverlast. Ik ben er zelf geweest, ik heb daar gestaan. Mensen ervaren nu al geluidsoverlast. Laten we dat wel respecteren. We beginnen deze discussie wel vanuit een situatie waarin mensen overlast ervaren en ook echt iets van de overheid verwachten.

De **voorzitter**: En wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als niet alle maatregelen doelmatig zijn, om hoeveel huishoudens gaat het dan? Over hoeveel woningen zegt de Staatssecretaris: voor die woningen zullen we geen oplossing kunnen vinden, ondanks maatregelen? Hoe groot is die groep?

Staatssecretaris **Mansveld**: In antwoord op de laatste vraag: daar kijken we nu precies naar. Het gaat om de grens van 3 dB. In hoeverre is er echt sprake van overlast? Er zijn inderdaad mensen die nu al overlast ervaren. Ik zou willen dat we konden innoveren tot geluidloze treinen, maar dat is onmogelijk. Er zullen mensen zijn die ondanks het feit dat het geluid onder de afspraken uit het tracébesluit blijft, toch overlast ervaren. Vanuit mijn milieuportefeuille ben ik geïntrigeerd door geluid en lucht. Ik wil niet alle nare dossiers op tafel leggen, maar ik zie eenzelfde beweging in Limburg met het vliegverkeer daar. Geluidsoverlast kan ongelofelijk vervelend zijn. Ik probeer een en ander zo veel mogelijk te objectiveren en tegemoet te komen, maar voor mij is het woord «doelmatigheid» geen straf of belemmering, maar een realiteit. Als je uitgaat van een bedrag van 200 miljoen, houd je wellicht nog steeds een groep mensen over die geluidsoverlast ervaart, ondanks alle metingen waaruit blijkt dat het geluid onder de norm blijft. Er moet dus over gepraat worden. Ik ben daar geweest, maar ik vind het ook belangrijk dat de gemeentes laten horen hoe het binnen hun gemeente wordt ervaren. Het verschilt per gemeente, dus ik wil het niet over één kam scheren. Ik begrijp alle emoties en alle woorden heel erg goed, maar ik houd vast aan zorgvuldigheid en daarbij ga ik het debat aan over de verschillende mogelijkheden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de Staatssecretaris in ieder geval toezeggen dat zij zelfs in gevallen waarvan zij zegt dat het helemaal terugbrengen tot 57 dB(A) niet doelmatig is, alles zal doen wat wel doelmatig is?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als wij voor de 3 dB aanpassingen doen, heeft dat ook effect voor lager. Ik wil graag bekijken wat het betekent, per gemeente. Bijvoorbeeld in Lansingerland denkt men er heel anders over dan twee gemeentes verderop. Ik wil een en ander in kaart gebracht hebben. Uiteindelijk zal er een besluit worden genomen en ik durf nu al te voorspellen dat niet iedereen honderd procent gelukkig zal zijn met het besluit. Voor een aantal zal dat wel gelden. Ik ga op zoek naar de beste weg.

Ik kom op de IC Direct en de Benelux-trein. «IC-Defect» vind ik geen goede benaming. De heer Bashir vraagt naar de oorzaken. Ik vind het overigens leuk om de heer Bashir weer te zien; dat is al een tijd geleden. De oorzaken voor de hoge uitval zijn divers. Het gaat om slijtage van stroomafnemers door intensief gebruik van locomotieven, om storingen tussen locomotief en rijtuig door het frequent wisselen van de locomotieven op het eindpunt van de IC Direct en om defecte infrastructuur zoals wissels en tunneltechnische installaties. Dat zijn allemaal uiteenlopende zaken. Het gaat echter ook om ongevallen, spoorlopers en weersomstandigheden. Er is een direct verband met de hoeveelheid treinen en materieel. NS werkt pragmatisch samen met Bombardier en ProRail om storingen zo veel mogelijk te voorkomen. Aan het einde van het jaar komt er nieuw materieel beschikbaar.

Toen de Fyra uitviel, hebben wij bekeken of de Benelux-trein weer terug kon in het keuzepakket. De heer Bashir heeft mij zo'n halfjaar achtervolgd met de vraag waarom de Benelux-trein tien jaar geleden uit het pakket is gehaald. We hebben geprobeerd een breed keuzepalet neer te zetten. We hebben tevens gezegd: dat betekent dat we oude treinen uit het stof moeten halen, treinen die afgeschreven zijn en die vrij snel een onderhoudsbeurt nodig hebben. Er is maximaal geprobeerd om aan die wens te voldoen. Dat laat onverlet dat wij nu een situatie hebben dat ook ik de uitval niet goed en onacceptabel vind.

Wat is het aandeel van NS en ProRail in de uitval? Er zijn alleen cijfers beschikbaar over de totale uitval. Die cijfers kent de Kamer. In het kader van de reguliere afspraken met NS en ProRail wordt in kaart gebracht welk deel van de uitval toerekenbaar is aan NS en welk deel aan ProRail Infraspied. Dat gebeurt ook in de komende periodes, zodat hierin meer inzicht is. NS en ProRail hebben maatregelen getroffen. Deze winter komt nieuw materieel beschikbaar. Ik ga ervan uit dat daarmee ook de storingsgevoeligheid afneemt.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wat NS en ProRail eigenlijk doen aan het bestrijden van de oorzaken. Ze vroeg naar de maatregelen. Er komen nieuwe TRAXX-locomotieven. Deze zullen leiden tot minder slijtage en storing. Er wordt in samenwerking gewerkt aan een analyseprogramma om de performance van de locomotieven te verhogen. Er is een revisieprogramma om de prestaties van de rijtuigen te verbeteren. ProRail en NS werken hierin nauwer samen om de uitval te beperken. Er is een programma treindienstaantastende onregelmatigheden (TAO's) om preventief te sturen op een reductie van storingen. Bij bijvoorbeeld Breda is dit zo effectief toegepast dat drie onregelmatigheden nu niet meer voorkomen. Ook is inmiddels een aantal wissels hersteld. Ik heb NS en ProRail gevraagd om mij te informeren over de maatregelen die zij nemen. NS verwacht dat deze maatregelen de komende maanden zullen leiden tot een vermindering van de uitval. Dat moet ook gebeuren, want de uitval is gewoon te hoog. Ik ga hier strak op zitten. Daarmee komen wij op het woord «handhaving».

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is ook een interessant hoofdstuk en het is goed dat wij daarover spreken, maar ik hoor steeds weer: ik ga ervan uit dat het beter wordt. Er is de reizigers op deze lijn echter al zo ontzettend veel beloofd en er is al zo vaak gezegd dat het beter wordt; «ik ga ervan uit». Als er nieuw materieel komt, weet je dat het aantal storingen de eerste periode alleen maar toeneemt. Nieuw materieel moet immers worden aangepast. Ziet de Staatssecretaris dat? Is zij bereid om eerlijk te zijn tegenover de reiziger? Op basis van het verleden moet je weten dat nieuw materieel aanloopproblemen met zich brengt. Ik bepleit dan ook hartgrondig, volgens mij namens de hele Kamer, om nu niet een volstrekt verkeerd signaal te geven door de «geld terug»-regeling niet te verbeteren maar te verslechteren. Wat is dat voor cumulatie van problemen voor de reiziger? Wie zei ook alweer dat de reiziger op plaats één, twee en drie komt? Nee, we gaan naar 30 minuten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb geen vraag gehoord, dus ga ik door met mijn betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met alle respect, maar ik heb wel een vraag gesteld. Ik heb gevraagd of de Staatssecretaris inziet dat de problemen zullen toenemen met de komst van nieuw materieel, zoals de ervaring leert. Een interruptie is ook een signaal. Ik vraag de Staatssecretaris naar de «geld terug»-regeling. Als zij dit afdoet met «ik heb niets gehoord», dan is zij misschien blind en doof voor mij maar ook voor de reiziger, want ik zit hier voor de reiziger. Die heeft last en die wil een Staatssecretaris zien die optreedt en aanpakt.

De **voorzitter**: U hebt uw punt gemaakt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk toch dat wij hier wat tijd moeten uittrekken voor de geschiedenis. Wij hebben vorig jaar een probleem opgelost in verband met de Fyra. We hebben met alle partijen gesproken, met de Kamer, met de reizigersorganisaties et cetera. We hebben het besluit genomen om de keuzemogelijkheid voor de reiziger weer te vergroten, onder andere door de Benelux-trein in een andere vorm te laten terugkomen en Zuidoost-Nederland beter te laten aansluiten op het systeem en Londen en Lille toe te voegen. Er is een breed pakket neergezet. Dat pakket is in ieder geval door de reiziger goed ontvangen en daar ben ik blij mee. Wij wisten echter ook dat er een ingroei kwam. Het materieel van de op te heffen lijn, de Benelux-trein, was afgeschreven. Het is naar elders gegaan of zou niet meer rijden. Dat materieel hebben we uit het stof gehaald. We hebben er alles aan gedaan om zo snel mogelijk een nieuwe Benelux-trein te laten rijden. De Kamer heeft mij zeer achter de vordden gezeten om de trein zo snel mogelijk naar Amsterdam te laten rijden. We hebben dit strak uitonderhandeld met België. Daarmee kan ik gelijk ook de vraag van mevrouw De Boer beantwoorden. België vroeg onder andere om ook in Zaventem te stoppen. Die stop is er gekomen. Dat kost een kwartier tijd. Ik weet niet of de vermoedens van mevrouw De Boer kloppen, maar we hebben in ieder geval de lijn hersteld. Dat er veel uitval is, betreur ik. Ik wil niet dat dit gebeurt en ik heb NS hier ook nadrukkelijk op aangesproken. Ik was net bij het woord «handhaving».

De **voorzitter**: Hebt u de vraag van de heer De Rouwe afgehandeld? We waren nog met de interruptie bezig en ik moet de heer De Rouwe de kans geven om te reageren.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe begon vervolgens over de handhaving, over de «geld terug»-regeling. Ik ga in op zijn betoog. «Handhaving» en «geld terug-regeling» zijn woorden die de heer De

Rouwe heeft gebruikt. Ik probeer zijn vragen nu in één keer te beantwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal de vraag even herhalen, voor de derde keer. De Staatssecretaris zegt in al haar mooie verhalen opnieuw «ik ga ervan uit dat dit en dat ...». Ik heb haar gevraagd of zij zich realiseert dat nieuw materieel in het begin zal leiden tot extra storingen, zoals het verleden heeft geleerd. Ziet zij dat in? Is zij bereid om hierover open te communiceren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is de vraag, want het is bewezen materieel. Het gaat om een nieuwe TRAXX. Voor een nieuw model geldt een andere inlooptijd dan voor een nieuw exemplaar van een bestaand model. Ik ben geen technicus, maar dat is het antwoord dat ik de heer De Rouwe kan geven. Hij weet ook dat de TRAXX bewezen materieel is. Er komen veel nieuwe exemplaren. Ik ga ervan uit dat die worden ingereden. Het is geen totaal nieuw concept.

Voorzitter. Ik ga nu verder over de handhaving. Ik ben aan het bekijken hoe ik ga handhaven. Ik heb de niet-handhavingsbrief inderdaad ingetrokken. Belangrijk is dat er wordt gehandhaafd. Ik wil twee dingen aan elkaar koppelen, de handhaving en de «geld terug bij vertraging»-regeling. Intrigerend was het woord dat mevrouw Van Veldhoven gebruikte: «totdat». In het kader van de concessie heb ik gezegd: als er boetes worden opgelegd, moet het geld terug naar de reiziger. In die geest wil ik ook gaan handhaven als het gaat om de hsl. Ik proef dat de Kamer zegt: geld terug bij vertraging vanaf 15 minuten. Zij vraagt zich af of wat er nu ligt wel verstandig is. De reden dat ik graag wil dat men pas vanaf 30 minuten vertraging geld terugkrijgt, is de wens om harmonisatie in het model te krijgen. Als ik in de afgelopen twee jaar iets geleerd heb in het spoordossier, is het wel dat het een kerstboom wordt zodra we uitzonderingen gaan maken, en daar worden mensen niet blij van. Bij de chipkaart en bij allerlei andere dossiers bekijken we of we kunnen harmoniseren en het zo voor de Nederlandse reiziger transparant en uniform kunnen maken. Dat is ook de achtergrond van de reden om de «geld terug bij vertraging»-regeling aan te passen en uit te gaan van 30 minuten. Ik heb de Kamer echter goed gehoord. Ik zie de kwaliteit en de uitval. De handhaving ten aanzien van de hsl – nu zijn de prestaties gewoon niet goed – wil ik koppelen aan een overgangsregeling voor de «geld terug bij vertraging»-regeling voor de hsl. De harmonisatie zal ik pas laten ingaan als de problemen voldoende zijn opgelost. Tot die tijd wordt er dusdanig gehandhaafd dat de regeling in ieder geval kan blijven bestaan voor deze lijn. Dat voorstel wil ik uitwerken, de Kamer gehoord hebbende. Ik zal de Kamer dat voorstel doen toekomen voor het AO Concessie over, naar ik meen, drie weken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Eigenlijk moet de reiziger op dit probleemtraject de handen fijnknippen en ontzettend dankbaar zijn dat er harmonisatie komt, met als uitkomst dat hij minder snel zijn geld terugkrijgt. Dit wordt in veel woorden en een slecht verhaal verpakt. Dit kan niet de bedoeling zijn. De Staatssecretaris haalt hier twee dingen door elkaar. Handhaven had allang moeten gebeuren, maar gebeurt steeds niet. Nu komt er een tijdelijke regeling waardoor de reiziger tijdelijk iets eerder zijn geld kan terugkrijgen. Let wel: tijdelijk. Dat is toch niet geloofwaardig? Ik vraag de Staatssecretaris oprecht: doe wat u hebt afgesproken met de reiziger, namelijk handhaven, en zorg ervoor dat die «geld terug»-regeling gewoon blijft zoals ze is. De reiziger betaalt immers al extra en hem is al zo veel beloofd. Eigenlijk zou je de regel moeten aanpassen en verbeteren: al bij een kwartier vertraging geld terug. Er is al zo veel leed op deze lijn geweest. Met deze woorden wordt het alleen maar groter.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer vroeg zich af of er in de vakantie iets mis is gegaan met het geheugen van de heer De Rouwe en eerlijk gezegd vraag ik mij dat ook af. Ik heb het niet-handhaven op deze lijn ingetrokken. Ik heb met de Kamer een debat gehad over de handhaving in 2013. Daarbij heb ik gezegd dat je niet kunt handhaven in een dergelijke situatie en dat ik dus ook niet ging handhaven in 2013. Ik heb ook gezegd dat ik de prestaties in 2014 zou volgen en zo snel mogelijk zou gaan handhaven. We zitten nu in september en hebben de eerste twee kwartalen inzichtelijk. Ik deel de mening dat er iets moet gebeuren, dat NS dit niet kan maken en dat er iets moet gebeuren, in samenwerking met ProRail en de Belgische bouwer van de infrastructuur. Ik heb de Kamer gehoord en daarbij gedacht dat een en ander goed te koppelen is aan de «geld terug bij vertraging»-regeling, zodat de reiziger, die door de hoge uitval wordt gedupeerd, wordt tegemoetgekomen. Ik weet dus niet waar ik het afgelopen jaar iets heb gemist in het debat. Volgens mij is dit de lijn zoals we die hebben besproken. Ik deel de mening dat ik hier zit om de reiziger te pesten, dan ook niet.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe, voor de laatste maal.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij heb ik die woorden ook niet uitgesproken. Wat er in de gedachtegang plaatsvindt, laat ik maar even buiten beschouwing, maar die woorden kwamen niet van mij. De woorden van de Staatssecretaris doen mij denken aan de brief van 14 april 2014, waarin de Staatssecretaris zelf schrijft dat de HSA niet voldoet aan de gestelde norm. «Ik zal de Kamer voor het zomerreces informeren over wat ik ga doen.» Volgens mij hebben we daarna niets meer gehoord. De Kamer maakt zich boos omdat er nu weer niet wordt gehandhaafd. Dat een regeling misschien tijdelijk ongedaan wordt gemaakt, is echt koppelverkoop, dat zijn twee verschillende dingen.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag de Staatssecretaris nogmaals: ga handhaven volgens de afspraken en haal dat voornemen van tafel. Het zijn twee verschillende dingen die niet aan elkaar moeten worden gekoppeld, ook niet tijdelijk. Daar schiet de reiziger immers echt niks mee op.

Staatssecretaris **Mansveld**: Volgens mij gebruiken wij andere woorden en bedoelen wij hetzelfde. En ja, ik handhaaf. Binnen drie weken zal ik hierover berichten. Ik zal dit ook koppelen aan de «geld terug bij vertraging»-regeling. Dan kunnen we het debat hierover voeren bij het overleg over de concessie. Dit punt zal dan immers ook moeten worden doorgevoerd in de concessie.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, mag ik u gelet op de tijd vragen om beknopt te zijn? Ik zeg dit overigens in het algemeen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: ik ga handhaven en ik zal blijven handhaven zolang dat nodig is, en de vertragsregeling wordt niet versoerd zolang er noodzaak is tot handhaven. Eigenlijk zegt zij: totdat de vertragingen zijn opgelost wordt de regeling niet versoerd. Kan de Staatssecretaris dat bevestigen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt. Ik zal de regeling tijdelijk niet versoeren, «totdat». Het woord dat u gebruikte, «totdat», was voor mij van belang. De handhaving zal plaatsvinden binnen de hoofdtrainnetconcessie. Er moet worden voldaan aan de gestelde eisen. Ik kom daarmee weer gelijk op een vraag van mevrouw De Boer. Zij zei: het is onhandig

dat dit in elkaar wordt gevoegd. Maar dat is de afspraak die is gemaakt en dat gaat dus ook gebeuren. Op die manier zal er dus ook worden gehandhaafd. Op 1 januari 2015 is die situatie achter de rug. Ik vind het belangrijk dat wij gaan handhaven, dat er direct opeisbare boetes zijn en dat dit geld terugvloeit naar de reiziger. Dat is ook de grondslag van de nieuwe concessie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb ook een vraag gesteld over de verdergaande maatregelen die de Staatssecretaris zou nemen, maatregelen die zij nog in haar zak heeft. Waarom worden die niet meteen uit de zak gehaald om ervoor te zorgen dat die vertragingen zo snel mogelijk verleden tijd zijn?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar is bedoeld op het handhaven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er zijn inderdaad afspraken gemaakt om deze twee concessies in elkaar te schuiven. In mijn beleving was dat eenmalig en zou dit niet bij wet worden vastgelegd. Ik wil hierover helderheid. Ik heb daarbij namelijk een andere beleving. Natuurlijk is er veel misgegaan. We zijn, nu de Fyra terug is gegaan naar Italië, in een nieuwe realiteit beland. Er komt een nieuw aanbod en er worden nieuwe treinen besteld. Graag voor 1 oktober, wanneer we het AO over de concessie voeren, krijg ik duidelijkheid over de vraag wanneer de bestelde treinen worden ingevoerd. De IC Direct gaat ergens in de loop van 2015 rijden. Volgens mij moeten we met NS een tijdspad afspreken: wanneer gaat NS wat doen? Dan heb je ook een basis om te handhaven, want die hebben we nu in feite niet. «In de loop van» is mij niet helder. Ik kan u verzekeren, volgend jaar zitten we hier weer te debatteren over het feit dat dingen niet of te laat gebeuren.

Staatssecretaris **Mansveld**: De TRAXX-locomotieven komen eind dit jaar. Op 1 januari is er een geïntegreerde concessie. Het is dus één geheel geworden. Daarmee is het onderhandelakkoord in de concessie opgenomen. Ik ga dus in de breedte op dezelfde wijze handhaven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is eenmaal afgesproken, maar dat wil niet zeggen dat je het wettelijk moet gaan regelen waardoor voor de verre toekomst in het hoofdrailnet het deel van de HSL-Zuid is opgenomen. Een eenmalige afspraak hoeft je niet voor de eeuwigheid te regelen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het punt is dat de AMvB nodig is om het uit te kunnen voeren. De concessie wordt vertaald in een AMvB. Ik zie niet zo goed waar u dan de concessies opeens weer uit elkaar wilt halen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nogmaals, er is afgesproken om dit eenmalig voor tien jaar te regelen, en niet om na 2015 per AMvB te regelen dat de concessies in elkaar worden geschoven. NS gaat nu twee concessies doen. Dat is in 2011 afgesproken. Dat wil echter niet zeggen dat je daarvoor een wettelijke basis moet hebben. Je kunt het gewoon doen en dat gebeurt nu ook. Ik wil ook niet tornen aan de afspraak. Maar dit wettelijk vastleggen? Ik wil na 2015 kunnen zeggen: weet je wat, we gaan die twee dingen los van elkaar aanbesteden. Als het in het hoofdrailnet is geschoven, kun je het niet loskoppelen, want dan is het wettelijk geregeld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp wat u bedoelt. Wij moeten het zo regelen om het uit te kunnen voeren, maar wat er gebeurt na 2024 ligt open. Dat hangt af van het vierde spoorpakket en van de keuzes die worden gemaakt. Op basis van het huidige vierde spoorpakket kunnen het wel meer concessies worden. Het spoornet zou dan immers worden opgeknipt. Dat staat los van het al dan niet in een wet regelen. We regelen

het nu zo dat we het tot en met 2024 kunnen uitvoeren. Ergens voor 2025 zullen we moeten voorsorteren op wat daarna gebeurt. Dat hangt ook samen met het vierde spoorpakket. Dan zal alles worden ingericht volgens de keuze die dan wordt gemaakt voor de periode daarna. We maken het nu dus niet onmogelijk om na 2025 andere keuzes te maken. Ik denk dat ik uw vraag zo goed heb beantwoord.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw De Boer. Als iets nog onduidelijk is, komt dat in tweede termijn aan bod. Mevrouw Van Veldhoven had ook het gevoel dat haar vragen niet goed waren beantwoord, maar ik laat de Staatssecretaris even haar blokje afmaken. Als er dan nog een vraag is blijven liggen, kan dat worden aangegeven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag heeft betrekking op het antwoord dat de Staatssecretaris mij net gaf. Het gaat om een precisering die, denk ik, nu makkelijker is te geven dan weer helemaal aan het einde van het debat.

De **voorzitter**: Het is op het randje, maar ga uw gang.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zei dat de aanvullende maatregelen die zij nog wil nemen, bestaan uit handhaving. Maar zij start die handhaving toch wel nu en niet pas over een halfjaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een punt van orde. Ik heb een vraag gesteld die niet is beantwoord.

De **voorzitter**: Laten we het blokje even afmaken. Mocht er dan nog een vraag beantwoord zijn, dan mag u dat aangeven. Of het komt in de tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb inderdaad nog een aantal vragen in dit blokje te beantwoorden.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik kan garanderen dat de rijtijden van de Benelux-trein van Amsterdam naar Brussel vanaf 2017 korter of in elk geval niet langer zullen zijn dan 194 minuten. Volgens NS en NMBS ontstaan er kansen op rijtijdverkorting vanaf de dienstregeling voor 2017. De Benelux-trein gaat dan namelijk deels over de HSL-Zuid rijden. Bovendien vindt er naar verwachting een herontwerp plaats van de landelijke dienstregeling in Nederland. NS heeft aangegeven dat de intercity naar Brussel vanaf 2017 een ingeschatte rijtijd heeft van 194 minuten. Er wordt nog gestudeerd op mogelijkheden voor rijtijdverkorting. Omdat de Benelux-trein eruit zou gaan, dus niet terug zou komen, heeft België, dat een ander rijtijdenschema heeft ingevuld, nooit rekening gehouden met het terughalen van de Benelux-trein. Zoals de Kamer weet, hebben we dan ook best wel wat moeten bewegen om de trein er weer in te krijgen. De rijtijden van de Benelux-trein zijn uiteindelijk afhankelijk van de capaciteitstoedeling in zowel België als Nederland. Daarbij spelen ook afwegingen met betrekking tot andere treinen een rol. Er zijn dan ook van tevoren geen harde toezeggingen te doen. Dat is in dit kader ook niet gebeurd. Het staat in ieder geval wel op de wensenlijst en er wordt naar gekeken. De Benelux-trein, of de IC Direct in Nederland, heeft nadrukkelijk de aandacht van de Kamer maar ook van mij.

De vraag over Zaventem heb ik al beantwoord. Dit is een nadrukkelijke wens geweest van NMBS. Er was geen rekening gehouden met de terugkeer van de Benelux-trein. Het is dan ook een ingewikkelde inpassing geworden.

Wat houdt de kwaliteitsverbetering Den Haag-Brussel precies in, zo heeft mevrouw De Boer gevraagd. In 2015 worden de rijtijden van de Benelux-trein op belangrijke forensenroutes tussen Den Haag en Antwerpen en Rotterdam en Antwerpen respectievelijk negen en acht minuten korter dan in 2014. Voor internationale reizigers van en naar Amsterdam en Schiphol zal in de loop van 2015 een sneller alternatief ontstaan. Elk uur gaan er drie IC Direct-treinen rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Met die treinen kan men toeslagvrij reizen en in Rotterdam overstappen op de Benelux-trein en omgekeerd. De rijtijd Amsterdam-Brussel bedraagt dan 185 minuten in plaats van 201 minuten. Daarop wordt dus winst geboekt. Zoals ik al zei, zou in 2017 in de dienstregeling weer ruimte kunnen ontstaan voor rijtijdverkorting, omdat er dan deels op de HSL-Zuid wordt gereden.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn de vragen in dit blok hiermee beantwoord. Dan gaan we naar het volgende blok. Mevrouw De Boer, welke vraag is blijven liggen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De IC's stromen in 2015 in. Ik zou graag voor het AO van 1 oktober, ook met het oog op de concessie die we gaan verlenen – twee in elkaar geschoven concessies – graag een tijdpad willen van de NS. Wanneer gaat de NS wat realiseren? Dan heb je ook een basis waarop je kunt handhaven.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, dat is een aanvullende vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nee, ik heb deze vraag in eerste termijn gesteld en ik heb hem in een interruptie herhaald, maar ik heb nog geen antwoord.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het gaat hierbij om een groeiemodel naar meer Thalys-verbindingen. De Benelux-trein gaat zestien keer per dag naar Amsterdam en de ingroei van de Eurostar naar Londen... Dit ingroeipad is uitgebreid met de Kamer besproken, maar ik wil de informatie met alle plezier nog een keer aan de Kamer doen toekomen. In de brief van 27 september waarin de Fyra-oplossing is gepresenteerd, is het ingroeipad per jaar aangegeven. Ik kan het nu niet in één keer reproduceren. Als u de brief nogmaals wilt ontvangen, is dat prima.

De **voorzitter**: Nee, daar laat ik het bij, mevrouw De Boer. De Staatssecretaris heeft een antwoord gegeven. Het stond in de brief. Als u nog een vraag hebt, kunt u die in tweede termijn stellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom nu bij een aantal overige vragen. De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe wij de uitkomsten van de parlementaire enquête gaan meenemen bij de aankoop van nieuw materieel. De lessen van en ervaringen met bestellingen zijn in de afwegingen van NS betrokken. We zien dit ook terug in het ADSE-rapport. Hierin wordt geconcludeerd dat het projectmanagement en de standaardisatie van processen beter kunnen. NS heeft het rapport en de uitkomsten van het onderzoek omarmd. Het is goed dat dit soort rapporten verschijnt zodat de organisatie een en ander kan meenemen. NS heeft het project inmiddels stevig binnen de organisatie gepositioneerd. Het klopt dat ADSE bij de inhoudelijke aanbevelingen over de snelheid van treinen en het tijdstip van instroom ook heeft gekeken naar het besluitvormingsproces. Dat is heel belangrijk, want wij kunnen niet genoeg naar lessons learned kijken.

Om de ambitie van NS ten aanzien van het materieel te kunnen waarmaken, moet NS gaan bestellen. We kunnen niet wachten met bestellen om vervolgens de afspraak over 2021 niet te halen. Ik vind het

belangrijk dat NS het rapport heeft omarmd. NS doet de bestelling. Het is belangrijk dat een organisatie hierin haar eigen weg gaat maar wel rekening houdt met de lessons learned. Daarom vind ik het ADSE-rapport belangrijk.

De heer Bashir heeft gevraagd waarom er in Antwerpen niet kan worden uitgecheckt met de ov-chipkaart. Wat wordt er gedaan voor de internationale reiziger? Het is inderdaad niet mogelijk om met de ov-chipkaart uit te checken in Antwerpen. NS heeft een barcode ontwikkeld voor de internationale reiziger. Er zijn paaltjes op de stations in Nederland die deze barcode kunnen lezen. Dit systeem wordt gebruikt voor het elektronische ticket. Het wordt dus aan deze kant van de lijn opgelost.

Kan ik toezeggen dat vanaf 2017 nieuwe treinen instromen en dat het hele wagenpark in 2021 rijdt? De afspraak is dat de instroom in 2021 zal starten en wordt afgerond. Dat is een ambitieuze doelstelling, maar die blijkt haalbaar. Eerder rijden is niet realistisch; daarover hebben wij het gehad en dat heb ik ook uitgebreid in de brief gezet. Ik vind wel dat er een goede ambitie ligt en dat de NS de afspraak na moet komen.

Mevrouw De Boer vraagt welke ruimte er is voor concurrentie op internationale verbindingen. Zij haalde de LageLanden Lijn van Den Haag naar Brussel aan. Iedereen kan een aanbod doen om op die lijn te gaan rijden. In die zin heeft dit weinig met de businesscase van de NS te maken, want de NS vraagt ook treinpaden aan. Iedereen mag die treinpaden aanvragen en kan daar gaan rijden wanneer hij wil. Elk jaar opnieuw worden er ook treinpaden aangevraagd. Die ruimte is er; ik heb de Kamer dat antwoord al eerder gegeven. Zo zal het ook blijven.

De vraag waarom het Besluit hoofdrailnet moet worden aangepast aan de geïntegreerde concessie van hsl en HRN, heb ik zojuist beantwoord.

Waarom duurt de ontruiming op de hsl langer dan op het hoofdrailnet? Ik heb begrepen dat het inderdaad kan voorkomen dat mensen uren vastzitten in een trein. Gelukkig heb ik dat zelf nooit meegemaakt, maar het lijkt me inderdaad zeer vervelend. Dit heeft nadrukkelijk de aandacht. Alle strandingen worden uitgebreid geëvalueerd en de lange afhandeltijd bij de hsl blijkt steeds een combinatie van meerdere oorzaken te zijn. Die oorzaken hebben te maken met het feit dat de hsl een bijzondere spoorlijn is, anders dan de lijn op het hoofdrailnet. Het hsl-traject is bijvoorbeeld niet op alle punten goed bereikbaar voor bussen. Er wordt met hoge snelheden gereden, waardoor er een andere veiligheidsregime en andere procedures gelden. Ik heb het signaal gehoord en geef het ook door, want ik vind dat hier goed naar gekeken moet worden. Veiligheid is altijd belangrijk, maar ik kan mij voorstellen dat mensen zich op sommige momenten afvragen of het echt zo lang had moeten duren. De strandingen worden geëvalueerd en ik volg de uitkomsten van het proces. Ik kan mij voorstellen dat wij over een jaar hierop terugkomen om te bekijken of de procedures veranderd zijn en of het daadwerkelijk beter gaat. Niet iedere stranding is hetzelfde. Waar het sneller kan, moet het ook sneller.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een vraag in lijn met mijn inbreng in eerste termijn. Met dank aan het onderhandelaarsakkoord vindt harmonisatie van de hsl en het hoofdrailnet plaats, maar de «geld terug»-regeling voor de reiziger wordt slechter, want de compensatie gaat naar een halfuur, zoals ook op het hoofdrailnet het geval is. Er vindt echter geen harmonisatie plaats van zaken die voor de reiziger wat lastiger zijn, zoals urenlang in een trein zitten. Die eis van maximaal twee uur vastzitten gaat niet naar één uur. Dat vind ik scheef. Ik zou daarom sowieso een vervolg op dit AO willen in de vorm van een VAO. Als je harmoniseert, moet je dat op alle punten doen. Ik vind dat het best wel wat steviger mag. NS dient hiervoor oplossingen te zoeken. Ik geloof dat het woord «doelmatig» daarvoor ...

De **voorzitter**: En wat is uw vraag?

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vraag is: zullen wij een VAO houden?

De **voorzitter**: Dat is geen vraag aan de Staatssecretaris.

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee, dat begrijp ik. Mijn vraag is natuurlijk een reactie op hetgeen ik gezegd heb.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp de wens van de heer Hoogland heel goed, maar zoals ik al zei, is de hsl een andere lijn. Op sommige punten is die minder goed bereikbaar. Als het gaat om veiligheid, bereikbaarheid of het inpassen van een specifieke baan, kun je niet zeggen dat de situatie op de hsl precies hetzelfde is als bij een stoptrein op het hoofdrailnet die van A naar B rijdt. Zeker die veiligheidseisen vind ik belangrijk, want het betreft een hogesnelheidslijntracé. Dat betekent dat een en ander niet zomaar hetzelfde kan worden als op het hoofdrailnet. Ik vind dat niet de concessie, maar de omstandigheden hier leidend zijn. Ik heb de Kamer toegezegd dat de strandingen geëvalueerd worden en dat ik haar zal berichten wat er kan worden gedaan om de wachttijd te minimaliseren, maar ik kan op voorhand niet toezeggen dat dit binnen een uur kan. Het zou heel onverstandig zijn als wij politiek-bestuurlijk gingen roepen dat het anders moest, terwijl er technische of veiligheidsomstandigheden kunnen zijn die dit onmogelijk maken. Ik zou het vervelend en vreemd vinden als wij daaroverheen gingen. Wel vind ik dat de NS transparant kan zijn over de omstandigheden die vertraging opleveren.

De heer **Hoogland** (PvdA): De argumenten van de Staatssecretaris zijn wat mij betreft valide, maar waarom vindt harmonisatie met het hoofdrailnet op bepaalde punten wel plaats en op andere punten niet? En wat betekent dat voor reizigers?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij hebben geen eis van 2 uur binnen het hoofdrailnet, maar ik denk dat het goed is om de heer Hoogland tegemoet te komen door te laten zien wat de omstandigheden zijn, aan welke protocollen men zich houdt, wat maximaal gedaan wordt om hierin een basis aan te brengen en wat de uitzonderingen zijn. Ik hoop dat ik de heer Hoogland daarmee voldoende tegemoetkom. Ik vind namelijk ook dat het transparant moet zijn. Ik ben het helemaal met hem eens dat het slecht uit te leggen is dat mensen drie uur in een trein moeten zitten.

Voorzitter. Is er nieuws over het doorverkopen van de Fyra? Ik heb daarover op dit moment geen nieuws. Mijn collega van Financiën wordt daarvan op de hoogte gehouden. Als de Kamer hierover geïnformeerd wil worden, ben ik bereid om de vragen door te geven aan mijn collega van Financiën, die hierop als aandeelhouder zicht houdt.

Over Dordrecht-Breda kan ik het volgende zeggen. Vanaf het moment dat de NS start met de verbinding Den Haag-Eindhoven via de hsl komt de intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda te vervallen. Volgens de plannen van de NS zal dit ingaan met de dienstregeling van 2016, wanneer de intercity Den Haag-Eindhoven tussen Rotterdam en Breda over de hsl gaat rijden. De dienstregeling voor 2016 is nog in ontwikkeling. Hiervoor wordt het reguliere proces gevolgd. Dat betekent dat de NS in de periode tot en met de zomer in samenspraak met stakeholders de specificaties van en wensen voor de nieuwe dienstregeling opstelt. Deze resultaten worden vanaf deze maanden besproken op de landsdelige ov- en spoortafels. Op dit moment wordt onder voorzitterschap van ProRail een dienstregeling ontworpen. Hierbij zijn alle spoorpartijen betrokken, ook het goederenvervoer. In deze fase vindt ook overleg plaats met provincies, consumentenorganisaties en decentrale overheden. Begin 2015 zal er meer duidelijkheid zijn over de uitkomst hiervan, omdat de

conceptdienstregeling dan ter advies aan de consumentenorganisaties wordt voorgelegd.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of er geleerd is van de Fyra. Dat is een heel goede vraag, want er is met de Fyra wel een en ander gebeurd dat ook nationaal wat beelden heeft achtergelaten. In maart heeft mijn collega de Kamer aangegeven dat er geen relatie is tussen de Fyra en de helikopter, anders dan dat één van de vijf bouwers dochter is van hetzelfde moederbedrijf. Finmeccanica heeft hetzelfde moederbedrijf als AnsaldoBreda. Op 4 september heeft de Minister van Defensie aangegeven dat beide bedrijven verschillen, zowel qua ervaring met het materieel als qua instelling van het bedrijf om tot een oplossing te komen. Ik laat dit ook nadrukkelijk bij het Ministerie van Defensie, maar natuurlijk kijk je breder naar relaties. De Minister van Financiën is vanuit de NS betrokken geweest bij de relatie tussen NS en AnsaldoBreda. Het antwoord op de vraag of hierover informatie wordt uitgewisseld en of hiervan geleerd wordt, is dus volmondig «ja».

Mevrouw Van Veldhoven heeft ook gevraagd waarom er pas in 2017 een goede overstap in Breda komt. De Benelux-trein gaat conform het alternatieve voorstel in 2017 over de HSL-Zuid tussen Rotterdam, Breda en Antwerpen rijden. In 2017 is dus het omslagmoment en wordt via Breda gereden. Dit is onderdeel van het Fyra-alternatief en het ingroeipad. Wij hebben dat vorig jaar ook besproken. Het kan pas in 2017 omdat rytuigen moeten worden omgebouwd om via Breda over de HSL-Zuid naar België te kunnen rijden.

Ik ga ervan uit dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Daar ga ik ook van uit. Er is behoefte aan een tweede termijn. Ik geef de leden twee minuten spreektijd per persoon.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft gepleit voor een commissie van wijzen die zich over de situatie rondom Lansingerland moet buigen. Daarvoor zullen wij blijven pleiten, eventueel met een Kameruitspraak. Wij moeten niet blijven doormodderen, maar met alle partijen om tafel gaan zitten.

Over de IC 2000, de opvolger van de Fyra, is een rapport van ADSE verschenen. Het bevreemdt mij oprecht dat de Staatssecretaris hier zegt dat de NS heeft geleerd van zijn fouten met de Fyra. Wat zijn die lessen precies? En hoe kan het dan zijn dat er nog een parlementaire enquête aankomt? De Kamer heeft nog niet van alle fouten geleerd, want wij hebben nog een heel zwaar onderzoek uitstaan! Het rapport is van juni, net voor de zomer. Daarin schrijft men over de NS en over de aankoop van de opvolger van de Fyra: er is geen heldere besluitvorming, er is geen gestructureerd overleg, de besluiten worden niet vastgelegd, er zijn geen heldere financiële besluiten en ga zo maar door. Het is gewoon weer ouderwetse gatenkaas. Hoezo geleerd? Dit is van juni 2014!

De IC Direct: te laat, te weinig, te besluiteloos. Zo zie ik het optreden van de Staatssecretaris ten aanzien van deze problemen. Er vindt een koppelverkoop plaats, er wordt niet gehandhaafd en het enige wat de Staatssecretaris de reiziger hier toezegt, is dat zij de versobering van de «geld terug»-regeling nog even uitstelt. Dat krijgt de reiziger nu, op een lijn die al zo veel problemen heeft en met een maatschappij die tot op de dag van vandaag haar beloftes niet nakomt. Te laat, te weinig, te besluiteloos. Ik wil ook graag een VAO en ik zal hierover moties indienen. Ik vind het echt te weinig.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft antwoord gegeven op de vraag over de mogelijkheid om uit te checken in België. Zij had het over een barcode, maar er zijn veel mensen die daarmee problemen hebben. De oplossing die wij voorstellen, is het mogelijk maken dat mensen een abonnement afsluiten voor trajecten richting

België. Een andere oplossing zou kunnen zijn dat er net als in bussen een uitcheckpaal in de trein komt waardoor mensen in België alsnog kunnen uitchecken. Is de Staatssecretaris bereid om hiernaar te kijken? Wij krijgen hierover namelijk veel klachten, vooral van forensen die dagelijks naar België reizen.

De Staatssecretaris houdt nog een slag om de arm als het gaat om de Benelux-trein en de gewenste reistijdverkorting in 2017. Wij vinden dat de Staatssecretaris hier veel meer bovenop kan en moet zitten. De reiziger heeft genoeg geleden. Wij willen dat de Staatssecretaris nu gewoon toezeft dat die reistijdverkorting in 2017 ook behaald wordt. Anders moet de Staatssecretaris bekijken hoe het komt dat NS en NMBS dit niet kunnen realiseren. Daarop moeten zij dan gewoon aangesproken worden. Op dit punt wil ik graag een motie indienen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik ga allereerst nog even in op de boetesystematiek. Er wordt uitgezocht aan wie de vertragingen van de afgelopen tijd toe te rekenen zijn, aan ProRail of NS. Ik weet dat in de concessie is afgesproken dat zij allebei de volledige boete krijgen als het aan alle twee toe te rekenen is. Is dat in dit geval ook al zo?

Wij hebben het al over de AMvB gehad. De twee lijnen kunnen in 2024 ook weer uit elkaar worden gehaald. Sterker nog, je zou het hoofdrailnet misschien zelfs kunnen opknippen; wie weet wat er tegen die tijd aan de hand is! De heer De Rouwe en ik zitten hier dan wellicht niet meer; de heer De Rouwe in ieder geval niet meer. Misschien is hij dan wel Minister en misschien zal hij dan zelf wel besluiten om de lijnen uit elkaar te trekken. In ieder geval wil ik dit wel in de AMvB opgenomen hebben. Ik heb namelijk een helder einddoel voor ogen. Je moet in 2024 weer kunnen besluiten om er twee of meer concessies van te maken. Dat moet duidelijk in de toelichting bij de AMvB komen te staan. Die mogelijkheid wil ik bieden en die moet dus open blijven staan. Dat moeten wij ook in de AMvB die naar de Kamer komt verzekeren.

Ik heb ook een vraag over het ingroeipad. De IC Direct wordt in de loop van 2015 ingevoerd. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de NS moet aangeven, misschien wel voor 1 oktober, wanneer men welke treinen op de hsl zal zetten? Dat moet gewoon duidelijk worden! Bij een ingroeipad horen ook data. NS moet bovendien iets hebben om naar te streven. Anders wordt het te gemakkelijk en hebben wij volgend jaar steeds weer debatten over het tijdstip van invoering en over de vraag of het al dan niet voldoende is. Ik vind «in de loop van 2015» onvoldoende. NS moet aangeven wanneer het met een concreet tijdspad komt, liefst voor 1 oktober. Anders dien ik een motie in dat het tijdspad er voor 1 november of 1 december moet liggen. Dan kunnen wij de afspraken die wij met elkaar maken, ook checken. Het liefst wil ik dus dat het tijdspad voor de concessie komt. Anders moeten wij in het najaar misschien weer een AO over het tijdspad voeren, zodat het ook weer onderdeel van de concessie wordt. Het moet onderdeel worden van het totale afsprakenpakket dat wij met NS sluiten.

Er blijven nog een paar vragen over. Gaat de NS ook aandelen in Thalys nemen? Verder zou er in de loop van het najaar ook duidelijkheid komen over Venlo en Dordrecht. Kan dat nog voor de concessie?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Allereerst dank voor de toezegging met betrekking tot de gestrande treinen. Naar aanleiding van de beantwoording van de Staatssecretaris rest mij nog een punt dat ik in eerste termijn niet gemaakt heb. De Staatssecretaris gaat in overleg met de gemeenten langs de HSL, meer gemeenten dan alleen Lansingerland. Dat lijkt mij goed, maar de afspraken met een aantal mensen worden niet nagekomen. Die mensen hebben recht op een vorm van compensatie. Hoe die eruitziet weet ik niet, maar ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij deze mensen een compensatie biedt. Dat hoeft niet per se geld te

zijn, maar kan ook op een andere manier. Feit blijft namelijk dat er een afspraak gemaakt is. Als je die eenzijdig verbreekt, moet je dat op een of andere manier compenseren. Ik denk dat er in Lansingerland niet per se heel veel mensen op geld zitten te wachten, maar zij willen op enige manier wel horen waarvoor zij al jaren gevreesd hebben, namelijk dat het ministerie de gemaakte afspraken niet zal nakomen. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris dit gaat communiceren. Wij hebben hierover ook wel ideeën, maar wij zijn nu niet aan zet. Later misschien nog wel, in het al eerder genoemde VAO.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik loop een aantal punten nog kort langs.

De Staatssecretaris gaat haar uiterste best doen voor Lansingerland. Zij komt met een pakket waar heel deze Kamer reikhalzend naar uitkijkt. Dat mag na dit AO duidelijk zijn. Ik wil graag de toezegging van de Staatssecretaris dat zij niet alleen naar het geluid, maar ook naar de trillingen kijkt. Dat is natuurlijk lastig omdat wij daarvoor nog geen wettelijke norm hebben, maar als wij toch naar maatregelen gaan kijken, moeten wij dit wel meteen meenemen. Anders komt straks alsnog iemand met «we moeten opnieuw naar de trillingen kijken!» Graag krijg ik de toezegging dat de Staatssecretaris dit in de context van het pakket bekijkt.

Dank voor de heldere belofte dat er geen versoering van de vertraging-regeling komt totdat ook de vertragingen geharmoniseerd zijn met de rest van het hoofdrailnet. Voor die tijd wordt ook de «geld terug»-regeling niet versoerd.

De Staatssecretaris wil de risicoreservering voor de HSL-Zuid laten staan. Waar liggen de risico's nog?

In de ICNG-audit voor de aankoop van nieuwe treinen wordt gezegd dat het belangrijk zou zijn als een onafhankelijke instantie advies gaf aan de directie, omdat daarmee group thinking zou worden voorkomen.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vraagt of u dat laatste nog even wilt herhalen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zeker. Bij de aankoop van de nieuwe intercity's is een audit uitgevoerd naar de vraag of NS het nu zorgvuldig doet en of het lessen heeft geleerd uit de Fyra. Een van de aanbevelingen is: zorg voor onafhankelijk advies aan de directie. Ik zag dat belangrijke punt niet terug in de brief over de verbetermaatregelen die NS op basis van de audit gaat nemen, maar wil graag een heldere toezegging dat ook deze wijze les wordt geleerd. Laten wij voorkomen dat wij in een soort koker blijven denken en laten wij vroegtijdige signalen dat dingen misschien toch anders bekeken moeten worden, nu wel serieus nemen. Graag krijg ik hierover een toezegging.

Kunnen wij afspreken dat de Minister van Financiën ons direct informeert zodra er nieuws is over de verkoop van de Fyra? Dan hoef ik daarnaar niet elke keer te vragen.

Wij houden zorgen over AnsaldoBreda.

Over de rijtijdverkorting hebben wij toch echt een afspraak met de Staatssecretaris gemaakt. Wij weten dat die niet in één keer te realiseren is, maar wij moeten wel helder weten wanneer wij erop kunnen rekenen dat die wel gerealiseerd wordt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Er is simpelweg geen tijd voor interrupties, maar mocht de Staatssecretaris een vraag vergeten zijn, dan kan dat natuurlijk even gemeld worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zie dat de vragen wat door elkaar heen liggen, maar wij gaan het gewoon doen.

«De Staatssecretaris handhaaft niet, geld terug bij vertraging, allemaal gedoe»: de heer De Rouwe heeft hier kritische noten over. De IC Direct rijdt een jaar. Wij handhaven binnen een halfjaar na de slechte prestaties van het eerste halfjaar. De mening van de heer De Rouwe dat wij met de reiziger omgaan zoals hij dat verwoordt, deel ik dan ook niet. De reiziger staat inderdaad op 1, 2 en 3: bij de NS, bij mij, bij de heer De Rouwe en bij iedereen. Ik zal die stap vooruit ook maken.

De heer Bashir vroeg naar de mogelijkheid van een abonnement in plaats van een barcode. Ik zal NS in ieder geval meegeven dat hij die suggestie doet. Er wordt nu gekeken naar de mogelijkheden van een barcode, uitchecken in de trein en een abonnement. Ik zal de vraag bij NS neerleggen en in de Kamer hierop terugkomen. Ik zal dan melden wat voor NS de huidige stand van zaken is en wat al dan niet de bezwaren zijn. Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar wettelijke verantwoording en de geïntegreerde concessie. Conform de Wet personenvervoer 2000 moeten de diensten die binnen de concessie vallen, worden verankerd in het Besluit hoofdrailnet. Die wettelijke verplichting volg ik, maar ik zal in het besluit toevoegen dat de hsl-dienst onder deze concessie valt. De AMvB is geen verankering voor de eeuwigheid. Als wij na afloop van deze concessie anders besluiten, wordt het besluit ook weer aangepast, zoals dat nu ook gebeurt bij decentralisatie. Wat mevrouw De Boer vreest zal dus niet gebeuren. In de concessie ligt vast dat dit tot 2024 is en daarna is er weer een beslismoment.

Mevrouw De Boer heeft ook een vraag gesteld over Venlo. In het alternatieve aanbod van de NS gaat er inderdaad geen rechtstreekse trein meer van Den Haag naar Venlo. In plaats daarvan zal Venlo twee keer per uur bediend worden met de nieuwe intercity Venlo-Utrecht-regio Amsterdam. Met een overstap in Eindhoven kan men dan naar Den Haag reizen. De regio Venlo heeft aangegeven dat dit voor haar een bevredigend alternatief is.

De heer De Rouwe sprak over het ADSE-rapport en de kritiek op NS. Ik zal NS schriftelijk vragen hoe zij met het ADSE-rapport omgaan en ik zal de reactie van NS naar de Kamer sturen. Dat lijkt mij de kortste route. Ik kan wel zeggen dat de suggesties die de heer De Rouwe opwerpt niet kloppen, maar ik vind het belangrijker dat de organisatie iets met het advies doet. De heer Bashir vraagt of ik kan toezeggen dat de reistijdverkortings wordt waargemaakt. Ik begrijp dat hij dat heel graag wil, maar een dienstregeling is niet iets waar wij een enorme wensenlijst naast kunnen leggen. Wij hebben een systeem waarin iedereen voor een bepaalde datum moet aangeven wat zijn wensen zijn: de regionale vervoerders, de goederenvervoerders, de NS en alle spelers. ProRail heeft een objectieve systematiek als onafhankelijke capaciteitsverdeler en kijkt naar alle binnengekomen wensen. ProRail zal ook de verdeling maken. Daaruit volgt hoe snel treinen wel en niet kunnen rijden. Ik vind het niet juist en onzuiver om van buitenaf eisen op te gaan leggen die van invloed zijn op de objectieve verdeling van ProRail. Ik kan dus slechts zeggen dat wij een inspanning van de NS en de NMBS gevraagd hebben. Zij hebben ook toegezegd dat zij zich zullen inspannen om het zo goed mogelijk te doen. Vervolgens zal daaruit een aanvraag komen en zullen wij zien hoe dat gewogen wordt, zowel in België als in Nederland. De opdracht is duidelijk, rijtijdverkortings is wenselijk en de wensen van de Kamer zijn duidelijk, maar als ik het op voorhand ga zeggen, weet ik niet of wij morgen weer een volgende lijn bij de hand hebben. Ik vind dit een ingewikkelde zaak en wil het graag zo objectief mogelijk houden. Ik wil de inspanning om dit te doen bij de NS en de NMBS leggen. Wel vind ik het goed dat de NS en de NMBS voordat zij een treinpad aanvragen, ook de motivatie geven voor de wijze waarop zij dat aanvragen. Dat gebeurt ook. Daar kijken ProRail en de Belgische verdeler verder naar.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd waar er nog financiële risico's voor de HSL-Zuid liggen, aangezien ik de reservering wil laten staan. Ik zal de Kamer in de volgende rapportage berichten waar de risico's liggen en welke financiële reserve daarvoor moet worden aangehouden.

De heer Hoogland zegt dat ik de afspraak verbreek. Ik wil de heer Hoogland nadrukkelijk laten weten dat ik mijn afspraak niet verbreek. Ik vind het echt heel vervelend dat hier de suggestie gewekt wordt dat ik dat doe. Ik ben in gesprek met de partijen en heb gezegd dat wij ons aan de afspraak houden, maar dat het doelmatig moet zijn. Dat kan de Kamer ook in al mijn brieven teruglezen. Ik verbreek mijn afspraak niet. Ik concentreer mij op de hogere overschrijdingen. Dat zal ook effect hebben voor de woningen in de buurt met lagere overschrijdingen. Op de plekken waar in het geheel geen maatregelen genomen worden of genomen kunnen worden, zal ik in overleg met de gemeenten bekijken wat nodig en mogelijk is. Ik heb toegelicht hoe ik erin sta. Zo kijk ik ernaar. De uitspraak dat ik mijn afspraak niet nakom, deel ik absoluut niet.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of ik gelijk ook naar de trillingen kan kijken. Ja en nee; «jein», zoals de Duitsers in zo'n geval zeggen. Als wij in deze fase de trillingen opnemen, betekent dat onvermijdelijk vertraging. Ik vind het belangrijk dat er naar trillingen wordt gekeken, maar als dat betekent dat wij in dit proces vertraging oplopen, heb ik de neiging om te zeggen dat wij dit niet moeten doen. Wellicht is het goed om dit met de gemeenten en bewoners te bespreken en de Kamer te berichten over de uitkomst. Dat zal een eenduidig antwoord moeten zijn, want wij verwachten dat er dan minimaal één jaar vertraging optreedt in het proces. Mevrouw Van Veldhoven gaf zelf ook al aan dat er nog geen normen voor de trillingen zijn. Wij moeten dus nog zien hoe dit vorm gaat krijgen. Wij zitten hier nu met de gemeenten, de bewoners en alle partijen in. Ik vind dat het in de groep gelegd moet worden, want dit is een nieuwe toevoeging aan het traject. Ik zou het afraden, maar ik ben bereid om dit aan de partijen voor te leggen.

De vraag over NS en het belang in de Thalys is eigenlijk een vraag voor de aandeelhouder. Ik probeer heel zuiver in mijn rol als concessieverlener te blijven. Vanuit die rol ben ik er niet voor of tegen. Ik heb begrepen dat het verkoopproces loopt tussen Deutsche Bahn en de partners SNCF en NMBS. NS is hierin nog geen partij. Mocht daarin op termijn verandering komen, dan is dat in eerste instantie een aangelegenheid van de NS. Ik kan daarop dus geen antwoord geven. Ik denk dat ik alle vragen beantwoord heb.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog twee prangende vragen om het debat goed te kunnen afronden; anders moeten wij in een VAO meer duidelijkheid vragen.

De **voorzitter**: Er komt sowieso een VAO.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zou graag willen weten wanneer wij duidelijkheid kunnen krijgen over Lansingerland. Ik heb het gevoel dat de Staatssecretaris de urgentie net zo goed voelt als wij, maar wanneer kunnen wij duidelijkheid verwachten?

De **voorzitter**: Duidelijk. Uw tweede vraag?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil graag een ingroeipad van de NS voor de IC Direct. Er moet duidelijkheid komen waarmee de NS op de hsl gaat rijden en wanneer wij dat kunnen verwachten. Anders zal ik daarover een motie indienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De nieuwe IC 200 komt in 2021.

Over trillingen kan ik overigens nog melden dat de reeds uitgevoerde onderzoeken naar trillingen, waaruit geen overschrijdingen zijn gebleken, worden meegenomen.

De eerste vraag van mevrouw De Boer is mij niet bijgebleven.

De **voorzitter**: Wanneer komt er helderheid over Lansingerland?

Staatssecretaris **Mansveld**: Begin volgend jaar. Ik wil voorkomen dat er een deadline is, want onder druk kan heel veel vloeibaar worden, maar kan ook heel veel misgaan. Ik wil uiterlijk in het eerste kwartaal van 2015 duidelijkheid bieden, liefst zo snel mogelijk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb gevraagd waar de risico's voor de HSL-Zuid nog liggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die vraag heb ik al beantwoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Excuses. Dan heb ik dat antwoord gemist terwijl ik aan het schrijven was. Ik zal het nalezen in het verslag. Verder wil ik graag weten of de NS ook het punt van onafhankelijk advies aan de directie uit de ICNG-audit overneemt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de NS schriftelijk vragen om mij dat te laten weten. Ik zal dat antwoord doorsturen. Ik vind het prettig om deze procedure te volgen omdat de organisatie moet laten zien hoe zij dat doet, aangezien het ook geheel bij de organisatie ligt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog twee vragen die niet beantwoord zijn. Ten eerste pleit het CDA, evenals de VVD overigens, voor een commissie van wijzen in Lansingerland. De tweede vraag die ik in tweede termijn stelde, ging over de IC 200. Het ADSE-rapport is heel kritisch. Daarover komt een brief, maar de Staatssecretaris meldde dat de NS lessen had geleerd. Welke lessen zijn dat geweest? Zijn die ook met de Kamer gewisseld?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zeker. Het gaat bijvoorbeeld over beproefd materieel. De NS wil niet langer met nieuw materieel en nieuwe ontwerpen werken, maar met beproefd materieel. Dat is een van de geleerde lessen.

De vraag over de commissie van wijzen heb ik beantwoord. Ik heb gezegd dat dit absoluut niet mijn voorkeur heeft, dat ik het belangrijk vind dat de gemeente, de bewoners en wij er nu uit komen en dat ik geen commissie van wijzen in zou willen stellen.

De **voorzitter**: Ik dank u allen heel hartelijk. De heer De Rouwe heeft als eerste een VAO aangevraagd. Wij gaan dat inplannen. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd.

- De Staatssecretaris zal de Kamer voor het algemeen overleg over de ontwerpvervoersconcessie een brief doen toekomen over de «geld terug bij vertraging»-regeling.
- De Staatssecretaris zal de Kamer nader informeren over de vraag waarom evacuatie van gestrande treinen en het herstel van treinreis langer duren dan op het hoofdrailnet.
- De Staatssecretaris zal na overleg met de NS schriftelijk terugkomen op de vraag van het lid Bashir over de mogelijkheden van een abonnement en de ov-chipkaart op internationale verbindingen.
- De Staatssecretaris zal de NS vragen om te komen met een schriftelijke reactie op het ADSE-rapport en zij zal de ICNG-audit doorzenden aan de Tweede Kamer.

- De Staatssecretaris zal in de volgende voortgangsrapportage terugkomen op de financiële afwikkeling en resterende risico's van de Fyra V250.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wanneer kunnen wij de reactie van NS op het kritische ADSE-rapport en hun aanstaande aankoop van de IC 200 krijgen? Ik zou die graag voor de concessie willen krijgen, als dat kan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat lijkt mij geen probleem, want de vraag aan de NS zal zijn: kunt u aangeven hoe u met het ADSE-rapport omgaat en neemt u de aanbevelingen over? Ik ga ervan uit dat wij die brief volgende week versturen, dat de NS daarop antwoordt en dat die dan naar de Kamer wordt doorgestuurd. Het zal misschien krap worden, net voor het AO; dit hangt altijd van de post en de processen af.

De **voorzitter**: Aldus besloten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is fijn dat die brief over de «geld terug»-regeling voor het AO Vervoersconcessie komt, maar misschien kunnen wij die ook al bij het VAO krijgen. Wellicht kunnen wij daarmee rekening houden bij de planning van het VAO en kunnen wij die brief bij het VAO betrekken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil hier even rustig naar kijken. Dit is niet iets wat op de plank ligt, maar iets wat in de geest van de nieuwe concessie vormgegeven moet worden. Daarin moet de kritiek die de Kamer daarop heeft gegeven, zo veel mogelijk worden meegenomen. Dat kunnen wij niet in één week leveren.

De **voorzitter**: Ik heb de wens gehoord. Wij kunnen enige invloed uitoefenen op de planning van het VAO, maar als er behoefte is om het VAO sneller te houden, kan dat ook. Wij hebben dat voor een deel zelf in de hand.

Ik dank de aanwezigen op de publieke tribune, de kijkers thuis, de Staatssecretaris, haar medewerkers en de Kamerleden.

Sluiting 11.56 uur.