

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

390

Vragen van de leden **Van Gent** (GroenLinks) **Slob** (ChristenUnie), **Koolmees** (D66), **Bashir** (SP) en **Aptroot** (VVD) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *problemen met de Hogesnelheidslijn (HSL) richting Breda* (ingezonden 11 oktober 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 november 2010).

Vraag 1

Wat is uw mening over het bericht «Aansluiting HSL weer later»?¹

Antwoord 1

In het door u genoemde bericht wordt gesproken over uitstel van de aansluiting van Breda op het hogesnelheidsspoor. De uitbreiding van de dienstregeling naar Breda is afhankelijk van drie zaken:

- De EMC-problematiek (Elektromagnetische Compatibiliteit) die tot een verminderde beschikbaarheid van de HSL-Zuid leidt;
- De toelating van het HST-Prio materieel op ERTMS level 2;
- Het formele proces dat moet worden doorlopen, d.w.z. de logistieke voorbereidingen voor commerciële exploitatie door NS Hispeed.

Ik neem in samenwerking met ProRail, NS Reizigers, NS Hispeed en Infrasppeed een reeks maatregelen tegen de EMC-problematiek. Mijn ambtvoorganger heeft uw Kamer in Voortgangsrapport 26 HSL-Zuid (bijlage bij kamerstuk 22 026 nr. 313) van 31 maart 2010 gemeld dat de uitvoering van de maatregelen tegen EMC zodanig is gepland dat dit de start de verbinding Amsterdam – Breda in de tweede helft van 2010 mogelijk zou maken. Alle partijen hebben zich ingespannen om deze uitbreiding per december mogelijk te maken, totdat kort geleden bleek dat de onzekerheid in de verschillende processen te groot was: de toelating van het HST-Prio materieel op ERTMS level 2 is nog niet voltooid en het staat in verband met de EMC-problematiek pas sinds medio september 2010 vast dat er naar Breda kan worden gereden.

Toelating van het HST-Prio materieel op ERTMS level 2 is voorzien in november 2010. Daarnaast dient NS Hispeed in samenwerking met ProRail en IVW een aantal logistieke processen te doorlopen zodat NS Hispeed dit materieel tussen Amsterdam en Breda kan inzetten voor commerciële

¹ BNdeStem.nl, «Aansluiting Breda HSL weer later», 5 oktober.

exploitatie. Het gaat o.a. om het rijden van een Integraal Proefbedrijf. Op dit moment werken de partijen aan deze logistieke processen voor Amsterdam – Breda.

Overigens heeft NS Hispeed per 4 oktober 2010 wel de frequentie tussen Amsterdam en Rotterdam kunnen verdubbelen.

Het uitbreiden van de dienstregeling blijft een gecompliceerd proces en zoals hierboven gemeld is er door partijen gestreefd naar de start van de verbinding Amsterdam – Breda in de tweede helft van 2010. Vanwege deze complexiteit is hieraan echter geen expliciete datum gekoppeld.

Vraag 2

Is het waar dat de eerste HSL trein niet, zoals gepland, op 13 december 2010 kan gaan rijden vanaf station Breda, maar pas in de loop van 2011? Zo ja, op welk moment in 2011 verwacht u dat de HSL wel kan gaan rijden vanaf Breda?

Antwoord 2

Zie de beantwoording van vraag 1. Ten aanzien van uw vraag over het moment waarop Fyra Amsterdam – Breda zal gaan rijden: partijen streven er nu naar om dit in het tweede kwartaal van 2011 te laten plaatsvinden.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke (technische) complicaties er precies toe leiden dat de HSL-treinen voorlopig kennelijk niet naar Breda kunnen rijden?

Antwoord 3

Zie de beantwoording van vraag 1.

Vraag 4

Hoe is het mogelijk dat er nu pas duidelijk wordt dat er problemen zijn met het verschil in elektrische spanning, terwijl bij Amsterdam de HSL ook over regulier spoor rijdt?

Antwoord 4

Allereerst spelen EMC-problemen alleen op locaties waar het reguliere spoor parallel aan de HSL-Zuid loopt, niet op locaties waar HSL-treinen op het reguliere spoor rijden. Het is daarnaast niet correct dat er nu pas duidelijk wordt dat EMC-problematiek op de parallelloop bij Breda optreedt. Zoals uw Kamer in de brief over Elektromagnetische Compatibiliteit HSL-Zuid (kamerstuk 22 026 nr. 321) van 9 juli 2010 is gemeld en tijdens het AO HSL-Zuid van 18 mei 2010 is gemeld, is dit al langer bekend en spelen er zowel EMC-problemen op de Zuidsectie (parallelloop tussen Hollands Diep en Prinsenbeek) als op de Noordsectie (parallelloop tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep) van de HSL-Zuid. Om deze problemen op te lossen wordt nu een reeks maatregelen uitgevoerd, waaronder:

- De bouw van vier extra Auto Transformator stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid;
- Aanpassing van NS-treinen die rijden op het reguliere spoor (VIRM-1 materieel: Verlengd Inter Regio Materieel). De aanpassing van het VIRM-1 materieel zorgt ervoor dat deze treinen ongevoelig worden voor EMC vanuit de HSL-Zuid;
- Het aanbrengen van condensatorbanken of capacatieve aarding om te hoge aanraakspanningen te voorkomen.

Ik wil daarnaast benadrukken dat er binnen de huidige Toestemming voor Gebruik voor het onderwerp EMC op het conventionele spoor (parallel aan de HSL-Zuid) een veilige situatie is. Dit is in de brief over Elektromagnetische Compatibiliteit HSL-Zuid (kamerstuk 22 026 nr. 321) van 9 juli 2010 gemeld. In de Toestemming voor Gebruik is het risico van EMC op dit moment beperkt doordat de af te nemen stroomsterkte op de HSL-Zuid is begrensd. Daarbij kan de huidige dienstregeling op de HSL-Zuid worden uitgevoerd. Door de extra maatregelen tijdig te realiseren kan de met NS Hispeed afgesproken dienstregeling zonder EMC-risico's stapsgewijs worden uitgebreid. Als volgende stap kan een uitbreiding naar Breda worden gerealiseerd.

Vraag 5

Welke partijen zijn er betrokken bij en wie is er verantwoordelijk voor de gerezen problemen, welke financiële gevolgen heeft het uitstel en waar komen deze kosten terecht?

Antwoord 5

Voor wat betreft EMC geldt dat dit een interactieprobleem is waarbij het niet mogelijk is om de risico's over te dragen aan één specifieke contractpartij. De Staat treedt daarom op als systeemintegrator in een proces waarin alle partijen nauw met elkaar samenwerken aan het oplossen van de EMC-problematiek. Naast de Staat zijn dit NS Hispeed, NS Reizigers, ProRail, IVW en Infraspeed.

Het nemen van maatregelen tegen de EMC-problematiek wordt grotendeels gefinancierd uit de risicoreservering HSL-Zuid. Het feit dat de verbinding Amsterdam – Breda in 2010 niet wordt opgestart heeft geen extra financiële gevolgen voor de risicoreservering.

NS Hispeed is verantwoordelijk voor het gereedmaken van het materieel voor commerciële inzet en werkt hierbij samen met ProRail en IVW. NS Hispeed draagt de kosten die hiermee gemoeid zijn. Het feit dat er in december nog niet naar Breda wordt gereden betekent dat NS Hispeed nog geen inkomsten tussen Rotterdam en Breda kan realiseren.

Vraag 6

Waarom heeft u in de Voortgangsrapportage 27 HSL² niet veel duidelijker en uitgebreider melding gemaakt van de gerezen problemen, de consequenties en de aanpak van de oplossing?

Antwoord 6

Mijn ambtvoorganger heeft in Voortgangsrapport 27 HSL-Zuid (bijlage bij kamerstuk 22 026 nr. 323), in de beantwoording van vragen van uw Kamer over dit onderwerp (kamerstuk 22 026 nr. 321) en tijdens het Algemeen Overleg HSL-Zuid d.d. 18 mei 2010 uitgebreid melding gemaakt van de oorzaak en gevolgen van de EMC-problematiek en de verschillende maatregelen die momenteel worden uitgevoerd.

Vraag 7

Bevindt de verbouwing van station Breda zich in een dusdanig stadium dat de HSL-treinen hier kunnen stoppen? Wanneer is deze verbouwing voltooid?

Antwoord 7

Ja. Het derde perron en bijbehorende sporen lay-out is gereed. Hierdoor is op station Breda voldoende afwikkelcapaciteit voor de HSL-treinen. Daarnaast is de aanbestedingsprocedure voor de bouw van de OV-terminal in volle gang. De planning is dat het aanbestedingspakket op 1 november 2010 naar de geselecteerde bouwbedrijven gaat. De gunning van de opdracht moet dan in het eerste kwartaal van 2011 plaatsvinden. De OV-terminal is volgens planning gereed en wordt in dienst genomen in 2014.

² Kamerstuk, 22 026, nr. 323.