

Vergaderjaar 2011–2012

22 026

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

Nr. 341

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2011

Hierbij bied ik u de negentwintigste voortgangsrapportage (VGR 29) HSL-Zuid aan¹. Deze voortgangsrapportage behandelt de verslagperiode van 1 januari 2011 tot en met 30 juni 2011. Ik zal mij in deze brief beperken tot een weergave van de laatste stand van zaken ten aanzien van de prestaties van het vervoer over de HSL-Zuid, de geluidsproblematiek en de infrastructuur. Voor de financiële situatie rond de HSA verwijs ik naar mijn brief van 19 september 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 340). Aanvullend zal ik u informeren over de stand van zaken met betrekking tot de Beneluxtrein.

1. Stand van zaken vervoer

Vanaf 4 april 2011 heeft HSA haar dienstverlening uitgebreid en is ze gestart met de Fyra-verbinding Amsterdam–Breda over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt Fyra met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal en Breda. In beide richtingen voert HSA op alle dagen een halfuursdienst uit. De reistijd tussen Schiphol en Breda is door deze verbinding afgenomen van 1 uur en 36 minuten naar 53 minuten.

Mede dankzij deze uitbreiding heeft de Fyra in de eerste helft van 2011 liefst 1 241 000 tickets verkocht. Dit is meer dan een verdriedubbeling ten opzichte van de vorige verslagperiode toen er 367 000 reizigers gebruik maakten van de Fyra. Ook het aantal reizigers dat gebruikmaakte van de Thalys is toegenomen van 886 000 in de vorige verslagperiode naar 905 000 in deze verslagperiode.

De Fyra-treinen hadden een gemiddelde aankomstpunctualiteit gedurende de verslagperiode van 86,3%. Dit betekent een verbetering ten aanzien van het jaar 2010 toen de gemiddelde aankomstpunctualiteit van de Fyra zo'n 82,9% bedroeg. De uitval van Fyra was gedurende de verslagperiode

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

5,6%. Dit is een lichte verbetering ten opzichte van de 5,9% gemiddelde uitval van Fyra in 2010.

In de eerste helft van 2011 hadden de Thalys-treinen in Nederland een gemiddelde aankomstpunctualiteit van 66,6%. Dit is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de 55,6% gemiddelde aankomstpunctualiteit van Thalys in 2010. Tegelijkertijd bedroeg de uitval van de Thalys slechts 0,9%. Ter vergelijking: over het gehele jaar 2010 bedroeg de gemiddelde uitval van Thalys 3,2%.

De operationele prestaties zijn in het eerste kwartaal voor een belangrijk deel negatief beïnvloed door branden bij Moerdijk en de Kijfhoek. In het tweede kwartaal hebben zich relatief veel RBC-treinverbindingsproblemen voorgedaan.

2. Stand van zaken geluidsproblematiek

Ter afronding van de eerste fase van het meetplan van TNO hebben er geluidmetingen aan de oostzijde van de HSL-Zuid ter hoogte van Lansingerland plaatsgevonden. Tevens zijn er voor deze locatie aan de oostzijde aanvullende berekeningen gemaakt om een verwachting uit te kunnen spreken over de geluidbelasting in 2011. Uit deze berekeningen blijkt dat voor deze locatie niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan in 2011. Ik verwijs naar mijn brief van 24 augustus 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 338).

Naar aanleiding van deze berekeningen heeft er op 1 september jl. overleg plaatsgevonden met de gemeente Lansingerland. Eén van de belangrijkste conclusies van het gesprek was dat de akoestische effecten van eventuele aanvullende geluidmaatregelen voor zowel de tijdelijke als de eindsituatie op dit moment onbekend zijn en dat aanvullend onderzoek nodig is.

Tegelijkertijd heb ik de gemeente Lansingerland gezegd dat ik bereid ben om door middel van een pilot te verkennen of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Ik zal daarbij vanzelfsprekend de doelmatigheid in ogenschouw moeten nemen. De pilot behelst het aanbrengen van maatregelen in een gedeelte van de bak en het meettechnisch bepalen van de akoestische effectiviteit ervan. Hierbij zullen de effecten van het aanbrengen van raildempers, het plaatsen van absorberende elementen op de bovenbouw en/of het verbeteren van de absorptie van de wanden van de halfverdiepte open bak nader worden onderzocht.

3. Stand van zaken infrastructuur

Gedurende de verslagperiode is het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 afgegeven. Hierdoor werd het mogelijk om de dienstregeling uit te breiden naar Breda. Ook het noordelijke deel van de HSL-Zuid is kort na de verslagperiode (16 september 2011) van ERTMS-level 1 naar ERTMS-level 2 omgeschakeld.

EMC-problematiek

Om het EMC-probleem structureel op te lossen worden vier extra AT-stations¹ gebouwd voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het derde kwartaal van 2011. Na oplevering van de vier extra AT-stations kan het merendeel van de EMC beperkingen worden opgeheven.

¹ Auto Transformator (AT) station: installatie die is ontworpen om de uitstraling van storende elektromagnetische velden vanuit de 25 kV stroomvoorziening van de HSL-Zuid naar andere installaties te beperken.

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel¹ wordt nader onderzoek gedaan naar de EMC-gevoeligheid van ander treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt. Een aantal problemen met EMC gevoeligheid is geconstateerd. Of hiervoor nog maatregelen nodig zijn wordt nader onderzocht. Het onderzoek wordt naar verwachting in het vierde kwartaal afgerond.

4. Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 29 is het potentiële beroep (50% waarde) op de risicoreservering met € 1 miljoen afgenomen, van € 36 naar € 35 miljoen (op basis van de 90% waarde bedraagt het potentiële beroep € 62 miljoen). Aan het einde van de verslagperiode was in de risicoreservering nog een bedrag aanwezig van € 39 miljoen. Het hiervoor genoemde potentiële beroep op de risico-reservering is voor mij aanleiding om deze ruimte van € 39 miljoen te handhaven.

5. Stand van zaken Beneluxtrein

NS Internationaal heeft mij de volgende informatie verstrekt over prestaties van de InterCity Brussel, ook wel bekend als de Beneluxtrein.

De gemiddelde punctualiteit van de uitgaande treinen richting Brussel kwam in de eerste helft van 2011 uit op 84,8%. In diezelfde periode is de gemiddelde punctualiteit van de binnenkomende treinen richting Amsterdam uitgekomen op 83,2%. De gemiddelde punctualiteit in de eerste helft van 2011 van de Beneluxtrein in beide richtingen is zodoende 83,9%. Dit is een verbetering ten opzichte van de gemiddelde punctualiteit in 2010, die 80,7% betrof.

Ik blijf met NS Internationaal de punctualiteit van de Beneluxtrein nauwlettend volgen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ VIRM-1: Verlengd Inter Regio Materieel.
Betreft het moderne dubbeldeks materieel dat door NS Reizigers op het conventionele spoor wordt ingezet.