

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 425

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 juni 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 16 april 2013 inzake de Tweeëndertigste voortgangsrapportage (VGR 32) HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 396)

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 juni 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,
Tijdink

Vraag 1

- a. Wat zijn de gevolgen van het ontbreken van één meetdag voor de betrouwbaarheid van de uitslag van de meting van geluidsbelasting?
- b. Gaat deze meting alsnog plaatsvinden?
- c. Wanneer worden de eerste effecten van de geluidsmaatregelen verwacht?
- d. Wanneer kunnen de bewoners definitief rekenen op een oplossing?
- e. Wat gebeurt er als de effecten uiteindelijk toch negatief uitpakken?
- f. Waarom is een dak op de bak niet meegenomen als oplossingsrichting?

Antwoord 1

- a. Op 7 van de 8 woningen zijn voldoende metingen verricht. Alle dagen is er conform het Reken- en Meetvoorschrift gemeten. Slechts op één woning is 1 van de 3 meetdagen niet uitgevoerd. Het gevolg van het ontbreken van deze ene meetdag op de betrouwbaarheid van het resultaat voor deze ene woning is naar schatting in de orde grootte van 1 tot 2 dB.
- b. Inmiddels heeft NS mij laten weten dat zij niet meer van plan zijn om het V250-materieel in te gaan zetten in de dienstregeling. Hierdoor kan TNO de laatste meetdag op basis van Thalys-treinen op korte termijn afronden.
- c. In juli wordt fase 1 van de pilot aangelegd. Het betreft de absorberende beplating en de raildempers. Volgens planning zullen in het najaar de Modulaire Dubbelzijdige Minischermen (MDM) worden aangelegd.
- d. ProRail verwacht eind dit jaar een analyse van TNO te kunnen opleveren over de knelpunten langs de HSL en een voorstel voor de aanpak. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van alle onderzoeksresultaten die beschikbaar komen. Daarna zal ik een besluit nemen over de aanpak waarbij doelmatigheid een rol zal spelen.
- e. Zie mijn beantwoording van vraag 3.
- f. De geluidsproblematiek beperkt zich niet tot enkele woningen in Lansingerland en de pilot is ook niet bedoeld om enkel de oplossingen voor de gemeente Lansingerland in kaart te brengen, maar voor alle situaties langs de HSL-Zuid. Bovendien is «een dak op de bak» een bijzonder kostbare oplossing. De geluidsproblematiek die zal gaan spelen wanneer alle oorspronkelijk geplande treinen over de HSL gaan rijden is door TNO berekend en niet dusdanig groot bevonden. Een dergelijke dure oplossing ligt niet voor de hand, omdat verschillende goedkopere bronmaatregelen waarschijnlijk voldoende geluidreductie zullen opleveren.

Vraag 2

Wanneer zullen de door TNO uit te voeren effectmetingen van de geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden? Wanneer verwacht u de eerste resultaten van de effectmetingen?

Antwoord 2

De effectmetingen zijn in het najaar gepland, uiteraard afhankelijk van de aanleg van de proefvakken en het rijden van voldoende treinen op hoge snelheid.

Vraag 3

Welke overige geluidsreducerende maatregelen neemt u bij negatieve meetresultaten?

Antwoord 3

Naast de drie innovatieve geluidmaatregelen die in de pilot beproefd worden kunnen eventueel reguliere geluidschermen zoals deze nu ook al

op vele plaatsen langs de HSL gebouwd zijn ook deel uit maken van het uiteindelijk te treffen maatregelenpakket.

Vraag 4

In hoeveel gevallen is er sprake van risico's die niet kunnen worden ingeschat doordat er geen metingen hebben plaatsgevonden?

Antwoord 4

Ik ga er van uit dat u met risico's doelt op het risico dat er in de eindsituatie meer geluid bij een woning is dan in het Tracébesluit vastgelegd. De analyse die TNO nog gaat maken over de omvang van de te hoge geluidbelasting in de eindsituatie voor alle woningen is volledig gebaseerd op een rekenkundige extrapolatie van de meetresultaten bij de acht woningen. Hierbij zal een gevoeligheidsanalyse voor de meetresultaten worden betrokken. Daarnaast zal de betrouwbaarheid van de analyse worden gekwantificeerd. Dit is op grond van de geluidswetgeving de voorgeschreven wijze van de berekening van de geluidsproductie.

Vraag 5

- a. Waarom duurt het doorvoeren van de geluidsreducerende maatregelen bij Lansingerland inmiddels ongeveer vijf jaar?
- b. Is er zicht op de werkbaarheid van de maatregelen?

Antwoord 5

- a. Toen eind 2009 de eerste geluidmetingen gedaan werden, is er direct gestart met het doorvoeren van geluidsreducerende maatregelen. Zo werd het remsysteem van het tijdelijke Fyra-materieel aangepast waardoor de wielen gladder bleven en is de baan bijgeslepen. Het doorvoeren van de geluidsreducerende maatregelen bij Lansingerland is altijd gekoppeld aan de geluidssituatie van de volledige dienstregeling met het hogesnelheidsmaterieel. De omvang van de geluidproblematiek in de eindsituatie kon pas gemeten worden sinds zowel de Thalys als de V250-treinen op hoge snelheid over de HSL-Zuid reden. Deze situatie deed zich pas sinds 2012 voor. Op dat moment startte zowel het meetprogramma als de voorbereiding van de pilot.
- b. Ja, TNO heeft op basis van een numeriek rekenmodel de te verwachten effecten van de pilotmaatregelen voorspeld. De effectmetingen zullen duidelijk maken of dit numeriek rekenmodel het effect goed voorspeld heeft.

Vraag 6

Wanneer worden de drie in de 32e voortgangsrapportage genoemde geluidsreducerende maatregelen uit de pilot bij Lansingerland door de certificerende instanties vrijgegeven voor toepassing op de HSL-Zuid?

Antwoord 6

De toelating voor de beproeving in het kader van de pilot betreft een tijdelijke toelating. De tijdelijke toelating is verstrekt voordat de geluidsreducerende maatregelen in de baan worden aangebracht. De resultaten van de pilot zullen daarna worden gehanteerd voor een definitieve toelating. Deze definitieve toelating wordt begin volgend jaar verwacht.

Vraag 7

Wanneer verwacht u dat de raildempers en de absorberende beplating bij Lansingerland zijn ingebouwd?

Antwoord 7

De huidige planning voorziet in inbouw in juli dit jaar.

Vraag 8

Wat zijn de (financiële) gevolgen van de vertraging van het minischerm voor de planning van de pilot? Welke mogelijke risico's op verdere vertraging ziet u op dit moment?

Antwoord 8

De inschatting is dat de financiële gevolgen beperkt zijn aangezien de inbouw maatregelen relatief onafhankelijk gebeurt. De reden van de knip is geweest dat de voortgang van het ontwerp van het MDM geen belemmering mocht zijn voor de beproeving van de reeds uitontwikkelde ontwerpen van de absorberende beplating en de raildempers. Het ontwerp van het MDM is gereed. Risico's voor vertraging van de bouw van het MDM-scherm zijn o.a. de veiligheidstechnische vrijgave voor de pilot en de procedure voor de omgevingsvergunning bouw.

Vraag 9

Wat gaat u doen aan de geluidsoverlast bij Lansingerland op plaatsen op grotere afstand van het spoor? Wordt de geluidsbelasting hier ook gemeten?

Antwoord 9

Het meetprogramma is afgerond. De analyse van TNO die nu wordt uitgevoerd is erop gericht om, mede op basis van het afgeronde meetprogramma, voor alle woningen langs de HSL aan te geven waar overschrijdingen van de grenswaarden uit het tracébesluit optreden in de verwachte eindsituatie van het gebruik van de HSL en daar een maatregelenprogramma bij te ontwikkelen. Hierbij heeft het de voorkeur om te werken met bronmaatregelen, aangezien bronmaatregelen zorgen voor een lagere geluidemissie en daarmee effect hebben voor alle woningen in de omgeving van die bronmaatregel.

Vraag 10

Welke maatregelen (naast de tijdelijke maatregelen) zijn genomen om de effecten van de bron (HSL-Zuid) te verkleinen en de immuniteit van het naastgelegen conventionele spoor voor de problematiek met Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) te vergroten?

Antwoord 10

Om de effecten aan de bronkant te verkleinen zijn er op de HSL vier extra AT-Stations geplaatst. Om de immuniteit van het conventionele spoor te vergroten zijn op het conventionele spoor o.a. de enkelbenige GRS-spoorstroomlopen vervangen door immunere dubbelbenige GRS-spoorstroomlopen en zijn condensatorbanken geplaatst die ongewenste effecten opvangen.

Vraag 11

Zijn de tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het «mengtermen»-risico inmiddels structurele maatregelen geworden?

Antwoord 11

De tijdelijke monitoring-systemen die in de 1500 V onderstations zijn aangebracht, zijn verbeterd. Op dit moment wordt statistische data verzameld. Op basis van deze statistische data zal beoordeeld worden of de maatregelen structureel zijn. Gezien het huidige verkeer op de HSL-Zuid zal het verkrijgen van afdoende statistische informatie nog de nodige tijd in beslag nemen. Daarna wordt besloten of deze systemen al dan niet gehandhaafd moeten worden.

Vraag 12

Waarom is de Taskforce Communicatie opgeheven en opgevolgd door een beheerteam onder voorzitterschap van ProRail, terwijl de oorzaken voor het verbindingsverlies tussen de trein en de baan nog niet allemaal gevonden zijn?

Antwoord 12

De Taskforce Communicatie (die bestond uit NS Hispeed, ProRail, Infrasppeed, Bombardier en Mobirail) kende een projectmatige inrichting. Deze werkzaamheden zijn binnen de staande organisatie van ProRail geborgd. Daartoe is het Beheerteam ERTMS opgericht, waarbij alle partijen vanuit de Taskforce wederom zijn betrokken.

Vraag 13

Worden de bevindingen omtrent de communicatieproblematiek gebruikt voor de landelijke uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?

Antwoord 13

De «lessons learned» van de Betuweroute en de HSL-Zuid worden gebruikt voor de andere ERTMS baanvakken: Amsterdam – Utrecht, de Hanzelijn en voor de landelijke uitrol van ERTMS. Zie ook mijn beantwoording van vraag 12.

Vraag 14

Wat is het aanvaardbare aantal communicatiestoringen?

Antwoord 14

Zoals gemeld in de beantwoording van vraag 21 naar aanleiding van VGR 31 (brief d.d. 8 februari 2013, Kamerstuk 22 026, nr. 381) is de streefwaarde om het aantal storingen terug te brengen naar één per week met geringe hinder.

Vraag 15

- a. Hoeveel communicatiestoringen waren er bij de Thalys en hoeveel bij de Fyra?
- b. Hoe verhoudt het aantal en de omvang van de storingen zich ten opzichte van andere trajecten?

Antwoord 15

- a. Zie onderstaande tabel voor het aantal communicatiestoringen per treintype in de verslagperiode van de 32^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid:

Treinen met verbindingsverlies

	Fyra Traxx		Fyra V250		Thalys		Totaal	
	Aantal treinen	Aantal verbindings verliezen	Aantal treinen	Aantal verbindings verliezen	Aantal treinen	Aantal verbindings verliezen	Aantal treinen	Aantal verbindings verliezen
Noord-sectie		70		24		21		115
Zuid-sectie	10.800	34	1.400	11	3.400	37	15.600	82
Totaal H2 '12	10.800	104	1.400	35	3.400	58	15.600	197

- b. Het aantal keren dat communicatieverlies optreedt op de HSL is redelijk gelijk met de Betuweroute. Communicatieverlies leidt echter niet automatisch tot vertraging voor een trein: in sommige gevallen kan de trein zonder tot stilstand te komen doorrijden. Het aantal vertragingen van treindiensten als gevolg van communicatieverlies is op de HSL wél veel hoger dan op de Betuweroute. Deze verschillen tussen de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn verklaarbaar doordat er

op de Betuweroute andere treinen gebruik maken van de baan en doordat de twee gevraagde systeemwijzigingen nog niet zijn doorgevoerd op de HSL. Op de Betuweroute zijn deze systeemwijzigingen reeds succesvol geïmplementeerd.

Vraag 16

Wat is per kwartaal het aantal communicatiestoringen voor de Thalys in de periode 2011–2012? En wat is dit aantal voor de grenspassages? Kunt u daarbij eventuele afwijkingen ten opzichte van andere trajecten toelichten?

Antwoord 16

Van de in totaal 288 verbidingsverliezen hebben zich er 17 voorgedaan bij de grenspassage. Er zijn geen vergelijkbare baanvakken in Nederland met grensoverschrijdend verkeer onder ERTMS.

Zie onderstaande tabel voor het aantal communicatiestoringen Thalys:

Thalys met verbidingsverlies

	Noordsectie	Zuidsectie	Totaal
Q1 2011			
Q2 2011		41	41
Q3 2011		42	42
Q4 2011	27	26	53
Q1 2012	30	28	58
Q2 2012	13	23	36
Q3 2012	6	23	29
Q4 2012	15	14	29

Vraag 17

Kunt u het aantal communicatiestoringen per kwartaal voor de Thalys en voor de grenspassages in toekomstige voortgangsrapportages opnemen? Kunt u daarbij eventuele afwijkingen ten opzichte van andere trajecten toelichten?

Antwoord 17

Ja, dat is mogelijk. Vergelijking met andere baanvakken is voor de grenstransitie niet mogelijk aangezien de HSL het enige baanvak is dat grensoverschrijdend met ERTMS aangelegd is.

Vraag 18

Wat is de procentuele verhouding tussen het toegenomen verkeer en het aantal communicatiestoringen op het traject Rotterdam-Amsterdam in de tweede helft van 2012 ten opzichte van de eerste helft van 2012?

Antwoord 18

In de tweede helft van 2012 is de V250 ingezet tussen Amsterdam en Rotterdam. Zie onderstaande tabel voor de procentuele verhoudingen.

Traject Rotterdam – Amsterdam

	Aantal treinen	Toename in %	Aantal storingen	Toename in %
H1 2012	14531		78	
H2 2012	15189	5%	107	37%

Vraag 19

Kunt u de procentuele verhouding tussen het toegenomen verkeer en het aantal communicatiestoringen in toekomstige voortgangsrapportages opnemen?

Antwoord 19

Ja, ik zal voortaan ook de procentuele verhoudingen opnemen in de voortgangsrapportages HSL-Zuid.

Vraag 20

Zal het aantal communicatiestoringen op het traject Rotterdam-Amsterdam verder toenemen naarmate het verkeer nog meer zal toenemen?

Antwoord 20

Met toenemend verkeer neemt de kans op storingen ook toe, tenzij de kwaliteit of robuustheid van de keten wordt verbeterd. Daartoe heeft mijn ministerie opdracht gegeven aan Infrasppeed om een tweetal systeemwijzigingen in ERTMS door te voeren, zoals omschreven in de afgelopen voortgangsrapportages en genoemd in mijn beantwoording van de vragen 22 tot en met 24.

Vraag 21

Wanneer verwacht u de streefwaarde (één storing per week met geringe hinder) te bereiken?

Antwoord 21

De storingen worden in een gezamenlijk team geanalyseerd en zoveel mogelijk aan de bron opgelost: dat is een lopend proces. Om in de richting van deze waarde te gaan moet het systeem robuuster worden gemaakt. Daar is in ieder geval voor nodig dat de aanpassingen in ERTMS (Grote T en National Values) zijn uitgevoerd, zoals op de Betuweroute is gebeurd. Er zal overigens altijd een beperkte omvang van communicatieverlies plaatsvinden, bijv. door atmosferische storingen.

Vraag 22

Is inmiddels duidelijk wanneer de twee aangekondigde maatregelen om het aantal storingen te verminderen zullen worden gerealiseerd? Welke kosten zijn hiermee gemoeid?

Antwoord 22

Dit is tot op heden nog niet bekend, Siemens en Thales (opdrachtnemers van Infrasppeed) werken momenteel per maatregel een impact-analyse uit. Deze worden verwacht in juli en augustus. Vanaf dat moment wordt duidelijk wat de doorlooptijd en de kosten zijn van het implementeren van deze maatregelen.

Vraag 23

- a. Is het probleem van het ontbreken van resources bij de toeleverende partijen inmiddels opgelost?
- b. Wat is de oorzaak van het gebrek aan resources?
- c. Hoe is dit bij de aanbesteding in de risicobeheersing meegenomen?
- d. Wie is verantwoordelijk voor deze vertraging?
- e. Welke acties worden ondernomen om het proces te versnellen?

Antwoord 23

- a. Nee, diverse acties hebben helaas nog niet tot substantiële voortgang geleid.
- b. Het gaat om hoog gekwalificeerde specialisten die ook voor andere projecten binnen deze bedrijven in gezet worden.
- c. Bij de totstandkoming van het DBFM contract zijn vele afspraken gemaakt, maar hiervoor zijn geen harde tijdsafspraken opgenomen.
- d. Infrasppeed heeft opdracht gekregen deze wijzigingen voor te bereiden en uit te voeren. De door hen ingeschakelde partijen Siemens

Duitsland en Thales Duitsland zijn primair verantwoordelijk voor deze stappen in het wijzigingsproces.

- e. Er zijn op vele niveaus door mijn ministerie, maar ook door ProRail, NS en NS Hispeed, gesprekken gevoerd en brieven geschreven om het proces te versnellen.

Vraag 24

- a. Wanneer worden de twee aangekondigde maatregelen om het aantal storingen te verminderen gerealiseerd?
- b. Welke kosten zijn hiermee gemoeid?

Antwoord 24

a en b. Zie mijn beantwoording van vraag 22.

Vraag 25

Wie is verantwoordelijk voor het verbindingsverlies tussen trein en baan?

Antwoord 25

Deze zijn in algemene zin niet aan één partij toe te wijzen: de oorzaak kan liggen in de baan, in de GSM-R verbinding of in de trein. ProRail heeft als trekker van het Beheerteam ERTMS een coördinerende rol voor analyses en actie door de betreffende partijen. Er zullen desondanks altijd verbindingsverliezen bestaan. Om het systeem robuuster te maken heb ik de twee systeemwijzigingen (Grote T, National Values) aangevraagd.

Vraag 26

- a. Worden de V250-treinen alsnog voorzien van de verbeterde versie van Automatische Treinbeïnvloeding (ATB-vv) nu deze treinen uit de dienstregeling zijn genomen?
- b. Zo ja, wanneer en waarom?
- c. Zijn deze treinen standaard voorzien van ERTMS?

Antwoord 26

De vraag of de V250-treinen alsnog van ATB-vv zullen worden voorzien wordt gezien binnen de totale analyse van deze treinen. De Kamer zal hierover voor 20 juni nader geïnformeerd worden.

Vraag 27

- a. Wat is de oorzaak van de materieelschaarste bij Thalys?
- b. Wat is daarover afgesproken in de concessie?

Antwoord 27

- a. De pool van Thalys treinstellen is verkleind door, onder andere:
 - Een brand in een trein (4301) op 5 maart 2012: dit treinstel is niet beschikbaar tot eind 2013;
 - De implementatie van de special chain reliability, een onderhoudsbeurt, voor 26 treinstellen, van juli 2012 tot april 2013; en
 - Een onderhoudsbeurt in voorbereiding op de Midlife beurt voor de PBKA treinstellen van juni 2012 tot september 2013.Hierdoor zijn op de piek (juli 2012 – maart 2013) in totaal 3 treinstellen niet beschikbaar. Daarnaast heeft het winterweer ook zijn weerslag op de Thalys vloot.
- b. Conform concessie dient HSA diensten uit te voeren tussen Amsterdam en Parijs met een bedieningspatroon van tien treinen per richting per dag. HSA heeft daarnaast de verplichting om al het redelijk te doen om zestien treinen per richting per dag tussen Amsterdam en Parijs te realiseren. Omdat HSA om bovenstaande reden tijdelijk niet kan voldoen aan deze verplichting is HSA in dialoog met mijn ministerie om zo gezamenlijk tot een oplossing te komen.

Vraag 28

Zijn er naast EuroStar en Deutsche Bahn nog andere vervoerders die interesse hebben getoond in het aanbieden van een dienstregeling tussen Amsterdam en Londen via de Nederlandse HSL?

Antwoord 28

Er hebben tot op heden nog geen andere vervoerders interesse getoond voor reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen tussen Amsterdam en Londen. Zowel NS als NMBS noemen deze verbinding in hun voorstellen als alternatief voor het stoppen met de V250-hogesnelheidstreinen.

Vraag 29

Is er voldoende ruimte op het snelle spoor voor de verbinding met Londen?

Antwoord 29

Er is voldoende ruimte op het Nederlandse hogesnelheidsnet voor een verbinding met Londen, indien deze treinen rijden op de uren dat Thalys niet rijdt. Een uurdienst Amsterdam – Londen is echter alleen mogelijk indien de momenteel geplande en verdeelde treindiensten worden aangepast. Of er ook genoeg ruimte is in België en Frankrijk zal nader onderzocht moeten worden door de vervoerders die een treinverbinding willen opzetten.

Vraag 30

Indien het mogelijk blijkt om een dergelijke verbinding aan te bieden, zal er dan een openbare aanbesteding voor een concessie worden georganiseerd?

Antwoord 30

lenM is niet de initiatiefnemer voor een directe verbinding Amsterdam – Londen en een openbare aanbesteding voor een concessie is derhalve ook niet aan de orde. Het internationale personenvervoer is geliberaliseerd, waardoor aanbesteding niet nodig is. Iedere vervoerder kan hiervoor treinpaden aanvragen.

Vraag 31

Hoe ver zijn EuroStar en Deutsche Bahn gevorderd met de voorbereiding voor het aanbieden van een treinverbinding tussen Amsterdam en Londen, nu al wordt gesproken over vertraging in materielevering aan beide bedrijven?

Antwoord 31

Ik heb begrepen dat een aantal vervoerders studie doet naar de haalbaarheid van het opzetten van een verbinding Amsterdam- Londen. Deze initiatieven bevinden zich in de verkennende fase. Er zijn op dit moment nog geen concrete uitgewerkte plannen, dan wel businesscases hiervoor bij EuroStar en Deutsche Bahn. Wel zijn er door beide vervoerders hogesnelheidstreinen besteld die in eerste instantie bedoeld zijn voor hogesnelheidsvervoer tussen Londen en enkele Duitse steden. Beide vervoerders willen echter de mogelijkheid openhouden om in de toekomst ook een treindienst van Londen naar Nederland aan te bieden en hebben daarom hogesnelheidstreinen besteld die ook geschikt zijn voor de Nederlandse infrastructuur.

Vraag 32

Zijn er naast de vertraging in materieleveringen aan EuroStar en Deutsche Bahn nog meer verklaringen voor de verwachting dat deze vervoerders pas op zijn vroegst vanaf 2018 een treinverbinding tussen Amsterdam en Londen kunnen opzetten?

Antwoord 32

Ik wacht initiatieven van vervoerders voor een dergelijke treinverbinding af. Voor zover mij bekend speelt voor het uitstellen van de vroegst mogelijke startdatum enkel het beschikbaar komen van het treinmaterieel een rol.

Vraag 33

Waar zouden de genoemde aanpassingen aan stations gedaan moeten worden; in Nederland? En zo ja, op welke stations?

Antwoord 33

Voor het opzetten van een treinverbinding tussen Nederland en Londen zal het mogelijk nodig zijn om aanpassingen te doen en of voorzieningen te creëren op de stations in Nederland. Zolang er nog geen uitgewerkte voorstellen van marktpartijen liggen, ga ik hier niet op vooruitlopen.

Vraag 34

Doen zich naast praktische beperkingen, bijvoorbeeld het aanpassen van wachtruimtes en het toepassen van perronschermen, ook beperkingen voor in de sfeer van cabotage en concurrentie met het hoofdrailnet waarvoor NS concessiehouder is en waar de HSL onderdeel van uitmaakt?

Antwoord 34

In de Wet Personenvervoer 2000 is vastgelegd dat het nationale reizigersvervoer door grensoverschrijdende treindiensten op de HSL-Zuid niet onder de «Open Access»- bepalingen valt. Dit betekent dat iedere toegelaten spoorweg-onderneming internationale treindiensten mag aanbieden over de HSL-Zuid op voorwaarde dat daarmee geen nationaal reizigersvervoer wordt verricht. Dit is zodoende de enige beperking in de sfeer van cabotage en concurrentie.

Vraag 35

Staan de bewindspersonen uit Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, België, Duitsland en Nederland welwillend tegenover de wens van enkele vervoerders om een directe treinverbinding tussen Londen en Amsterdam aan te bieden?

Antwoord 35

Ik vind het belangrijk dat Nederland goed is aangehaakt op het Europese hogesnelheidsnet. Er is op dit moment een goede treinverbinding tussen Amsterdam en Londen, door middel van een overstap in Brussel. Ik laat het aan de markt over om al dan niet met voorstellen voor een directe verbinding Amsterdam – Londen te komen.

Vraag 36

Waar zal het zogenoemde «5-state-forum» uit bestaan? Welk doel dient dit forum, hoe vaak komt het bijeen en wat zal bij de eerste besprekingen naar verwachting centraal staan?

Antwoord 36

Op verzoek van het Verenigd Koninkrijk is alvast een overlegstructuur opgezet waarin lenM op ambtelijk niveau deelneemt. Doel is een platform op te zetten waarbij uitwisseling over de diverse aspecten die verband houden met een mogelijke treinverbinding door de Kanaaltunnel met Londen, aan de orde kunnen komen tussen de vijf betrokken landen. Een van die aspecten is het onderwerp security, zoals screening van personen en bagage op het treinstation of in de trein. In maart 2013 heeft een eerste overleg plaatsgehouden dat in het teken stond van kennismaking. Op een

vervolgoverleg zal naar verwachting de scope en doel van het «5 state forum» aan de orde zijn.

Vraag 37

Heeft het overleg met het «5-state-forum» reeds plaatsgevonden? Zo ja, wat waren de uitkomsten?

Antwoord 37

In maart 2013 heeft een eerste overleg plaatsgehad dat in het teken stond van kennismaking. Hier zijn geen inhoudelijke onderwerpen besproken.

Vraag 38

Kunt u de Kamer blijvend op de hoogte houden van de bijeenkomsten, agenda en uitkomsten van het «5-state-forum»?

Antwoord 38

Ik zal uw Kamer via de voortgangsrapportage van de HSL Zuid blijven informeren over het «5-state-forum».

Vraag 39

Wat was per kwartaal de maximale reizigerscapaciteit van de Fyra en van de Thalys? Wat waren per kwartaal de streefwaarden voor de reizigers-aantallen voor de Fyra en voor de Thalys?

Antwoord 39

De Fyra-treinen naar Breda heeft 550 zitplaatsen en rijdt 32 keer per dag per richting. De Thalys heeft 377 zitplaatsen en rijdt gemiddeld 9 keer per dag per richting. NS heeft mij laten weten dat zij de streefwaarden voor de reizigersaantallen zien als bedrijfsvertrouwelijke informatie.

Vraag 40

Wat wordt eraan gedaan om de uitvalpercentages van de Fyra en van de Thalys te verlagen?

Antwoord 40

NS Hispeed heeft mij laten weten dat de Fyra-dienst Amsterdam – Breda vanaf het einde van de winterperiode zeer goed heeft gepresteerd. Dit is te verklaren door enerzijds het einde van de winter, maar ook maatregelen als het robuuster maken van het keerproces in Breda en het toevoegen van een locomotief. Om de prestaties volgende winter beter te laten zijn dan dit jaar worden maatregelen onderzocht, zoals het anti-icingprogramma toepassen op de Prio-rijtuigen.

Vraag 41

Hoe kan de slechte score op punctualiteit van de Fyra en van de Thalys verklaard worden, in het licht van het feit dat het gaat om nieuw spoor en nieuw materieel?

Antwoord 41

Uitval Fyra en Thalys was met name hoog en punctualiteit laag als gevolg van winterse omstandigheden. De Prio-rijtuigen die worden gebruikt in de Fyra dienstregeling naar Breda zijn onvoldoende winterhard. Hiervoor is een anti-icingprogramma opgesteld. Ook de infrastructuur had te leiden onder de winter: snelheidsbeperkingen in Frankrijk, België en Nederland werden opgelegd als gevolg van sneeuw en/of wind. De uitgaande punctualiteit van Thalys was goed, maar de zogenaamde binnenkomende punctualiteit was lager. NS Hispeed heeft mij laten weten dat de infra-problematiek in het buitenland hier de grootste veroorzaker van was. NS werkt daarom met zijn buitenlandse partners aan verdere verbetering van die binnenkomende punctualiteit.

Vraag 42

Wat zijn de punctualiteits- en uitvalpercentages voor de Fyra en voor de Thalys per kwartaal?

Antwoord 42

De punctualiteits- en uitvalpercentages voor de Fyra en voor de Thalys per kwartaal zien er als volgt uit voor de verslagperiode van VGR 32 HSL-Zuid:

<i>treindienst</i>	Q3 2012		Q4 2012	
	<i>punctualiteit</i>	<i>uitval</i>	<i>punctualiteit</i>	<i>uitval</i>
Fyra Ams-Bre	89,5%	7,3%	85,1%	7,9%
Thalys	83,9%	0,6%	80,0%	2,3%

Vraag 43

Kunt u in volgende voortgangsrapportages de punctualiteits- en uitvalpercentages voor de Fyra en voor de Thalys per kwartaal opnemen?

Antwoord 43

De punctualiteits- en uitvalpercentages voor de Fyra en voor de Thalys worden reeds per halfjaar gerapporteerd, maar op uw verzoek zal ik deze in kwartalen opdelen.

Vraag 44

Wat is de punctualiteit van de tijdelijke treindienst tussen Nederland en België?

Antwoord 44

De punctualiteit van de tijdelijke intercitydienst tussen Den Haag en Brussel ziet er als volgt uit:

<i>treindienst</i>	maart 2013		april 2013	
	<i>punctualiteit</i>	<i>uitval</i>	<i>punctualiteit</i>	<i>uitval</i>
Den Haag – Brussel	82,0%	2,8%	87,5%	2,4%

Vraag 45

Welke maatregelen gaat u treffen om de materieel- en infraproblemen van de Beneluxtrein op te lossen?

Antwoord 45

ProRail heeft mij laten weten dat zij geen openstaande infraproblemen kennen voor de stopgezette Beneluxtrein of voor de huidige intercityverbinding Den Haag -Brussel.

Vraag 46

- Wat is de stand van zaken met betrekking tot het voornemen van de gemeente Den Haag om een eigen verbinding op te zetten tussen Den Haag en Brussel?
- Voert u overleg met de gemeente over dit voornemen?

Antwoord 46

- De gemeente Den Haag heeft middels een opgezette BV The Hague Train Holdings treinpaden aangevraagd om een intercitydienst Den Haag – Brussel te kunnen exploiteren. The Hague Trains heeft het voornemen om een uurdienst op te zetten die zal stoppen op de stations Den Haag Centraal, Delft, Rotterdam Centraal, Dordrecht,

Roosendaal, Antwerpen, Mechelen, Brussel Airport, Brussel Centraal en Brussel-Midi. De treinpaden voor deze treindienst zijn inmiddels ontvankelijk aangevraagd bij zowel de Nederlandse als Belgische infrastructuurbeheerder, met als doel dat vanaf december 2013 gestart kan worden met deze treindienst. Momenteel vindt er nog overleg plaats met de Nederlandse en Belgische mededingingsautoriteiten in verband met mogelijke aantasting van het marktevenwicht van bestaande concessies. In Nederland gebeurt dat (mede) n.a.v. een door de NS aangespannen procedure. Ten slotte voert The Hague Trains nog gesprekken om te bepalen welke vervoerder uiteindelijk de treindienst mag gaan aanbieden.

- b. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen betrokkenheid bij het initiatief van de gemeente Den Haag.

Vraag 47

Is de problematiek bij Lansingerland de enige aanleiding om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de geluidsemissie van de V250-treinen te verlagen?

Antwoord 47

Nee, de geluidsproblematiek bij Lansingerland staat hier geheel los van. De Staat heeft bij de aanbesteding in 2000 eisen gesteld aan de geluidsemissie van het door HSA te bestellen hogesnelheidsmaterieel. De Staat is van mening dat het V250-materieel niet voldoet aan deze geluidseisen en heeft daarom HSA verzocht om te onderzoeken hoe het materieel stiller gemaakt kan worden. Inmiddels lijkt dit onderzoek naar de geluidsreducerende maatregelen minder relevant te zijn, nu NS niet meer van plan is om het V250-materieel in te zetten in commerciële diensten.

Vraag 48

Wat houdt de CAR-verzekering in?

Antwoord 48

Voor de realisatie van de HSL-Zuid infrastructuur is een Construction All Risk verzekering afgesloten. De ontvangsten, genoemd in VGR 32, betreffen schade-uitkeringen die gedekt zijn onder deze verzekering.

Vraag 49

Is € 34 miljoen voor 25 jaar het totale onderhoudsbudget voor de HSL-Zuid aan Nederlandse zijde?

Antwoord 49

De € 34 miljoen heeft betrekking op de onderhoudscomponent van het meerwerk dat is uitgevoerd na het afsluiten in 2001 op het Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) contract met Infrasppeed. De onderhoudscomponent van de oorspronkelijke scope van de aanleg is begrepen in de oorspronkelijke totale beschikbaarheidsvergoeding. Beide bedragen betreffen alleen het Nederlandse deel van de HSL-Zuid en betreffen de periode tot 2031.

Vraag 50

Komt er beleid voor geld dat uiteindelijk «over» is?

Antwoord 50

De risicoreservering is gevoed vanuit de investeringsruimte spoorwegen. Wanneer er geld overblijft, vloeit dit weer terug naar de investeringsruimte spoorwegen.

Vraag 51

Kunt u meer toelichting geven met betrekking tot alle overboekingen uit de risicoreserve?

Antwoord 51

In 2002 werd voorzien dat de bedragen voor onvoorziene uitgaven van de projecten HSL-Zuid en de Betuweroute niet toereikend zouden zijn. Om de extra kosten te dekken is de risicoreservering gevormd. De risicoreservering is in «tranches» toegevoegd aan de projectbudgetten, nadat voorstellen daartoe aan de Tweede Kamer waren gericht. Voor de HSL-Zuid betreft dit tot en met VGR32 acht tranches plus een specifieke overboeking in verband met de vogelproblematiek bij geluidsschermen. De overboekingen zijn vermeld in VGR32 (tabel 7).

Vraag 52

Zijn in deze risicoreservering ook de te verwachten uitgaven met betrekking tot de te nemen maatregelen als gevolg van het pilotproject in Lansingerland geheel verwerkt? Zo nee, hoe worden deze uitgaven dan wel financieel gedekt?

Antwoord 52

Ja, onder de posten die het potentiële beroep op het restant van de risicoreservering vormen zijn ook de ingeschatte middelen/risico's voor geluidsproblematiek Lansingerland meegenomen.

Vraag 53

Kunt u meer toelichting geven met betrekking tot de resterende claim op de risicoreserve?

Antwoord 53

Het resterende potentiële beroep op de risicoreservering heeft betrekking op restrisico's voortvloeiend uit de realisatie van de HSL-Zuid infrastructuur. De belangrijkste posten hierin betreffen te nemen maatregelen in het kader van geluids- en trillingshinder, mogelijke horizontale en verticale groundbewegingen van de baan en mogelijk nog uit te keren schades.

Vraag 54

Is er een eindbeeld van gronden en panden die de algehele afronding van het project «over» zijn en verkocht gaan worden?

Antwoord 54

Deze gronden en panden zijn volledig in beeld. De verwachting is dat door de economische situatie en de stagnerende vastgoedmarkt enkele hiervan niet binnen de resterende looptijd van het project verkocht zullen worden. Deze dossiers zullen worden overgedragen aan het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB).

Vraag 55

Wordt momenteel het in de concessie vastgelegde bedrag door de concessiehouder aan de Staat betaald? Zo nee, waarom niet, welk bedrag wordt er dan afgedragen en wanneer wordt het afgesproken bedrag weer betaald?

Antwoord 55

Tot en met 2014 betaalt HSA € 42 miljoen per jaar aan de Staat als «aflossing» op de uitgestelde concessievergoeding. Het resterende deel van de concessievergoeding tot en met 2014 is versleuteld in de nieuw overeengekomen concessieprijs vanaf 2015. Dit is vastgelegd in het onderhandelakkoord HSA/HRN tussen Staat en NS, zoals ik uw Kamer heb gemeld in mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 343).

Vraag 56

Hoe borgt u dat bij toekomstige contractafsluitingen te allen tijde expliciete afspraken worden gemaakt over de waardedata van alle financiële posten in het contract en over de wijze waarop eventuele latere bijbetalingen of terugstortingen worden gecalculeerd?

Antwoord 56

De prijsindexering is over het algemeen specifiek opgenomen in de contracten (bij alle grotere HSL-contracten was dit het geval). Ter compensatie van de door projecten te betalen indexering worden de projectbudgetten in principe elk jaar gecompenseerd met IBOI (Index Bruto Overheids-Investeringen) over het op dat moment nog niet gerealiseerde deel van het project.

Vraag 57

Worden deze lessen ook rijksbreed opgepakt?

Antwoord 57

Zie mijn beantwoording van vraag 56.

Vraag 58

- a. Klopt het dat de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid in oktober is gewijzigd als gevolg van een uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) en dat dit is gepubliceerd in de Staatscourant?
- b. Kunt u aangeven waarom zo'n wijziging niet is gemeld in de voortgangsrapportages over de HSL-Zuid en ook niet in de lijst met besluiten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/besluiten/>?
- c. Wat wordt in de genoemde wijziging verstaan onder een «klantvriendelijk systeem»? Hoe toetst u of hieraan is voldaan?

Antwoord 58

- a. De vervoerconcessie voor de HSL-Zuid is op 25 oktober 2012 gewijzigd als gevolg van een uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) van 29 juni 2012. Rover had beroep aangetekend tegen een eerdere beslissing van het ministerie in verband met de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer en onderwerpen waarvoor advies wordt gevraagd aan LOCOV.
- b. De publicatie van deze wijziging heeft plaatsgevonden in Staatscourantnummer 22291 van 31 oktober 2012.
- c. Het begrip «klantvriendelijke systeem» was reeds voor de wijziging van de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet opgenomen in artikel 6.5 van deze concessie en is als gevolg van de uitspraak van het CBB niet gewijzigd. Hiermee wordt bedoeld dat het voor een klant eenvoudig moet zijn om ter compensatie van aan HSA Beheer toerekenbare vertraging een vergoeding aan te vragen.

Vraag 59

Kan na afloop van het gehele project een evaluatie komen over de relatie met bewoners?

Antwoord 59

Het project HSL-Zuid heeft de status van groot project en zal als zodanig worden geëvalueerd.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld