

Vergaderjaar 2010–2011

22 026

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

Nr. 332

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2011

Hierbij bied ik u de achtentwintigste voortgangsrapportage (VGR 28) HSL-Zuid aan.¹ Dit rapport behandelt de verslagperiode 1 juli 2010 tot en met 31 december 2010. Ik zal mij in deze brief beperken tot een weergave van de laatste stand van zaken ten aanzien van het vervoer over de HSL-Zuid, de geluidsproblematiek, de infrastructuur en de risicoreservering. Aanvullend zal ik u informeren over de stand van zaken met betrekking tot de Beneluxtrein.

1. Stand van zaken vervoer

Het hogesnelheidsvervoer in Nederland is gedurende de rapportageperiode toegenomen. Niet alleen het aantal treinen, maar ook de bezettingsgraad van de Fyra en Thalys treindiensten lopen verder op. Circa 80% van de reizigers beoordeelt reizen met Fyra en Thalys met rapportcijfer 7 of hoger.

In de verslagperiode heeft HSA aan de Staat gemeld dat zij haar business case zou gaan updaten. Aanleiding vormde de negatieve financiële resultaten bij HSA. Begin november 2010 heeft HSA haar financiële cijfers c.q. business case aan de Staat getoond. HSA, NS en de Staat zijn hierover in overleg. Dit is op 8 december 2010 aan de Tweede Kamer gemeld.

Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam–Rotterdam

HSA biedt reizigers sinds 4 oktober 2010 op werkdagen in plaats van eenmaal nu tweemaal per uur per richting de Fyra treindienst aan tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. HSA rijdt deze treindienst met tijdelijk HST-Prio materieel. Hoewel gepland voor eind 2010, is vanwege het winterweer deze dienstregeling uiteindelijk medio januari 2011 uitgebreid naar de weekenden. Gemiddeld realiseerde Fyra in

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

2010 10% reizigersgroei per maand. Dit betekent een stijging van het aantal reizen in december 2010 ten opzichte van januari 2010 van 204%. Het aantal reizen nam toe van 28 000 in januari 2010, naar 66 000 in oktober 2010, en tot 85 000 in december 2010.

HSA heeft vanaf 1 februari tot 1 juli 2011 tijdelijk de tarieven van Fyra verlaagd. Hiermee verkent zij het evenwicht tussen product, service en de bereidheid van de reiziger om te betalen voor reistijdwinst. Per 4 april 2011 zal Fyra van Amsterdam twee keer per uur doorrijden tot aan Breda. HSA verwacht een verdere stijging van het aantal reizigers door de halfuursfrequentie en de verlenging van het traject naar Breda.

De gemiddelde aankomstpunctualiteit van Fyra in 2010 was 82,9%.¹ Ter vergelijking: de punctualiteit van de treinen van NS op het conventionele spoor in 2010 was 92,5%. De gemiddelde aankomstpunctualiteit van Fyra is in de eerste twee maanden van 2011 opgelopen naar ca. 87% en stijgt verder. De uitval van Fyra in 2010 was gemiddeld 5,9%. De dispunctualiteit bij Fyra in 2010 is veroorzaakt door een aantal incidenten zoals de draadbreek in de Schipholtunnel op 13 juli 2010 en de hieruit volgende tijdelijke snelheidsbeperking en bijvoorbeeld door het winterweer in december 2010. Daarnaast speelt een aantal materieelstoringen een rol in de vertragingen en uitval.

Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam–Brussel–Parijs

Sinds 13 december 2009 biedt HSA Thalysdiensten aan op het traject Amsterdam–Brussel–Parijs over de HSL-Zuid. Op 7 september 2010 is de negende dagelijkse Thalys gaan rijden, op 12 december 2010 de tiende Thalys. Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met enerzijds het gelijktijdig gebruik van het HSL-tracé Schiphol–Rotterdam (door Thalys en HST-Prio) en anderzijds beperkingen als gevolg van de EMC-problematiek wordt tussen Schiphol en Rotterdam vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur.

Alle betrokken partijen werken momenteel aan het mogelijk maken van een hogere inhaalsnelheid van Thalys tussen Schiphol en Rotterdam wanneer de HSL-Zuid infrastructuur aldaar op ERTMS level 2 wordt geschakeld. Hiervoor dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan, zoals toelating van het HST-Prio materieel op ERTMS level 2; dit is voltooid op 31 januari 2011.

Over heel 2010 is het aantal reizen met Thalys gegroeid met ca. 28%. Het vervoer tussen Amsterdam en Brussel met Thalys is in 2010 bijna verdrievoudigd ten opzichte van 2009. Een deel van deze groei is te verklaren uit het groeiende aantal reizen naar Londen via Brussel.

De aankomstpunctualiteit van Thalys in 2010 was gemiddeld 55,6%.¹ In de eerste twee maanden van 2011 is de gemiddelde aankomstpunctualiteit van Thalys opgelopen naar ca. 66%. De punctualiteit wordt negatief beïnvloed door onder andere het krappe tijdspad van Thalys op het Belgische spoor. De uitval van Thalys in 2010 was gemiddeld 3,2% en is in de eerste twee maanden van 2011 teruggelopen naar ca. 1,3%.

AnsaldoBreda V250

AnsaldoBreda is verantwoordelijk voor certificering en toelating van de V250 hogesnelheidstreinen. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen wordt door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings.

¹ De aan HSA toerekenbare punctualiteit was 96,8%.

Ansaldobreda voert momenteel uitgebreide tests uit die benodigd zijn voor de toelating in Nederland en België. Het testen zal naar alle waarschijnlijkheid in mei 2011 worden afgerond. Vervolgens zal een proces van toelating en certificering in Nederland en België plaatsvinden. Daarna krijgen HSA en NMBS hun V250-treinen overgedragen en starten zij met het opleiden van personeel en het voorbereiden van de commerciële exploitatie. Zoals ik u eerder heb bericht betekent dit dat de start van de verbinding Amsterdam–Brussel over de HSL-Zuid waarschijnlijk plaats zal vinden eind 2011 of in het voorjaar 2012. Tot die tijd zal de Benelux-trein blijven rijden.

Overleg met België

Er blijft overleg plaatsvinden tussen Nederland en België over de uitvoering van het in 2005 bereikte compromis over de bediening van Den Haag en Breda en de langere reistijden in België. Minister Vervotte heeft NMBS in maart 2010 opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20^e treinstel. NMBS is echter zelf nog altijd niet tot de bestelling van deze trein overgegaan: dit is een zorgelijke ontwikkeling. Een andere belangrijke stap in het nakomen van de afspraken van Belgische zijde zal moeten zijn dat de Belgische Staat overeenstemming met NMBS bereikt over de door haar gevraagde financiële compensatie. Ik blijf dit bij mijn Belgische collega onder de aandacht brengen.

Ik richt mij daarnaast op het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Ik heb in de afgelopen maanden meermaals het belang van een goede alternatieve verbinding bij de Belgische collega's benadrukt en hoop spoedig tot afspraken te komen over de realisatie van een tweede stoptrein Roosendaal–Antwerpen. Het is de bedoeling dat deze stoptrein bij Antwerpen door de spoortunnel zal rijden en hierdoor een kortere rijtijd zal hebben dan de bestaande stoptrein.

2. Stand van zaken Geluidsproblematiek

Ik heb uw Kamer bij brief van 16 februari 2011 (kamerstuk nr. 22 026, nr. 330) geïnformeerd over de resultaten van de metingen aan de Ansaldobreda V250 en Thalys treinen alsmede de geluidmetingen te Lansingerland.

TNO concludeert op basis van de metingen dat de geluidemissie van beide treinsoorten, binnen een bandbreedte van 1 dB, in overeenstemming is met de aannamen uit het Tracébesluit. TNO heeft bij twee woningen in Lansingerland geluidmetingen uitgevoerd op de gevels en op 25 meter afstand achter de geluidsschermen en stelt vast dat het stiller maken van het Priomaterieel (waarmee HSA tijdelijk over de HSL-Zuid de Fyra treindienst rijdt) heeft geleid tot een 9 à 10 dB lager geluidsexpositie-niveau.

Uit aanvullende immissieberekeningen uitgevoerd door TNO blijkt dat voor de locaties bij Hoogmade en Lansingerland de geluidbelasting in de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 de in het Tracébesluit genoemde voorkeursgrenswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden niet worden overschreden.

Hierbij is de geluidbelasting, net als bij de systematiek die gaat gelden bij de naleving van de geluidsproductieplafonds, aan de hand van een kalenderjaar voor de tijdelijke situatie bepaald. Voor een juiste beoordeling van eindsituatie zullen er immissiemetingen moeten worden uitgevoerd op de genoemde locaties waarbij zowel de Thalys als de

V250-treinen met hoge snelheid passeren, bij de huidige planning kan dat niet eerder dan najaar 2011 plaatsvinden.

Op 24 februari 2011 heeft er op mijn ministerie een overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem en vertegenwoordigers van de stichtingen Stop Geluidsoverlast HSL en Geen Gehoor.

In dit overleg heeft TNO een toelichting gegeven op haar rapporten m.b.t. de uitgevoerde geluidmetingen en op de berekeningswijze van de geluidsruijnte in 2011. Tijdens dit overleg is de afspraak gemaakt dat zodra er weer nieuwe metingen zijn verricht dit met de regio te bespreken.

Op 25 januari 2011 heeft de Gemeente Breda een tweede voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd op verzoek van de wijkraden Haagse Beemden, Buitengebied Zuid-West en de dorpsraden Prinsenbeek en Princenhage. Aan deze voorlichtingsbijeenkomst hebben mijn ministerie, ProRail en HSA een bijdrage geleverd. Tijdens dit overleg heeft TNO de resultaten van de trillingsmetingen bij drie woningen ten zuiden van Breda gepresenteerd.

Zoals uit het vorengaande blijkt ben ik regelmatig in overleg met de regio en zal dit onverkort voortzetten. Ik hecht eraan om te benadrukken dat de geluidsoverlast mijn aandacht heeft en ik er alles aan zal doen om de hinder tot een minimum te beperken.

3. Stand van zaken infrastructuur

Elektromagnetische compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel te kunnen oplossen is besloten tot de bouw van vier extra AT-stations¹ voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het derde kwartaal van 2011. Daarnaast is het belangrijk dat de huidige tractie-installatie van het VIRM-1² materieel van NS Reizigers wordt vervangen, dit om het materieel minder gevoelig te maken voor EMC-beïnvloeding. De Staat heeft hierover in de verslagperiode met NS Reizigers een uitvoeringsovereenkomst gesloten inzake de versnelde ombouw van het VIRM-1 materieel. Deze versnelde ombouw wordt in plaats van tijdens de geplande revisie van 2013 tot 2016 eerder uitgevoerd en conform de huidige planning zullen alle tractie-installaties van alle VIRM-1 treinen nu voor 1 september 2013 zijn vervangen.

Om de periode te overbruggen tot aan oplevering van de AT-stations en de voltooiing van de aanpassingen in de VIRM-1 is een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen genomen. Door middel van deze maatregelen tegen EMC-verstoreningen is het mogelijk om de hierboven beschreven uitbreidingen van de dienstregeling van HSA te faciliteren.

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel is besloten een testprogramma uit te voeren met betrekking tot de EMC-gevoeligheid van het overig treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop van de HSL-Zuid rijdt. Dit testprogramma wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2011 afgerond.

4. Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 28 is het potentiële beroep (50% waarde) op de risicoreservering met € 5 mln toegenomen, van € 31 naar € 36 mln (op basis van de 90% waarde bedraagt het potentiële beroep € 63 mln). De

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.

² VIRM-1: Verlengd Inter Regio Materieel. Betreft het moderne dubbeldeks materieel dat door NS Reizigers op het conventionele spoor wordt ingezet.

toename wordt voor het grootste deel veroorzaakt door maatregelen ter voorkoming van EMC-verstorenngen.

Per einde van de verslagperiode was in de risicoreservering nog een bedrag aanwezig van € 39 mln. Het hiervoor genoemde potentiële beroep op de risicoreservering is voor mij aanleiding om deze ruimte van € 39 mln 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 is in 2010 uitgekomen op 79,3%. De gemiddelde punctualiteit van de binnenkomende treinen richting Amsterdam is uitgekomen op 82,0%. De gemiddeld punctualiteit in 2010 is uitgekomen op 80,7% tegen 78,2% in 2009 en is daarmee verbeterd.

Belangrijkste oorzaken voor dispunctualiteit zijn net zoals bij Fyra en Thalys de draadbreek in de Schipholtunnel (en de daaraan gekoppelde herstelwerkzaamheden en snelheidsbeperking), het winterweer eind december 2010 en werkzaamheden tussen Antwerpen en Brussel.

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