

Vergaderjaar 2010–2011

**22 026**

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

**Nr. 323**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2010

Hierbij bied ik u het zevenentwintigste voortgangsrapport (VGR 27) HSL-Zuid aan.<sup>1</sup>

Dit rapport behandelt de verslagperiode 1 januari 2010 tot en met 30 juni 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 situatie op de Beneluxlijn.

#### **1. Stand van zaken vervoer**

##### *Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam–Rotterdam*

HSA is op 7 september 2009 gestart met het aanbieden van reizigersvervoer over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Priorijtuigen) op werkdagen eenmaal per uur tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal v.v.. Sinds 24 april 2010 biedt HSA deze Fyra treindienst ook eenmaal per uur aan in de weekenden. Vanaf 4 oktober 2010 biedt HSA de reiziger op werkdagen twee maal per uur een Fyra aan op Amsterdam–Rotterdam v.v..

Sinds begin dit jaar hebben ruim 300 000 reizigers gebruik gemaakt van Fyra. Dit loopt van ongeveer 33 000 reizigers in maart tot ruim 50 000 reizigers in augustus, steeds in opgaande lijn met een gemiddelde stijging van 10% per maand. In januari en februari 2010 bedroeg het aantal reizigers respectievelijk 28 500 en 30 500.

Net als de treinen van NS op het conventionele spoor is er bij Fyra ook een onderscheid tussen spits- en daltreinen met een lagere bezetting in daltreinen en een hogere bezetting in spitsstreinen. De bezetting tijdens spitsmomenten loopt bij Fyra op tot ongeveer 50%. De gemiddelde

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

bezettingsgraad is nu 15%. Dit zijn aantallen en percentages die passen bij een frequentie van eenmaal per uur per richting. Ter vergelijking: de treinen van NS hebben een gemiddelde bezettingsgraad van 24%. Fyra biedt de reiziger een steeds beter alternatief voor het reizen tussen Amsterdam, Rotterdam en Schiphol.

De aankomstpunctualiteit van Fyra in de eerste twee kwartalen van 2010 was 88,2%. De punctualiteit van de treinen van NS op het conventionele spoor was in dezelfde periode 93,9%. De aankomstpunctualiteit van Fyra wordt o.a. negatief beïnvloed door de infrabeperkingen in de Schiphol-tunnel. De uitval van Fyra in deze periode was 4,5%.

#### *Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam–Brussel–Parijs*

Sinds 13 december 2009 is HSA gestart met het aanbieden van Thalys-diensten op het traject Amsterdam–Brussel–Parijs over de HSL-Zuid. Op 12 april is deze treindienst uitgebreid van zeven naar acht treinen per richting per dag. 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 hier vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur.

Tussen maart 2010 en augustus 2010 hebben 874 000 reizigers met Thalys gereisd. Dit komt neer op een gemiddeld aantal reizigers per maand van ruim 145 000 met een gemiddelde stijging van 6% per maand. Dit is een verviervoudiging ten opzichte van de periode december 2009–februari 2010. Ook Thalys kent spits- en daltreinen. In Thalys kan de bezetting gedurende de spits oplopen tot 85%. Eind dit jaar gaat Thalys 10 maal per dag rijden. Volgens HSA groeit de stijging van het aantal klanten mee met deze capaciteitsuitbreiding.

De aankomstpunctualiteit van Thalys in de eerste twee kwartalen van 2010 was 55,8%. Deze punctualiteit wordt negatief beïnvloed door de infrabeperkingen in de Schipholtunnel en het krappe tijdspad van Thalys op het Belgische spoor. De aankomstpunctualiteit van het toewijsbare deel aan HSA was 99,1%. Uitval in deze periode was 4,9%.

HSA is van plan de dienstregeling in overleg met Thalys Internationaal van de Thalys tussen Amsterdam en Parijs in 2010 als volgt uit te breiden:

- Per september naar 9 treinen per richting per dag;
- Per december naar 10 treinen per richting per dag.

#### *Commercieel vervoer Amsterdam–Brussel*

In de verslagperiode is de toelating op ERTMS level 2 van HST-Prio materieel op het tracé naar Brussel stopgezet: van Belgische zijde is medegedeeld dat men de uitsluitend wenst te rijden met het V250-materieel op de verbinding Amsterdam–Brussel. Dit betekent dat de start van de verbinding Amsterdam–Brussel over de HSL-Zuid niet eerder zal plaatsvinden dan eind 2011 en dat tot die tijd de Beneluxtrein zal blijven rijden. De toelating van HST-Prio materieel op ERTMS level 2 op het Nederlandse traject wordt waarschijnlijk in het laatste kwartaal van dit jaar afgerond.

#### *AnsaldoBreda V250*

AnsaldoBreda is verantwoordelijk voor certificering en toelating van de V250 hogesnelheidstreinen en maakt daarbij veelvuldig gebruik van de

kennis en capaciteit van HSA en NoBo's<sup>1</sup> in Nederland en België. Op dit moment vinden er discussies plaats over de planning van de eerste trein en het ritme van levering van de opvolgende treinen. In het najaar van 2010 wordt de zesde V250-trein in Nederland voor tests verwacht. AnsaldoBreda meldt goede voortgang in de productie in Italië. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen en om AnsaldoBreda maximaal te ondersteunen wordt nu door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings waarbij alle betrokken partijen aanwezig zijn.

### *Overleg met België*

Het overleg 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 is in de verslagperiode voortgezet. Minister Vervotte heeft NMBS opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20<sup>e</sup> treinstel. Een eerstvolgende stap in het nakomen van de afspraken van Belgische zijde zal zijn dat de Belgische Staat overeenstemming met NMBS bereikt over de financiële compensatie. Ten slotte zullen de vervoerders NMBS en HSA afspraken moeten maken over een ingroeiscenario voor de verbinding Den Haag–Breda–Brussel, uiteindelijk leidend tot een bediening van deze verbinding met een frequentie van 8 treinen per dag in beide richtingen. De onderhandelingen hierover zijn gestart.

Tijdens het overleg van 11 maart 2010 heb ik ook gesproken over een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal–Antwerpen. Het is gebleken dat het doortrekken van de Intercity Charleroi–Brussel–Antwerpen–Essen naar Roosendaal geen haalbare optie is. Dit heeft te maken met hoge kosten voor de ombouw van het Belgische materieel en daarnaast een zeer krappe keertijd in Roosendaal, waardoor een robuuste dienstverlening onmogelijk is. Daarom onderzoek ik nu met voorkeur de inleg van een tweede stoptrein Roosendaal–Antwerpen. Deze stoptrein zal naar alle waarschijnlijkheid bij Antwerpen door de spoortunnel rijden en hierdoor een kortere rijtijd hebben dan de bestaande stoptrein.

## **2. Stand van zaken Geluidsproblematiek**

Ik heb uw Kamer bij brief van 9 juli 2010 (kamerstuk nr. 22 026, nr. 320) geïnformeerd over de resultaten van de metingen aan het stil gemaakte HST-Prio materieel. De belangrijkste conclusie uit het rapport van TNO is dat de geluidsproductie van het tijdelijke materieel met gemiddeld 7 dB(A) is afgenomen. Dat betekent dat de verwachtingen die ik vorig jaar uitsprak (5 à 7 dB(A) geluidsreductie) ruimschoots zijn waargemaakt door de getroffen maatregelen. Ik heb op 1 september 2010 een rapport opgesteld door DCMR van de gemeente Kaag en Brasem ontvangen. DCMR heeft in die gemeente geluismetingen verricht en concludeert op basis hiervan dat het stil gemaakte HST-Prio materieel een reductie van ruim 9 dB(A) heeft bewerkstelligd.

Op de daar gemeten locaties is voor 2010 geen sprake van overschrijdingen. Bovendien heeft DCMR een grotere geluidsreductie gemeten dan TNO op 25 juni 2010.

Daarnaast hecht ik eraan om nogmaals te herhalen dat in ieder geval de waarden uit het Tracébesluit (voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) of verleende hogere waarden), ondanks dat daar geen wettelijke verplichting voor is, zullen worden gerespecteerd.

---

<sup>1</sup> Notified Body: een door een overheid aangewezen keurings- of testinstituut dat van producten moet testen of zij aan de daarvoor door de overheid voorgeschreven richtlijnen voldoen. In het geval van de toelating van de V250-treinen treedt Lloyd's Register Rail in deze hoedanigheid op.

Ik beoordeel de geluidbelasting, net als bij de systematiek die gaat gelden bij de naleving van de geluidsproductieplafonds, aan de hand van een kalenderjaar, zowel voor de tijdelijke situatie als de eindsituatie. De eindsituatie kan ik pas beoordelen nadat de geluidsmetingen aan de AnsaldoBreda treinen hebben plaatsgevonden.

In juli meldde ik nog dat dit eind augustus 2010 zou plaatsvinden, echter het testprogramma van AnsaldoBreda en de beschikbaarheid van het spoor op het zuidelijke gedeelte van de HSL en op lijn 4 in België hebben er voor gezorgd dat deze metingen zijn verschoven naar november 2010. De tijdelijke situatie zal ik beoordelen op basis van de metingen aan de gevel die ik nog in september 2010 in overleg met de Gemeente Lansingerland en DCMR laat uitvoeren.

Eén van de actiegroepen, de Stichting Stop geluidsoverlast HSL, en enkele omwonenden, waren het niet eens met mijn conclusies uit de brief van 9 juli 2010 en vonden mijn toezeggingen niet ver genoeg gaan. Deze Stichting heeft derhalve een kort geding aangespannen tegen de Staat, ProRail, HSA en Thalys Nederland. Dit kort geding heeft op vrijdag 3 september 2010 plaatsgevonden. De Stichting heeft via het kort geding geëist dat het gebruik van de Traxx-locomotieven met Priorijtuigen moet worden stopgezet. Daarnaast heeft de Stichting de rechtbank verzocht om de Staat te gelasten zich te houden aan de geluidsnormen zoals neergelegd in het RWS-rapport uit 2004.

De landsadvocaat, handelend namens de Staat, heeft de rechtbank in de zitting laten weten dat er van handelen in strijd met de wettelijke normen en gedane toezeggingen geen sprake is. Daarnaast heeft de Landsadvocaat aangedragen dat de Staat de belangen van de Stichting uiterst serieus neemt; de eisen van de Stichting, gelet op de belangen van reizigers en de daarmee gemoeide kosten, zijn echter disproportioneel.

De voorzieningenrechter heeft op vrijdag 17 september 2010 uitspraak gedaan. De rechter is ervan overtuigd dat het stiller maken van het materieel en het akoestisch slijpen hebben geleid tot aanvaardbare geluidsniveaus. De rechter heeft de vorderingen van de eisers afgewezen. Het HST-Prio materieel kan hiermee blijven rijden over de HSL-Zuid. Ook is de rechter net zoals ik van mening dat aanvullende metingen noodzakelijk zijn om nog meer duidelijkheid te krijgen over het geluid op de HSL-Zuid.

### **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-stations<sup>1</sup> voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De bouw hiervan is gestart. Oplevering is gepland in september 2011.

Tijdens de metingen aan het VIRM-1 materieel<sup>2</sup> is een nieuwe EMC-beïnvloeding geconstateerd. Ik ben daarom in gesprek met NS Reizigers om het VIRM-1 materieel aan te passen: begin 2013 zullen alle VIRM-1 treinen zijn aangepast. Beide structurele maatregelen zijn noodzakelijk om HSA het volledige bedieningspatroon uit de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet op een veilige manier te kunnen laten uitvoeren.

In afwachting van de oplevering van de AT-stations en de aanpassingen in het VIRM-1 materieel wordt een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen genomen om het ingroeimodel voor het vervoer van HSA in de komende twee jaar te kunnen faciliteren. Om diepgaand inzicht te krijgen

<sup>1</sup> 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.

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

in de EMC-gevoeligheid van diverse typen conventioneel treinmaterieel worden in het najaar metingen uitgevoerd aan verschillende van deze typen treinmaterieel.

Daarnaast heeft een aantal internationale deskundigen in opdracht van de Staat een review uitgevoerd op de aanpak van de EMC-problematiek. Zij concluderen dat de analyse en aanpak van EMC-problemen bij de HSL-Zuid overeenkomen met die in Frankrijk, Duitsland en Engeland. De specifieke Nederlandse omstandigheden – een lang traject waarbij de HSL-Zuid evenwijdig en op korte afstand van het bestaande spoor ligt – maken de problematiek echter uniek. De deskundigen constateren dat al het praktisch en haalbare qua studie en met de voorgestelde structurele maatregelen gedaan wordt.

De review was gericht op maatregelen in de infrastructuur. Toch zijn er wel degelijk opmerkingen gemaakt over de effecten en aanpassingen in treinen, waarin de aanpak ten aanzien van het aanpassen van het VIRM-1 materieel werd ondersteund.

#### **4. Stand van zaken risicoreservering**

In de verslagperiode van VGR 27 is het potentiële beroep (50% waarde) op de risicoreservering toegenomen met € 17 mln (van € 51 naar € 68 mln). Deze toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door maatregelen ter voorkoming van EMC-verstoringen.

In de verslagperiode heeft de Tweede Kamer ingestemd met een onttrekking aan de risicoreservering van € 37 mln ten gunste van het HSL-budget. Het hierboven genoemde resterende potentiële beroep van € 68 mln komt daardoor op € 31 mln (op basis van de 90% waarde is dat € 59 mln).

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 Beneluxlijn**

NS Internationaal heeft mij de volgende informatie verstrekt over prestaties van de Beneluxlijn.

##### *Punctualiteit en aanvullende maatregelen*

De voortschrijdend gemiddelde punctualiteit van de uitgaande treinen richting Brussel is in de eerste twee kwartalen van 2010 uitgekomen op 82,1%. De voortschrijdend gemiddelde punctualiteit van de binnenkomende treinen richting Amsterdam is uitgekomen op 82,8%. De punctualiteit komt in 2010 hiermee op een gemiddelde van 82,5% ten opzichte van 78,2% in 2009.

De punctualiteit is beïnvloed door infrabeperkingen, zoals de werkzaamheden in de Schipholtunnel en verschillende sein- en wisselstoringen. Ook de korte keringen op Watergraafsmeer zorgen voor dispunctualiteit. De mogelijkheden voor de inzet van een extra treinstel worden opnieuw bezien. Dit zou te korte keringen kunnen opheffen en de punctualiteit verder verbeteren.

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

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings