

Vergaderjaar 2011–2012

22 026

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

Nr. 364

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 juli 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 29 maart 2012 inzake de 30ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 358).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 juli 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

Vraag 1

Worden er nog maatregelen genomen om de punctualiteit van de Beneluxtrein verder te verhogen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? Hoe is het hoge percentage uitval van Beneluxtreinen te verklaren?

NS Hispeed heeft mij gemeld continu bezig te zijn met het doorvoeren van verbetermaatregelen ten aanzien van de IC Brussel. Momenteel wordt bijvoorbeeld gewerkt aan het verbeteren van de vertrekpunctualiteit vanaf Watergraafsmeer, o.a. door het verbeteren van de rangeerplannen voor dit opstel terrein, en de ingebruikname van een verbeterd treindienstleidingsysteem per 1 juli 2012. Over de uitval kan ik u melden dat ongeveer de helft van de uitval van de Benelux wordt veroorzaakt door het niet beschikbaar zijn van de infrastructuur. Door de hoge benutting van de corridor tussen Amsterdam en Roosendaal is deze corridor hiervoor gevoeliger dan gemiddeld. NS Hispeed voert hierover gesprekken met ProRail om dit te verbeteren. Daarnaast heeft NS Hispeed te maken met een verouderd materieelpark, wat ook helaas voor uitval zorgt. Sinds 2009 zijn de oude locomotieven vervangen door nieuwe TRAXX locomotieven, die zorgen voor een betere punctualiteit en minder uitval. Daarnaast zijn sinds eind 2011 extra rijtuigen ingehuurd om daarmee het materieel park voor de IC Brussel uit te breiden. Voorts is het onderhoud op de treinen verder uitgebreid. Ten slotte heeft NS Hispeed ook geïnvesteerd in constructiewijzigingen van het materieel. NS Hispeed verwacht dat dit pakket aan maatregelen zal bijdragen aan het verlagen van het uitvalspercentage.

2

Is er reeds een oplossing voor de Beneluxtrein? Zo ja, welke oplossing is gevonden? Zo nee, hoever is het proces gevorderd?

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, vind ik het onacceptabel indien er geen treinverbinding meer is tussen Noord-Brabant en België, wanneer de Beneluxtrein verdwijnt. Ondanks meerdere pogingen mijnerzijds, is het de afgelopen maanden niet gelukt om overleg te voeren hierover met mijn Belgische collega minister Magonne. Ik heb daarom minister-president Rutte gevraagd dit dossier onder de aandacht te brengen van premier Di Rupo. Zie ook mijn beantwoording van vraag 17 en vraag 18.

3

Wat zijn de resultaten van het overleg over alternatieven voor de Beneluxtrein, zoals besproken tijdens het algemeen overleg spoor van 11 oktober 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 275)?

Zie mijn beantwoording van vraag 2.

4

Kunt u aangeven welke gebruiksbependingen er nog zijn in verband met de problematiek inzake elektromagnetische compatibiliteit? Gaat het bij de gebruiksbependingen om het aantal treinen, de snelheid of iets anders? Wanneer zullen deze problemen definitief voorbij zijn?

Met het gereedkomen van de vier extra AT-stations zijn er vrijwel geen gebruiksbependingen meer op de HSL-Zuid als gevolg van de EMC-problematiek: het volledige bedieningspatroon uit de vervoerconcessie van HSA kan met V250- en Thalys-treinstellen op hoge snelheid worden gereden. Het is op moment alleen nog niet mogelijk om op grote schaal met dubbelstellen Thalys over de HSL-Zuid te rijden. Deze dubbelstellen Thalys door overigens alleen bij uitzondering ingezet, bijvoorbeeld als Ski-Thalys. Dit is naar verwachting in september 2013 wel mogelijk, wanneer het VIRM-1 materieel van NS Reizigers is omgebouwd

(en de gevoeligheid van dit materieel voor EMC-gerelateerde storingen is afgenomen).

5

Kunt u aangeven of het bij de verbindingproblemen tussen trein en baan bij het gebruik van het treinbeveiligingssysteem ERTMS gaat om ERTMS level 1, level 2 of beide? Hoe kan het dat ERTMS nog steeds niet betrouwbaar is? Kunt u aangeven welke risico's er nog bestaan ten aanzien van ERTMS?

De verbindingproblemen tussen trein en baan bij het gebruik van het treinbeveiligingssysteem ERTMS hebben betrekking op ERTMS level 2. Alle eenvoudige structurele oorzaken van storingen van ERTMS zijn inmiddels aangepakt en opgelost. De nu nog overblijvende storingen van ERTMS zijn complexe storingen die pas bij frequent gebruik van ERTMS onder level 2 en door langdurige analyse kunnen worden gevonden. Het oplossen van deze storingen is vanwege de hoge eisen op veiligheidsgebied een zorgvuldig en daardoor langdurig proces. Risico's ten aanzien van ERTMS zijn er alleen op het vlak van beschikbaarheid van het systeem. Bij storingen of falen is de veiligheid zodoende niet in het geding.

6

Hoeveel procent van de treindienstregeling heeft nog last van ERTMS-storingen?

Dagelijks rijden 84 treinen (20 Thalys en 64 Fyra) over de HSL-Zuid. In 2012 heeft per dag 2,5 % van de treinen last gehad van ERTMS-storingen. Dit betekent dat er gemiddeld één storing per dag optreedt, waarvan gemiddeld twee treinen hinder ondervinden.

7

Kunt u aangeven hoeveel ERTMS-storingen zich in het tweede kwartaal van 2011 hebben voorgedaan en hoe dit zich verhoudt tot het aantal storingen met het treinbeveiligingssysteem ATB-Vv?

In september 2011 is er tussen Rotterdam en Amsterdam gestart met het rijden in ERTMS level 2. Hiervoor werd er ten noorden van Rotterdam in ERTMS level 1 gereden. Overigens ligt op de HSL Zuid geen ATB-vv, waardoor een goede vergelijking niet mogelijk is. In onderstaande tabel ziet u een overzicht van het aantal ERTMS-storingen onder level 2.

Kwartaal	Breda-R'dam	R'dam-Amsterdam	Totaal
Q2 2011	165		
Q3 2011	98		
Q4 2011	65	57	122
Q1 2012	57	37	94

8

Waarom verwacht u dat het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert, zoals beschreven op pagina 6 van de voortgangsrapportage, nog langer dan een jaar op zich zal laten wachten?

Het vervoerssysteem zal pas volledig en stabiel functioneren op het moment dat alle hogesnelheidstreinen van het type V250 zonder vervoersbeperkingen over de HSL-Zuid rijden. Omdat alle hogesnelheidstreinen pas naar verwachting in de eerste helft van 2013 geleverd worden, lijkt het mij een realistische planning om in de tweede helft van 2013 de

eindevaluatie op te maken voor de HSL-Zuid. Op dat moment lijkt de HSL-Zuid als Groot Project afgerond.

9

Wanneer wordt het moment van een volledige en stabiele hogesnelheidslijn naar verwachting bereikt en wat is voor u het moment dat u de HSL-Zuid als (groot) project als afgerond beschouwt en er dus een eindevaluatie kan plaatsvinden?

Zie mijn beantwoording van vraag 8.

10

Hoeveel V250-treinstellen zijn er per 1 mei 2012 volledig operationeel en voor de reguliere treindienst beschikbaar? Hoeveel zullen dat er per 31 december 2012 zijn? Wanneer is te verwachten dat alle bestelde V250-treinen beschikbaar zijn? Wanneer zal al het huidige Fyra-Prio materieel van de hogesnelheidslijn gehaald worden?

Per 1 mei 2012 zijn er geen treinen volledig operationeel voor de regulier treindienst beschikbaar. De treinenleverancier AnsaldoBreda heeft haar testen afgerond, waardoor de eerste treinen nu gereed gemaakt worden voor afname. Inmiddels is de aanvraag voor toelating voor deze trein ingediend bij de ILT. De verwachting is dat voor de zomer de treinen in Nederland toegelaten zijn. NS Hispeed is sinds februari 2012 (met «bruikleentreinen») bezig met operator testen en opleidingsritten. Zodra de eerste treinen zijn afgenomen, worden de operator testen en het opleidings-programma met deze treinen voortgezet, zodat de dienstregeling met V250 eind 2012 kan worden opgebouwd. Dit proces, waarbij de V250-treinen al het huidige Fyra-Prio materieel vervangt, zal duren tot in 2013.

11

Kunt u aangeven wat de problemen zijn met de V250-treinen waardoor deze treinen nog steeds geen dienstregeling rijden en certificering en aflevering zo lang duren? Zijn er steeds nieuwe problemen of is oplossing van eerder geconstateerde problemen nog steeds niet geregeld?

De V250 treinen zijn geschikt voor het rijden van operators testen en het opleiden van machinisten en trainmanagers. Hiertoe hebben de treinen een voorlopige toelating van ILT gekregen. Het proces van certificering en toelating verloopt goed; de aanvragen voor toelating in Nederland en België zijn ingediend en de finale toelating wordt voor de zomer van 2012 verwacht. De tijd die AnsaldoBreda nodig had voor het testen van de V250-trein duurde langer dan verwacht omdat AnsaldoBreda de complexiteit heeft onderschat van het afstellen van de V250-trein op een nieuwe baan met een nieuw beveiligingssysteem.

12

Wat is het alternatief als de V250-treinen niet binnen afzienbare tijd kunnen gaan rijden? Wie betaalt de schade van het uitstel en het eventuele afstel van ingebruikname van deze treinen?

Tot aan het moment dat V250 in zijn volledigheid is in gefaseerd in de dienstregeling blijven de Prio-treinstellen (de huidige Fyra) tijdelijk rijden. NS heeft een deugdelijk contract met haar leverancier met afdoende boeteclausule en afstel ligt buiten de verwachtingen.

13

Waarop was uw mededeling aan de Kamer gebaseerd in de aanbiedingsbrief bij de 28ste voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 332), dat

*het testen van de V250-treinen in mei 2011 zou worden afgerond?
Waarom is het testen nog steeds niet afgerond?*

De testen zijn doorgegaan tot begin 2012 en parallel is het toelatingsproces gestart. De inschatting destijds van AnsaldoBreda met betrekking tot de doorlooptijd was uiteindelijk te optimistisch. Inmiddels zijn de testen van de treinenleverancier afgerond. Op dit moment worden de eerste treinen in bedrijf gesteld en gereed gemaakt voor afname. Vooruitlopend hierop vinden nog enkele testen van NS Hispeed plaats, de zogenaamde operatortesten. Deze zijn voorbereidend voor de start van het commerciële vervoer.

14

Kunt u de Kamer informeren over de vraag hoeveel V250-treinstellen op dit moment nog worden gebouwd, respectievelijk zijn opgeleverd aan High Speed Alliance (HSA)?

Er zijn op dit moment, begin juli, vijf treinstellen aan HSA geleverd. Er zijn in totaal negentien V250-treinstellen gebouwd, waarvan zestien worden opgeleverd aan HSA en drie aan NMBS. NMBS heeft nog geen treinstellen afgenomen.

15

Kunt u aangeven hoe het gebruik van de V250-treinen in andere landen is?

V250 is een unieke trein die in deze constellatie nergens anders rijdt. Overigens is de kennis en ervaring van deze trein wel gebruikt voor de V300-treinen waaraan AnsaldoBreda een bijdrage levert en die inmiddels verkocht zijn.

16

Waarom wordt, naast de installatie van ERTMS level 2, ook geïnvesteerd in ATB-vv? Is het niet mogelijk alleen in ERTMS te investeren en van de vervoerders te eisen dat zij de treinen hiervan voorzien? Is dit omdat NS eventueel met intercity's gaan rijden op het HSL-net? Is deze extra investering dan wel rendabel? Kan niet van NS geëist worden dat de treinen allemaal van ERTMS zijn voorzien in plaats van fors te investeren in een tweede en ouder beveiligingssysteem?

Op de plekken waar de HSL-Zuid aansluit op het reguliere spoor (bij de stations Rotterdam Centraal, Schiphol en Breda) zijn seinen voorzien van ATB-vv. Dit is gedaan om te voorkomen dat treinen in botsing komen door het passeren van een stoptonend sein.

Afgezien van deze plekken, ligt er geen ATB-systeem op de HSL-Zuid. Vervoerders die over de HSL-Zuid willen rijden moeten daarom hun treinen voorzien van ERTMS. Dit geldt dus ook voor NS indien zij na 2015 met intercity's gaan rijden over de HSL-Zuid tussen Rotterdam en Breda.

17 en 18

Wanneer verwacht u dat het mogelijk is om met de hogesnelheidstrein vanuit Den Haag richting Brussel te vertrekken?

Heeft het overleg met uw Belgische collega over ingebruikname van de HSL Den Haag-Breda-Brussel al plaatsgevonden? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, op welke termijn verwacht u hierover duidelijkheid?

Zoals ik ook gedurende het Algemeen Overleg van 15 februari 2012 heb gezegd, heb ik de sterke indruk dat NMBS het extra V250-treinstel niet zal bestellen waardoor een Fyra-verbinding met Den Haag niet mogelijk is. Ik wil daarom op korte termijn spreken met mijn Belgische collega Magnoste. Ondanks meerdere pogingen mijnerzijds, heb ik nog steeds

geen overleg kunnen plannen met minister Magnette. Daarom heb ik minister-president Rutte gevraagd om hierover contact op te nemen met premier Di Rupo. Zoals eerder toegezegd, zal ik uw Kamer informeren over de uitkomsten van een overleg met minister Magnette.

19

Wanneer is er een definitieve overeenkomst tussen HSA en de Belgische spoorvervoerder NMBS over grensoverschrijdend vervoer? Wordt bij de onderhandelingen ook de aanschaf van het twintigste treinstel meegenomen?

De vervoerders HSA en NMBS hebben de verplichting om de Samenwerkings-overeenkomst ter goedkeuring voor te leggen aan de Nederlandse Staat. HSA verwacht dat zij samen met NMBS de Samenwerkingsovereenkomst eind deze zomer aan mij zal sturen. Zoals door voormalig minister Karla Peijs toegezegd, zal ik deze overeenkomst vervolgens vertrouwelijk ter inzage bij de Kamer leggen. Ik ben niet aanwezig bij de onderhandelingen tussen HSA en NMBS, maar HSA heeft mij laten weten dat er niet met NMBS over de aanschaf van het extra Belgische treinstel wordt onderhandeld.

20

Kunt u aangeven waarom de Fyra zo slecht scoort in vervoersprestaties, zeker wanneer de uitvalpercentages van de Fyra worden vergeleken met de uitvalpercentages van de Thalys?

De belangrijkste oorzaken van de uitvalspercentages van Fyra zijn de uitval van de communicatie van het beveiligingssysteem op de HSL-Zuid en infrastoringen op het conventionele spoor rondom met name Schiphol. Dit samen zorgt voor 70% van de uitval van Fyra. Het restant wordt verklaard door materiaal technische storingen.

Dat de uitvalpercentages van de Fyra hoger liggen dan die van de Thalys heeft voor een groot deel te maken met het omgaan met infrastructuurverstoringen. Thalys is een ander treinproduct dan Fyra, waardoor ook de bijsturingstrategie verschilt. Zo wordt bij een storing op de HSL tussen Schiphol en Rotterdam bij Thalys gekozen voor een omleidingsroute via het reguliere spoornet, terwijl de Fyra zal worden opgeheven. Dit wordt onder andere gedaan omdat het niet mogelijk is om vier Fyra's per uur via het reguliere spoornet te laten rijden en een omgeleide Fyra nauwelijks toegevoegde waarde heeft voor de binnenlandse reizigers.

21

Wat is de reden dat de voortdurende groei, die de reizigerscijfers laten zien bij de Fyra, in het derde kwartaal van 2011 terugliep, terwijl dit niet in het derde kwartaal van 2010 gebeurde?

Het derde kwartaal bestaat uit twee vakantiemaanden (juli en augustus). Aangezien de grootste doelgroepen van Fyra voornamelijk forensen en zakelijke reizigers zijn (67%), trekt Fyra in deze maanden minder reizigers dan in andere maanden. In 2010 reed Fyra minder frequent (1x per uur Amsterdam–Rotterdam), waardoor de terugloop toen minder opviel in de mix van het aantal reizen.

22

Waarom duurt de evaluatie van de geluidsmetingen in Lansingerland enkele maanden? Om welke reden duurt het, na uitvoering van de pilot in de zomer van 2012, tot eind 2012 om de eventueel te nemen maatregelen bekend te maken?

Er worden metingen verricht om de effecten van de maatregelen die in het kader van de pilot worden getroffen te beoordelen. Deze metingen zijn voorzien na de zomer en kunnen plaatsvinden zodra de maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen. De pilot zal inzicht verschaffen in de kosten, de geluideffecten, de effecten op de veiligheid en onderhoudbaarheid van aanvullende geluidmaatregelen. Op basis van die inzichten en in samenhang met de resultaten van de metingen zal ik bekijken of, en zo ja welke, aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Doelmatigheid speelt daarbij een rol.

23

Waarom wordt (tijdelijke) verlaging van de snelheid van de huidige treinen bij Lansingerland niet als geluidsreducerende optie meegenomen in de pilot?

De maatregelen die in de pilot worden getroffen, hebben tot doel om voor de eindsituatie het geluid te verminderen. In de eindsituatie wordt er namelijk met hoge snelheid gereden. Snelheidsverlaging staat haaks op het doel waarmee de HSL-Zuid is aangelegd en acht ik derhalve niet wenselijk.

24

Kan er een tijdschema worden verstrekt met betrekking tot de pilot in het kader van geluidshinder voor elk van de drie gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Breda?

De referentie- en validatiemetingen zijn eind maart gestart. Het is op dit moment nog niet te zeggen hoe lang het duurt om alle metingen af te ronden. Voor het uitvoeren van de metingen is TNO afhankelijk van het weer. De metingen worden uitgevoerd in Kaag- en Braassem (twee locaties), Lansingerland (4 locaties) en Breda (2 locaties).

De aanvullende pilotmaatregelen zijn voorzien in de gemeente Lansingerland, omdat met name in de halfverdiepte open bak overschrijdingen ten opzichte van de waarden uit het Tracébesluit worden verwacht. Ik verwacht dat deze maatregelen, indien er geen veiligheidstechnische aspecten van invloed zijn, eind van de zomer zijn getroffen.

De effectmetingen zullen ook alleen plaatsvinden in Lansingerland, aangezien in die gemeente de aanvullende maatregelen worden beproefd. Deze metingen zijn na de zomer voorzien.

De pilot zal uiteindelijk inzicht verschaffen in de kosten en de geluideffecten van aanvullende geluidmaatregelen. Op basis van die inzichten en in samenhang met de resultaten van alle metingen zal ik voor de gehele HSL-Zuid bekijken of en zo ja welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Dit geldt dus ook voor de gemeenten Kaag en Braassem, Lansingerland en Breda.

De hiervoor genoemde gemeenten zijn betrokken bij dit project en zijn daardoor op de hoogte van de planning.

25

Kunt u aangeven wanneer de metingen worden afgerond in geval van gunstig weer en ongunstig weer?

Bij gunstig weer kunnen de validatie- en referentiemetingen voor de zomer zijn afgerond. Bij ongunstig weer kan niet gemeten worden. Het moment van afronding is dus afhankelijk van de duur van het ongunstige weer. Het gaat hierbij met name om aanhoudende regen en een onbruikbare windrichting.

26

Hoe kan worden verzekerd dat nog dit jaar maatregelen zijn genomen en uitgevoerd waardoor het geluid binnen de afgesproken norm blijft? Wat zijn de alternatieven als de te testen maatregelen niet afdoende zijn? Waarom is gedeeltelijke overkapping niet als alternatief bij de beoordeling meegenomen? Zijn er nog andere alternatieven?

In mijn beantwoording van vraag 24 heb ik de vervolgstappen opgenomen. Ik heb op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat de maatregelen die beproefd worden niet afdoende zullen zijn. Een overkapping is wat mij betreft op dit moment daarom niet aan de orde. Mochten de beproefde maatregelen onverhoopt onvoldoende effectief zijn dan zal ik bezien welke vervolgstapen noodzakelijk zijn.

27

Zijn er nog wijzigingen opgetreden in het plan van aanpak en de planning daarvan met betrekking tot geluidshinder, zoals dat is aangegeven in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Monasch (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 2090) en van de leden Haverkamp en Aptroot (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 2089)? Zo ja welke?

Op dit moment worden de voorgestelde maatregelen uit het plan van aanpak van M+P door Infrasppeed op onder andere veiligheid beoordeeld. Het plan van aanpak zal na de beoordeling door Infrasppeed uiteindelijk resulteren in een definitief uitvoeringsplan. Ik ga er nog steeds vanuit dat de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het plan van aanpak van M+P in de praktijk worden beproefd.

28

Wordt nog overwogen om in overleg met de vervoerders in de nieuwe dienstregeling voor 2013, ter hoogte van plekken waar geluidsoverlast ontstaat, alsnog een snelheidsbeperking tot maximaal 130 km p/u in te voeren? Zo ja, wat is dan het verwachte reistijdverlies? Zo nee, waarom niet?

Nee. Zie mijn beantwoording van vraag 23.

29

Waarom worden de geluidswerende maatregelen pas eind deze zomer getroffen en niet eerder?

De maatregelen kunnen niet eerder dan eind deze zomer geplaatst worden. Op dit moment worden de maatregelen door Infrasppeed op onder andere veiligheid beoordeeld. Deze beoordeling vergt de nodige tijd. Indien blijkt dat er geen bezwaren zijn om de geluidmaatregelen daadwerkelijk te plaatsen, kunnen deze maatregelen snel geplaatst worden. De mogelijke leveranciers van de geluidmaatregelen zijn reeds betrokken om de kans op vertraging vanwege het bestellen van de maatregelen te minimaliseren.

30

Dekt de jaarlijkse vergoeding van € 8 mln. aan ProRail voor algemene beheerskosten, apparaatskosten en kosten voor het beheer van het contract tussen de Staat en Infrasppeed, ook de in de voortgangsrapportage genoemde specifieke, aanvullende activiteiten, die ProRail de komende jaren nog zal verrichten voor de HSL-Zuid, zoals die gespecificeerd worden in de 29ste voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 341)?

Nee. De genoemde aanvullende activiteiten worden gedekt uit de risicoreservering van het project HSL-Zuid.

31

Hoe wordt de € 6 mln. (van de totale vergoeding van € 8 mln. aan ProRail), die voor rekening van HSA komt, precies doorbelast? Komt deze bovenop de concessievergoeding die HSA betaalt?

ProRail brengt aan HSA gebruiksvergoeding in rekening (conform netverklaring en toegangsovereenkomst). Deze gebruiksvergoeding wordt verrekend met de (totale) concessievergoeding die HSA aan de Staat verschuldigd is. De energiekosten worden separaat aan HSA doorbelast, deze maken geen onderdeel uit van de gebruiksvergoeding.

32

Kunt u de Kamer informeren over de precieze verbeteringen die door een combinatie van het HSL-netwerk en het hoofdrailnet zullen leiden tot de gestelde inkomsten van gemiddeld € 101 miljoen tot eind 2024?

Zoals ik u in mijn beantwoording van Kamervragen d.d. 14 februari 2012 (22 026, nr. 347) en d.d. 16 januari 2012 (22 026, nr. 345) heb gemeld heeft het bedrag van € 101 mln betrekking op de Gebruiksvergoeding die eerst door HSA (t/m 2014) en daarna door NS (vanaf 2015 t/m 2024) aan de Staat wordt betaald voor het gebruik van de HSL-Zuid. Dit is een gemiddeld bedrag inclusief de rente op uitgestelde betaling. Het bedrag van gemiddeld € 101 mln per jaar vormt allereerst de uitkomst van onderhandelingen tussen de Staat en NS en is vastgelegd in een akkoord tussen de Staat en NS. In deze onderhandelingen zijn vele aspecten samen in beschouwing genomen. Zo is afgesproken dat HSA/NS de frequentie van de Fyra treindienst in de daluren kan verlagen van vijf naar vier treinen per uur en dat zij de regeling geld terug bij vertragingen (GTBV) vanaf 2015 in lijn mag brengen met de overeenkomstige regeling in de huidige concessie voor het hoofdrailnet. Tevens is meegenomen dat NS kostenbesparingen kan behalen doordat de HSL-Zuid onderdeel wordt van het hoofdrailnet. Vervolgens is het mogelijk hier een opbrengst-voordeel op te behalen door een integrale treindienst uit te voeren over conventioneel en hogesnelheidsspoor. Een voorbeeld hiervan kan zijn een treindienst Den Haag–Eindhoven v.v. die tussen Rotterdam en Breda over het hogesnelheidsspoor rijdt. NS onderzoekt momenteel nog de exacte merites van integrale treindiensten.

33

Kunt u aangeven waarom de post Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF) vanaf 2011 een stijging laat zien qua kosten ten opzichte van een dalende trend in de jaren ervoor?

In de beschikbaarheidsvergoeding zit een financieringscomponent. Eén van de leningen van Infrasppeed wordt afgerekend op basis van de werkelijke rente. In de beschikbaarheidsvergoeding is rekening gehouden met een rentepercentage van 4,25%. Wanneer de werkelijke rente lager is ontvangt de Staat geld terug van Infrasppeed, wanneer de werkelijke rente hoger is, moet de Staat een aanvullende betaling aan Infrasppeed doen. In de afgelopen jaren is de werkelijke rente steeds lager geweest en is er dus geld terugontvangen van Infrasppeed. Dat verklaart waarom de betalingen in de afgelopen jaren lager zijn uitgevallen. Voor de toekomstige jaren wordt niet vooraf rekening gehouden met rentemeevallers en/of -tegenvallers.

Deze rentemeevallers zijn ingezet ter dekking van de meerkosten onderhoud a.g.v. aanpassingen in de infrastructuur (bv. EMC-aanpassingen). Dat verklaart waarom de reeks in latere jaren oploopt. Daarnaast is

voor de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen reeds rekening gehouden met de verwachte toekomstige indexeringen. Dat verklaart ook voor een deel waarom de reeks in latere jaren oploopt.