

Vergaderjaar 2010–2011

22 026

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

Nr. 335

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 1 april 2011 inzake de voortgangsrapportage 28 HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 332).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 juni 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

Welke mogelijkheden en onmogelijkheden biedt de huidige Europese wetgeving om andere vervoerders op de Hogesnelheidslijn-Zuid (hierna: HSL-Zuid) toe te laten respectievelijk te weren?

Er is hierbij een onderscheid tussen de (on)mogelijkheden voor nationaal en internationaal treinvervoer over de HSL-Zuid. Voor het binnenlandse hogesnelheidsvervoer in Nederland geldt een concessieplicht. Aangezien HSA over een exclusieve concessie beschikt is zij de enige partij die momenteel binnenlandse reizigers over de HSL-Zuid mag vervoeren.

Voor wat betreft het internationale treinvervoer is er sinds 1 januari 2010 op basis van richtlijn 2007/58/EC (d.d. 23 oktober 2007) geen concessieverplichting. Hierin is een uitzondering voor de HSL-Zuid opgenomen, omdat de concessieovereenkomst reeds gesloten was. Dit betekent dat sinds die datum het voor andere vervoerders is toegestaan om grensoverschrijdende treindiensten aan te bieden over de HSL-Zuid. Er is echter een belangrijke beperking voor grensoverschrijdende treindiensten door andere vervoerders: de concessieovereenkomst tussen Staat en HSA d.d. 5 december 2001 bepaalt dat andere vervoerders die over de HSL-Zuid willen gaan rijden in hun grensoverschrijdende treinen geen binnenlandse reizigers mogen vervoeren (geen «cabotage»). Dit recht blijft voorbehouden aan HSA.

2

Welke mogelijkheden en onmogelijkheden biedt de huidige Europese wetgeving om een exclusieve concessie voor het vervoer over de HSL-Zuid te gunnen aan één partij?

Op basis van verordening 1370/2007/EG, de zogenoemde PSO-verordening (inwerkingtreding 3 december 2009), is het mij als minister van Infrastructuur en Milieu toegestaan een exclusieve concessie onderhands te gunnen aan één partij voor het binnenlandse treinvervoer over de HSL-Zuid. Zoals ook in de beantwoording van vraag 1 is geformuleerd geldt voor grensoverschrijdend treinvervoer geen concessieplicht.

3

Is het u bekend of Deutsche Bahn of andere partijen (formele) stappen hebben genomen voor het onderhouden van een reguliere dienst tussen Amsterdam en Londen? Zo ja, welke?

Het is mij bekend dat Deutsche Bahn in het najaar van 2010 heeft aangekondigd een directe trein Amsterdam-Londen te willen introduceren. Ook NS Hispeed wil haar dienstverlening naar Londen uitbreiden. NS Hispeed voert daarom nu gesprekken met mogelijke partners, waaronder DB en Eurostar. Zowel Eurostar als DB heeft bij NS Hispeed kenbaar gemaakt dat zij ideeën hebben over een mogelijke dienstregeling tussen Londen en Amsterdam via de HSL-Zuid.

4

Welke rol speelt u in een eventuele procedure over potentiële nieuwe toetreders op het HSL-traject en op welke wijze is deze procedure ingericht?

Zie de beantwoording van vraag 1 en 2. Ik ben gerechtigd een concessie te verlenen voor het binnenlands treinvervoer over de HSL-Zuid. Tot en met 2024 heb ik een exclusieve concessie aan HSA verleend. Ik heb geen formele rol in de toetreding van nieuwe vervoerders die grensoverschrijdend treinvervoer willen aanbieden. Uiteraard dient iedere nieuwe

vervoerder aan alle relevante eisen met betrekking tot materieel en personeel te voldoen.

5

Kunt u de Kamer uiterlijk 15 juni 2011 informeren over de aangepaste business case van het bedrijf High Speed Alliance (hierna: HSA)?

Ik heb op 1 februari 2011 tijdens het Algemeen Overleg over de business case HSA toegezegd uw Kamer voor het zomerreces 2011 nader te zullen informeren over mogelijke acties met betrekking tot HSA en de exploitatie van de HSL-Zuid.

6

Welke onderdelen van de concessie van HSA worden niet gehandhaafd zolang HSA niet over voldoende treinen kan beschikken? Wat is in dit verband «voldoende treinen»?

De onderdelen die tijdelijk niet gehandhaafd worden zijn: bedieningspatroon, kwaliteit van het dienstenaanbod en de rijtijden. Deze onderdelen worden niet gehandhaafd voor zolang HSA niet beschikt over voldoende materieel om aan haar verplichtingen te voldoen. Als voldoende wordt in dit verband aangemerkt: voldoende treinen om een verbinding conform de concessie blijvend te bedienen.

7

Als uw verwachting uitkomt dat eind 2011 of voorjaar 2012 het V-250 materieel daadwerkelijk rijdt, is dat dan ook het moment waarop de concessie weer volledig gehandhaafd zal worden?

Zie ook de beantwoording van vraag 6. Ik handhaaf de concessieverplichtingen die zijn genoemd in de brief inzake handhaving concessie voor het hogesnelheidsnet wanneer HSA over voldoende treinen beschikt om een verbinding in het bedieningspatroon conform concessie blijvend te bedienen.

8

Waarop baseert u de stelling dat het uw ambtsvoorganger en de Kamer samen waren die een besluit hebben genomen over uitstel van betaling voor HSA?

Zoals ik in mijn brief van 31 januari 2011 (22 026, nr. 327) heb verwoord, zijn het mijn ambtsvoorganger, HSA en NS die het Memorandum van Overeenstemming d.d. 18 december 2008 (22 026, bijlage bij nr. 288) hebben afgesloten en hierin een uitstel van betaling voor HSA zijn overeengekomen. Uw Kamer is over het Memorandum van Overeenstemming geïnformeerd per brief van 30 januari 2009 (22 026, nr. 288) en tijdens een Algemeen Overleg op 4 februari 2009.

9

Wat is de stand van zaken van de herziening van de business case van HSA?

Zie mijn antwoord op vraag 5.

10

Waaruit bestaan de «specifieke activiteiten» die spoorbeheerder ProRail nog enkele jaren zal verrichten tot aan het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert? Kunt u inzicht geven in de omvang van deze activiteiten en of deze inzet ten koste gaan van andere activiteiten van ProRail?

Extra activiteiten bestaan uit de voorbereiding en ingebruikname van de internationale verbinding Amsterdam–Brussel over de HSL-Zuid (en L4 in België – het Belgische deel van de HSL-Zuid ten noorden van Antwerpen) met de Fyra/V250. Hiervoor zal in samenwerking tussen ProRail en NS Hispeed (en NMBS en InfraBel) een Integraal Proefbedrijf worden uitgevoerd. Daarnaast levert ProRail een bijdrage aan de toelating van de V250-treinen.

ProRail volgt nauwgezet de prestaties van het vervoerssysteem HSL-Zuid door het dagelijks registreren van de punctualiteit, de rijtijd, de beschikbaarheid van de infrastructuur en de «verstoorers». Op basis van analyses worden issues onderkent, aangepakt en opgelost. Voor bovengenoemde activiteiten wordt afhankelijk van de fase waarin het vervoerssysteem zich bevindt, 4 tot 8 FTE personeel ingezet. Dit gaat niet ten koste van de andere activiteiten van ProRail.

11

Kunt u verduidelijken en specificeren welke «restactiviteiten» nog worden voorzien ten aanzien van de aanleg van de HSL-Zuid en welke kosten en opbrengsten in dat kader per activiteit nog worden geraamd?

Restactiviteiten zoals omschreven in VGR 28 omvatten zaken als: «inspecties en vervolgacties in verband met afloop van garantietermijnen van de onderbouwcontracten, het verkopen van resterende overtollige gronden en de afwikkeling van de claims die zijn of worden ingediend bij het HSL-Schadevergoedingsschap.» Zolang de HSL-Zuid de grootprojectstatus heeft wordt een separate projectadministratie bijgehouden. De kosten en opbrengsten worden bij elke VGR opnieuw geactualiseerd en zijn verwerkt in de in VGR 28 gemelde financiële prognose.

12

Kunt u, gelet op de gerapporteerde stijging van de bezettingsgraad van zowel de Fyra als de Thalys in de verslagperiode, exact aangeven wat de afzonderlijke bezettingsgraden waren van de Fyra- en Thalystreinen aan begin en eind van de verslagperiode?

Zie mijn antwoord op vraag 18.

13

Hoe verklaart u de groei van het aantal reizigers in 2010 bij Thalys en Fyra? Heeft dit te maken met de verlaging van tarieven, uitbreiding van de dienstregeling of verbetering van het reisproduct?

De groei van het aantal reizigers is volgens NS Hispeed te danken aan een combinatie van de drie factoren die u in uw vraag noemt. Met betrekking tot de uitbreiding van de dienstregeling was voor de Fyra met name de sprong van een uurdienst naar een halfuurdienst van belang. De punctualiteit tussen Amsterdam en Rotterdam is na een ingroefase op hoger niveau gekomen. Het verhogen van de frequentie naar tien keer per dag en groeiende bekendheid hiervan was voor Thalys in het bijzonder van belang.

Daarnaast blijft reizen met Fyra tot januari 2012 extra voordelig. De eerste positieve effecten van de prijsverlaging maar ook de hogere frequentie en de uitbreiding naar Breda lijken al zichtbaar. Voordat conclusies worden getrokken over de exacte prijsstelling voor dit voor Nederland nieuwe treinproduct is meer onderzoek nodig. Door de periode van lagere tarieven te verlengen, verwacht NS Hispeed meer inzicht te verkrijgen in de effecten van prijsverlagingen op het reisgedrag van Fyra-klanten.

Daarom wordt het huidige prijsniveau vooralsnog gehandhaafd tot in ieder geval eind dit jaar.

Voor nadere informatie over het effect van tariefverlaging verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 17.

14

Hoe worden, gelet op de melding dat ongeveer tachtig procent van de reizigers reizen met Fyra en Thalys met een zeven of hoger waarderen, Fyra en Thalys afzonderlijk gewaardeerd door honderd procent van de reizigers?

Op basis van artikel 6.8 van de concessie dient HSA een klanttevredenheid te rapporteren uitgedrukt als het percentage geënquêteerde reizigers dat het dienstenaanbod met tenminste een zeven of hoger waardeert. In de tweede helft van 2010 (de rapportageperiode van VGR 28) bedroeg het klanttevredenheidspercentage van de Fyra 77% en het klanttevredenheidspercentage van de Thalys 80%.

15

Wat is het einddoel voor wat betreft het aantal reizen over de HSL en wanneer zou dat gehaald moeten worden?

Op basis van verschillende redenen (tijdelijk materieel, productgewinning) is het einddoel nog niet bereikt. De verwachting is dat HSA na aanvang van de volledige dienstregeling met bijbehorend V250-materieel nog vijf jaar nodig heeft om de steady state te bereiken. Zoals reeds met uw Kamer is gedeeld, zijn de prognoses voor het exacte einddoel qua aantal reizen vertrouwelijk.

16

Wat was het oorspronkelijke doel voor wat betreft het aantal reizen over de HSL in de jaren 2009 en 2010?

Zie mijn antwoord op vraag 15.

17

Wat is het effect van het tijdelijk verlagen van de tarieven op het aantal reizigers?

Tarieven hebben effect op het aantal reizigers. Toen in januari 2011 de toeslag tijdelijk geheel werd geschrapt, zaten de hogesnelheidstreinen in de spits vol. Per februari zijn de toeslagtarieven gereduceerd. Hoewel de periode van februari tot april te kort is om conclusies te trekken, zijn de eerste positieve effecten zichtbaar. Fyra heeft meer reizigers getrokken, namelijk 530 000 in het eerste kwartaal van 2011 versus 215 000 het kwartaal ervoor. Het aantrekkelijke tarief heeft ongetwijfeld hieraan bijgedragen, evenals de uitbreiding van de frequentie en de uitbreiding met de verbinding naar Breda. Om het exacte effect van de tarieven te analyseren, is meer tijd nodig omdat aanpassing van reisgedrag langzaam gaat. Daarom heeft NS Hispeed besloten het huidige tariefniveau vooralsnog te handhaven tot het einde van dit jaar.

18

Kan de ontwikkeling van de reizigersaantallen in 2009 en 2010 voor de Fyra en Thalys ook worden uitgedrukt in termen van gemiddelde bezettingsgraad?

Door wisselende omstandigheden rondom de Fyra-treinen (bijv. treinlengte, frequentie, bedieningspatroon en toeslaghoogte) is een historische

vergelijking van de bezettingsgraad gedurende de ingroeiperiode weinig betekenisvol. NS Hispeed heeft mij laten weten dat de reizigersaantallen van de twee treindiensten als volgt zijn:

Tabel 1: Reizigersaantallen Fyra en Thalys

	Fyra	Thalys
2010 – 1 ^e kwartaal	92 000	323 000
2010 – 2 ^e kwartaal	149 000	437 000
2010 – 3 ^e kwartaal	152 000	464 000
2010 – 4 ^e kwartaal	215 000	422 000
2011 – 1 ^e kwartaal	553 000	393 000

19

Hoe verhouden de aankomstpunctualiteitscijfers van de Fyra en de Thalys in 2010, van 82,9 procent respectievelijk 55,6 procent, zich tot de in een voetnoot bij de aanbiedingsbrief voortgangsrapportage 28 HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 332) genoemde «aan HSA toewijsbare aankomstpunctualiteit» van 96,8 procent? Wie moet het overige gebrek aan punctualiteit worden toegewezen en welke redenen liggen aan het resterende gebrek aan punctualiteit ten grondslag? Ligt hier een relatie met de beschikbaarheid van de infrastructuur van de HSL, waarvoor de Staat een beschikbaarheidsvergoeding van ongeveer 140 mln. per jaar aan Infrasppeed betaalt?

De overige dispunctualiteit, die niet aan HSA toewijsbaar is, kan gedeeltelijk worden toegewezen aan niet-beschikbare infrastructuur. Hierover bestaan, zoals eerder gemeld, aparte afspraken met Infrasppeed. Ook vallen storingen aan het conventionele spoor tussen Amsterdam en Schiphol en rond Rotterdam hieronder. Overigens wordt een belangrijk deel van de dispunctualiteit van bijvoorbeeld de Thalys veroorzaakt door vertragingen in Frankrijk en België, waardoor dit niet aan HSA toewijsbaar is.

20

Worden er maatregelen genomen om de aankomstpunctualiteit op de HSL-Zuid structureel te verbeteren? En zo ja, welke?

NS Hispeed meldt mij dat voor alle treindiensten op de HSL-Zuid wekelijks intensief overleg plaatsvindt met ProRail op basis van voorlopige rapportages en analyses van punctualiteits- en uitvalscijfers, met personeels-, logistiek, bijsturing- en materieelmanagement. Oorzaken worden onderzocht en besproken en naar partij en verbetering verdeeld en met maatregelen weggenomen. De focus van de maatregelen ligt op het oplossen van de kinderziekten rond de HSL-Zuid en ERTMS. Belangrijke issues hierbij zijn o.a.:

- Opheffen van een aantal beperkingen als gevolg van EMC-problematiek;
- Oplossen van verstoringen in communicatiesystemen;
- Het proces van treinen gereedmaken voor vertrek op Watergraafsmeer.

Daarnaast wordt gewerkt aan een verdere optimalisatie van de logistiek op het aansluitende conventionele net.

21

Is een uitval van HSL-treinen van bijna 6 procent, één op de twintig binnenlandse treinen rijdt niet, een percentage dat aanleiding vormt voor het nemen van maatregelen? Zo nee, is het uitvallen van één op de twintig treinen iets wat reizigers moeten incalculeren? Zo ja, wat zal door wie worden ondernomen om het uitvalpercentage te beperken?

De uitval van HSL-treinen is ergerlijk voor alle betrokken partijen en in het bijzonder voor de reizigers en het treinpersoneel. IenM is onderdeel van een team van partijen die gezamenlijk met maatregelen bezig zijn om de punctualiteit en uitval te verbeteren. Vanaf het moment dat Breda werd aangesloten op de hogesnelheidslijn hebben zich helaas nieuwe kinderziektes voorgedaan in het beveiligingssysteem. Dit vind ik onacceptabel en alle partijen zetten zich nu in om deze nieuwe problemen op te lossen. Voor enkele concrete maatregelen verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 20.

22

Kunt u een totaaloverzicht presenteren van alle geschilpunten die tot op heden aan de Kamer zijn gemeld in het HSL-dossier tussen de Staat en derden (onderbouwaannemers, infraprovider, vervoerder etc.) waarin duidelijk wordt wat de inhoudelijke en financiële inzet is en wat de afloop c.q. de actuele stand van zaken is? Kan in de voortgangsrapportages voortaan ook een standaardoverzicht worden opgenomen van alle afgehandelde HSL-Zuid claims van de afgelopen vijf jaar, waarin duidelijk wordt wat de inzet was, wat de uitkomst was en wat er feitelijk is betaald en ontvangen door de Staat?

Deze vraag is helaas niet op de korte termijn te beantwoorden: dit vergt zeer veel zoekwerk omdat dit project al jaren loopt. Ik wil voorstellen om dit mee te nemen in de eindevaluatie, zoals bedoeld in art. 16 van de Regeling Grote Projecten.

23

Waarop was het optimisme in de 24ste en 25ste voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 293 respectievelijk 303) gebaseerd dat de Staat de claims Rijpwetering en geluidsschermen Brabant op de onderbouwaannemers zou kunnen verhalen?

Bij Rijpwetering was de Staat van mening dat voor het ontwerp relevante informatie niet op de juiste manier was verwerkt. Bij de geluidsschermen in Brabant is laswerk van te slechte kwaliteit geleverd.

24

Wat was de inzet (inhoudelijk en qua financieel belang) van de claim Rijpwetering en waarom bleek de bewijsvoering te complex zoals vermeld in voortgangsrapportage 27 (Kamerstuk 22 026, nr. 323)?

In de claim betreffende de horizontale verplaatsingen van de terp te Rijpwetering stelde de Staat zich op het standpunt dat de aannemer relevante informatie over een eerdere afschuiving in de ondergrond zou hebben achtergehouden.

Het ontbreken van deze informatie zou geleid hebben tot onjuiste uitkomsten van berekeningen door de geotechnisch adviseur en een dientengevolge ontoereikend ontwerp om de horizontale verplaatsingen te reduceren. Dit werd door de Staat aangemerkt als de oorzaak van de extra kosten die moesten worden gemaakt om de terp alsnog te stabiliseren en het verplaatste spoor te vervangen. De claim op de aannemer bedroeg € 23 miljoen.

De exacte inhoud van de mondelinge afspraak en de timing bleken echter onvoldoende eenduidig te achterhalen. Ook gaf de geotechnisch adviseur van de aannemer aan dat met kennis van de informatie toch dezelfde ontwerpkeuze zou zijn gemaakt. Hoewel de adviseurs van de Staat zich niet geheel in de stellingname van de geotechnisch adviseur van de aannemer konden vinden, bleek men wel van mening dat met de

achtergehouden informatie niet de gehele verplaatsing verklaard kon worden. De uitspraak van de Raad van Deskundigen inzake dit geschil was negatief voor het standpunt van de Staat. Geconstateerd moest worden dat de Staat bij voortzetting van de procedure bij het Nederlands Arbitrage Instituut geen zaak meer had met voldoende kans op succes.

25

Wat was de inzet (inhoudelijk en qua financieel belang) van de claim geluidsschermen Brabant en hoe groot is de schadevergoeding die de Staat – ondanks het feit dat de Staat in het ongelijk is gesteld – toch is toegekend?

De aannemer heeft geluidsschermen opgeleverd. Bij een latere toetsing door de Staat bleek het laswerk van inferieure kwaliteit te zijn. De aannemer stelde echter aan te kunnen tonen dat de schermen aan de contracteisen voldeden. Hoewel dit geschilpunt nog niet opgehelderd was, moest – gezien de toen verwachte ingebruikname van de HSL – met hoge urgentie zeker worden gesteld dat de schermen aan de zogenaamde «Duitse drukgolf» konden voldoen. Daarom heeft de Staat een meerwerkopdracht verstrekt onder de condities van het contract. Uitgangspunt hierbij was dat de aannemer alsnog aangesproken kon worden op het gebrek als het oorspronkelijke laswerk niet aan de contracteisen voldeed.

Door de Staat is aangetoond dat het scherm bij Zevenbergschen Hoek geheel niet had hoeven te worden aangepast als het meteen was uitgevoerd conform de eisen van het oorspronkelijke contract. Het scherm bij Prinsenbeek had in dat geval in mindere mate te hoeven worden versterkt.

De Staat claimde circa € 6 mln voor het herstel van het gebrek. De Raad van Deskundigen heeft de Staat in het ongelijk gesteld, want de aanvullende opdracht zou onvoorwaardelijk zijn geweest. De Raad van Deskundigen kent Staat een schadevergoeding toe van € 1,3 miljoen. De Raad gaat hiermee dus voorbij aan de specifieke condities waaronder de meerwerkopdracht is verstrekt.

Het feit dat een opdracht, verstrekt onder de genoemde condities, als onvoorwaardelijk is beoordeeld door de Raad van Deskundigen kan ook consequenties hebben voor toekomstige vergelijkbare kwesties. De vervolgstap arbitrage bij het Nederlands Arbitrage Instituut is opgestart.

26

Kan ten aanzien van het geschilpunt «non traction power» alsnog worden toegelicht waarom in de vorige voortgangsrapportage werd gemeld dat de claim van Infrasppeed grotendeels was afgewezen en de claim van de Staat voor de helft was toegewezen?

Het geschilpunt non traction power bestond uit twee claims:

- 1) Infrasppeed claimde bij de Staat de kosten die waren gemaakt voor tijdelijke aggregaten. Deze waren ingezet vanwege het te laat beschikbaar zijn van de elektriciteitsaansluitingen. Het Committee of Experts was het eens met het standpunt van de Staat dat volgens het contract de Staat de aansluitingen moest betalen, maar dat Infrasppeed verantwoordelijk was voor het (tijdig) verkrijgen van deze aansluitingen. Van de claim op de Staat van € 5,5 miljoen is € 0,1 miljoen toegewezen. Het Committee vond het redelijk dat de Staat het duurdere energiegebruik van generatoren door Infrasppeed zou vergoeden.
- 2) De Staat claimde bij Infrasppeed een deel van de kosten die de netbeheerders aan de Staat voor de genoemde elektriciteitsaansluitin-

gen in rekening hadden gebracht. De Staat was van mening dat de kosten voor kabels tussen de elektriciteitsmeter en de elektriciteitsverbruikers van Infrasppeed niet tot de elektriciteitsaansluitingen behoorden die de Staat volgens het contract zou moeten betalen. De claim van de Staat op Infrasppeed bedroeg € 1,2 mln. Hiervan is een bedrag van € 0,6 mln aan de Staat toegekend. De claim is lager vastgesteld omdat een aantal aansluitpunten (electriciteitsmeters) ver buiten het door Infrasppeed beheerde gebied geplaatst zijn en dit niet aan Infrasppeed verwijtbaar is.

27

Kunt u – in aanvulling op de beantwoording van feitelijke vragen d.d. 6 januari 2011 over de financiële stand van zaken met betrekking tot HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 324) – nader inhoudelijk toelichten op welke wijze het spoorbudget in totaal met circa 420 mln. in de periode 2009–2013 kan worden gekort, zonder dat dat gevolgen heeft voor de spoorprestaties of de staat van onderhoud van het spoor?

Voor een deel worden de lagere beschikbare uitgaven voor spooronderhoud opgevangen doordat de financieringsbehoefte van ProRail in de jaren 2008–2009 naar beneden is bijgesteld. Zie hiervoor het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2009 (toelichting op de uitgaven) en de brieven 9 april en 25 november 2009.

Voor een deel zijn via kasschuiven met het aanlegbudget de beschikbare middelen voor spooronderhoud in 2011–2015 weer omhoog gebracht. Zie hiervoor de Rijksbegroting Infrastructuurfonds 2011 (verdiepingsbijlage).

28

Hoeveel geld is er vanuit de Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS) in HSA gestoken met als achterliggend doel HSA niet failliet te laten gaan? Kan worden uitgesloten dat het overmaken van dit geld ten koste is gegaan van de reizigers van de NS? Waarom wel of niet?

HSA Beheer N.V. is een zelfstandig opererende dochteronderneming van NS en KLM. De aandelen in HSA zijn verdeeld volgens een verhouding 95% NS – 5% KLM. Bij het ondertekenen van de Concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA d.d. 5 december 2001 hebben beide aandeelhouders zich samen garant gesteld voor een bedrag van € 200 mln en verschaften zij HSA met een startkapitaal van € 44 mln (beiden volgens de hierboven genoemde verhouding en beiden op prijspeil 2000). Opgeteld en geïndexeerd naar prijspeil 2010 is dit in totaal ca. € 298 mln. Het gaat hierbij om geld dat sinds 2001 is gereserveerd voor de activiteiten van HSA. Het garantiebedrag wordt conform de afspraken gebruikt om verliezen bij HSA op te vangen – ik concludeer dat dit daarom niet ten koste is gegaan van de reizigers van NS.

29

Krijgt ProRail een vergoeding voor de activiteiten die verricht worden voor de HSL-Zuid? Zo ja, hoe hoog is deze en voor welke activiteiten? Zo nee, waarom krijgt de Infraprovider wel kosten vergoed en ProRail niet?

Aan de Infraprovider (Infrasppeed) wordt de beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid betaald. In deze vergoeding is begrepen:

- De aanlegkosten van de bovenbouw
- De financieringskosten van de aanleg bovenbouw
- Het onderhoud van zowel de bovenbouw als onderbouw in de eerste 25 jaar exploitatie.

In totaal gaat het om ca. € 140 miljoen per jaar, artikel 13.04.

Aan ProRail worden de kosten vergoed voor het beheer van de HSL-Zuid.

Het beheer bestaat uit:

- Algemene beheerkosten, zoals OZB, energie, licenties, enz.
- Apparaatskosten, met name voor railverkeersleiding.
- Vergoeding van de kosten voor het beheer van het contract tussen de Staat en Infrasppeed.

Bruto gaat het om ca. € 8 miljoen per jaar, waarvan er € 6 miljoen (de algemene beheerkosten) wordt doorbelast aan HSA via de concessievergoeding. Hierdoor betaalt het ministerie netto zo'n € 2 miljoen per jaar (de vergoeding voor contractbeheer en de apparaatskosten) aan ProRail voor beheer van de HSL-Zuid.

30

Van welke «derden» en om welke reden is in 2010 nog 4,6 mln. ontvangen? Waarom leidt deze ontvangst van 4,6 mln. automatisch tot het ophogen van het uitgavenbudget van de HSL-Zuid?

De gemelde ontvangsten in 2010 betreffen: grondverkoop € 1,1 mln, ontvangen bedragen inzake claims € 2,7 mln en werkzaamheden voor derden € 0,8 mln. Bij het bepalen van de prognose van de totale projectkosten wordt al rekening gehouden met te verwachten ontvangsten. De daadwerkelijke ontvangsten worden – conform de begrotingssystematiek – niet ten gunste van het project geboekt, maar toegevoegd aan de algemene middelen. Het project mist hierdoor financiering dat wordt gecompenseerd door aan het begin van het volgende jaar vanuit de algemene middelen het budget te verhogen met het bedrag aan ontvangsten in het voorgaande jaar. Op totaalniveau zijn de financiële effecten nihil.

31

Kunt u aangeven hoeveel geld erin het kader van de risicoreservering op dit moment in de begroting is geraamd? Waar in de rijksbegroting kan de Kamer dit bedrag terugvinden?

In de aanbiedingsbrief bij VGR 28 is gemeld dat er nog € 39 mln in de risicoreservering beschikbaar is. Dit is opgenomen in de Rijksbegroting onder Artikel 13.03.01.

32

Hoe kan het dat op artikel 17 van de begroting Infrastructuurfonds 2011 voor de jaren 2011–2013 nul euro wordt geraamd voor het project HSL-Zuid terwijl in de voortgangsrapportage nog melding wordt gemaakt van restactiviteiten?

Door de uitloop van het HSL-project schuiven de resterende uitgaven door naar volgende jaren. Dat is begin 2011 ook gebeurd. Inmiddels is dat voor de HSL verwerkt in de begroting.

33

Wat gebeurt er met het restant van de risicoreservering als deze niet volledig wordt uitgeput, respectievelijk hoe wordt een beroep op de risicoreservering gedekt als er onvoldoende middelen over blijken te zijn?

In de aanbiedingsbrief bij VGR 28 is aangegeven dat in de risicoreservering nog een bedrag van € 39 mln beschikbaar is. De prognose van het bedrag dat daarvan nog gebruikt gaat worden bedraagt € 36 mln. Een eventueel overschot zal beschikbaar komen voor het spoor, een eventueel tekort zal uit de lopende begroting bekostigd moeten worden.

34

Staan tegenover de verhoogde geraamde ontvangsten van HSA in de periode 2021–2024 ook extra uitgaven in het Infrastructuurfonds gepland?

De hogere ontvangsten in de periode 2021–2024 bestaan uit de uitgestelde concessievergoeding in de jaren 2009–2012. De lagere ontvangsten in 2009–2012 zijn ingepast door de uitgaven op artikel 13.02 (spooronderhoud) te verlagen. De hogere ontvangsten in 2021–2024 leiden in die periode tot hogere uitgaven op artikel 13.02 (spooronderhoud), waarmee e.e.a. per saldo met elkaar is verrekend. Middels jaarlijkse kasschuiven wordt zoveel mogelijk geprobeerd de beschikbare middelen voor spooronderhoud weer naar voren te halen, e.e.a. afhankelijk van de jaarlijkse financieringsbehoefte van ProRail.

35

Wat is het reistijdverlies indien treinen bij de diverse overgangen van het HSL-traject naar het conventionele spoor een snelheid van 90 km/u aanhouden in plaats van 130 km/u?

Er is één «100+ punt» geïdentificeerd waar het risico op een aanrijding met een snelheid hoger dan 100 km/u nog te groot wordt geacht. Dit «100+ punt» ligt tussen Rotterdam Lombardijen en Rotterdam Stadion en het treinverkeer wordt hier gedwongen de snelheid aan te passen tot maximaal 90 km/u. Al het treinverkeer rijdend richting Rotterdam vanaf de HSL loopt een extra rijtijd op van rond de 45 seconden als gevolg van een beperking van de snelheid tot maximaal 90 km/u.

36

Welke extra veiligheidsrisico's worden er genomen als de treinen bij de overgangen van en naar het conventionele spoor 130 km/u mogen rijden in plaats van 90 km/u?

De overgangen van en naar het conventioneel spoor worden behalve door reizigerstreinen ook gebruikt door goederenlocomotieven. Zolang niet alle goederenlocomotieven zijn voorzien van ATB-vv, bestaat de kans op een aanrijding bij een snelheid hoger dan 100 km/u. Vandaar dat er nu nog een Tijdelijke Snelheids Beperking van 90 km/u is ingelegd.

37

Is het waar dat de punctualiteit is afgenomen toen de bediening van het station Breda startte? Zo ja, hoe groot is de invloed van de bediening van station Breda en wanneer zijn de problemen opgelost?

Fyra rijdt sinds 4 april ook tussen Rotterdam en Breda. De stijgende punctualiteit van Fyra – van gemiddeld 83% in 2010 naar 93% punctualiteit in maart – is in april inderdaad gedaald, naar 84%. Niet de bediening van het station Breda maar met name verstoringen in communicatiesystemen tussen Rotterdam en Breda en vervolgotvertragingen zijn hiervan de oorzaak. Voor wat betreft de aanpak van deze gedaalde punctualiteit verwijs ik u naar het antwoord op vraag 20.

38

Worden uitgevallen treinen meegerekend in de aankomstpunctualiteit van Fyra?

Nee. Dit is een standaard landelijk afspraak conform een berekening die ook geldt voor NS Reizigers. In de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn echter wel eisen opgenomen over het maximaal aantal uitgevallen treinen.

39

Zijn de tests voor de toelating van het V250-materieel, die in mei 2011 zouden worden afgerond, inmiddels afgerond? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, wat is de reden van de vertraging? Kunt u tevens aangegeven wanneer de eerste V250-treinstellen inzetbaar zijn?

Ansaldobreda dient nog een enkele hertest te doen alvorens alle tests zijn afgerond. Op dit moment stelt Ansaldobreda de testdocumentatie op om te laten verifiëren door de toelatende instanties (IVW in Nederland en DVIS in België). Ansaldobreda heeft aangegeven komend najaar de eerste V250-trein aan NS Hispeed te kunnen overdragen. Dan volgt nog een proef- en afnameprocedure. NS Hispeed verwacht op basis van de huidige kennis dat de V250-treinstellen dan uiterlijk voorjaar 2012 inzetbaar zullen zijn.

40

Wanneer verwacht u dat de gehele vloot aan treinstellen voor de HSL inzetbaar zal zijn? Kunt u inzicht geven in de hardheid van deze prognoses?

NS Hispeed heeft mij gemeld dat haar intentie is om alle diensten voor het einde van 2012 te rijden. Uiteraard blijft de toelating van de V250 een complex proces met vele betrokkenen. Ook mijn ministerie (IVW) is hierbij direct betrokken. Zie ook mijn antwoord op vraag 39.

41

Kunt u voortaan in de voortgangsrapportages een overzicht presenteren waarin duidelijk wordt op welke trajectdelen van de HSL-Zuid, inclusief Den Haag en Breda, op welk moment naar verwachting gestart zal worden met vervoer, met welk materieel, met welke bedieningsfrequentie en welke reistijdwinst dat oplevert?

Ja. Ik maak hierbij het voorbehoud dat dit gebaseerd zal zijn op de op dat moment meest actuele planning en derhalve na het gereedkomen van de VGR nog kan wijzigen.

42

Wanneer is het traject tussen Rotterdam en Amsterdam geschikt voor European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS) level 2 en daarmee voor hogere snelheden tot 300 km/h?

Het traject tussen Rotterdam en Schiphol is sinds 1 mei 2011 geschikt voor het rijden op ERTMS level 2. Op verzoek van de vervoerder is besloten om voorlopig echter nog het traject tussen Rotterdam en Amsterdam op ERTMS level 1 te houden. Zie verder mijn beantwoording op vraag 43.

43

Wat maakt dat ERTMS level 2 tussen Rotterdam en Breda wel in gebruik is en tussen Schiphol en Rotterdam niet?

De toelating van Traxx-locomotieven voor ERTMS-level 2 was nodig om op beide trajecten ook de baan naar level 2 te kunnen schakelen. Deze toelating is per 1 mei afgegeven. Op verzoek van de vervoerder is het noordelijke deel echter nog niet op level 2 gezet, omdat de oorzaken van de RBC-problemen die zich op het zuidelijke deel voordoen nog niet duidelijk zijn.

44

Kan met toepassing van ERTMS level 2 op het traject tussen Schiphol en Rotterdam de hogesnelheidstrein met een maximale snelheid van 300 km/uur rijden?

Ja, zie ook mijn beantwoording op vraag 42.

45

Kunt u aangeven wanneer de Thalystreinen ook tussen Schiphol en Rotterdam met 300 km/u kunnen gaan rijden?

Zie mijn beantwoording op vraag 42.

46

Kunt u aangeven of de ombouw van al het binnenlandse en internationale treinmateriaal, voordat het beveiligingssysteem ATB-vv operationeel kan worden, op schema ligt? Betekent dit dat nog resterende snelheidsbeperkingen inderdaad medio 2011 kunnen worden opgeheven?

Op basis van de laatste informatie die ik ter beschikking heb, zal alleen de snelheidsbeperking bij Rotterdam–Lombardijen medio 2011 nog niet zijn opgeheven.

47

Kan van de verschillende maatregelen, die zijn genomen in het kader van de problematiek van elektromagnetische compatibiliteit (hierna: EMC) zoals de realisatie van vier onderstations, condensatorbanken voor conventioneel spoor, versnelde ombouw conventioneel materieel en aanvullende tijdelijke maatregelen, worden aangegeven wat de kosten zijn en voor wiens rekening die komen?

De belangrijkste maatregelen die zijn/worden genomen om de EMC-problematiek op te lossen zijn de volgende (inclusief verwachte kosten):

- a. Aanpassen treindetectie van het conventionele spoor (tijdelijke maatregel): € 6,3 miljoen.
- b. Aanpassen onderstations i.h.k.v. tegengaan van mengtermen: € 4,3 miljoen.
- c. Bouw van 4 AT-stations: € 39 miljoen.
- d. Aanbrengen van condensatorbanken op het conventionele spoor: € 1,1 miljoen.
- e. Bijdrage aan versnelde ombouw VIRM-1 materieel van NS Reizigers: € 9 miljoen.
- f. Parkbrede metingen in Wildenrath om EMC-gevoeligheid conventioneel treinmaterieel te bepalen: € 13,9 miljoen.

Deze maatregelen worden betaald uit de risicoreservering van de HSL-Zuid.

48

Wat wordt precies verstaan onder de «aanvullende tijdelijke EMC-maatregelen» die u hebt genomen?

Met aanvullende tussentijdse maatregelen wordt verstaan dat ten eerste een maximum gesteld is aan de totale stroomafname op de HSL-Zuid en daarmee aan de omvang van elektromagnetische emissie; dit maximum wordt technisch afgedwongen door een stroombegrenzer in de onderstations van de HSL-Zuid. Ten tweede door maatregelen in het parallel lopende conventionele spoor waardoor de ongevoeligheid voor elektromagnetische beïnvloeding is vergroot en de kans van optreden van verstoring is verkleind; hiertoe zijn aanpassingen in de treindetectie

aangebracht en zijn monitoring- en schakelsystemen in de onderstations van het conventionele spoor aangebracht.

49

Is het met deze aanvullende tijdelijke EMC-maatregelen, in combinatie met de bouw en oplevering van vier extra Auto Transformatorstations (hierna: AT-stations) mogelijk om meer treinen van de HSL gebruik te laten maken of dient hiervoor eerst ook het Verlengd InterRegio Materieel-1 (hierna het VIRM-1) te zijn omgebouwd?

Met deze aanvullende tussentijdse maatregelen is het mogelijk geworden om met meer treinen van de HSL-Zuid gebruik te maken nog voordat de extra AT-stations zijn opgeleverd en operationeel gemaakt. Met het operationeel worden van de AT-stations zal dit aantal treinen over de HSL verder kunnen worden uitgebreid. Ombouw van de VIRM-1 is bedoeld om eventueel dan nog resterende beperkingen, zoals bijvoorbeeld gesteld aan de inzet van dubbele Thalysen, te kunnen opheffen.

50

Welk bedrag is in de 25ste en de 26ste voortgangsrapportages inzake HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 303 respectievelijk 313) aan «hogere voorziene kosten voor EMC-maatregelen» ingeboekt?

In VGR 25 bedroeg de stijging voor EMC kosten € 27 miljoen en in VGR 26 bedroeg deze stijging € 9 miljoen.

51

Mag uit de toelichting op de toename van de claim op de risicoreservering worden opgemaakt dat er sinds de 26ste voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 313) 27 mln. extra kosten voor rekening van de Staat zijn gekomen (22 mln. in 27ste voortgangsrapportage en 5 mln. in 28ste voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 323 respectievelijk 332))?

In VGR 27 bedroeg de stijging voor EMC kosten € 22 miljoen en in VGR 28 was sprake van een «bruto» stijging van € 24 miljoen. Tegelijkertijd kon in de verslagperiode van VGR 28 een algemene reservering (die al vóór 2009 was gevormd voor EMC kosten) van € 15 miljoen vrijvallen, omdat per eind 2010 alle EMC kosten goed in beeld waren. Het «netto» extra benodigde budget voor EMC bedroeg daardoor € 9 mln. In de verslagperiode konden ook enkele andere meevallers van € 4 miljoen worden ingeboekt, waardoor de totale prognosestijging op projectniveau bij VGR 28 uitkwam op € 5 miljoen.

Indien uitsluitend naar de EMC kosten gekeken wordt bedragen de extra kosten voor EMC gedurende de verslagperiodes van VGR 26 en VGR 27 dus € 22 miljoen + € 24 miljoen = € 46 miljoen. Voor een bedrag van € 15 miljoen wordt dit gedekt door een reeds eerder gevormde algemene risicoreservering voor EMC kosten.

52

Zijn met deze ophogingen van de claim op de risicoreservering alle extra kosten voor de Staat ter bestrijding van de EMC-problematiek nu volledig gedekt?

In aanvulling op de kosten in VGR 28 worden geen grote nieuwe kostenposten voorzien. Er kan nog sprake zijn van beperkte afwijkingen omdat een deel van de voorziene kosten is gebaseerd op inschattingen.

53

Kunt u de Kamer een actueel totaalbeeld presenteren van alle kosten tot nu toe en van de nog te verwachten kosten die samenhangen met de EMC-problematiek?

Gedurende de aanleg van de HSL-Zuid werd € 30 miljoen door Rijkswaterstaat uitgegeven aan de EMC-problematiek. Door ProRail is sindsdien zo'n € 80 miljoen besteed aan EMC-gerelateerde onderwerpen.

54

Geven de beperkingen voor de dienstregeling als gevolg van de EMC-problematiek, zoals vermeld op pagina 7 van de voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 332), recht op schadevergoeding?

HSA vraagt treinpaden aan om dat deel van het bedieningspatroon te rijden dat op dit moment, bezien vanuit enerzijds de EMC-problematiek en anderzijds de hoeveelheid beschikbaar materieel in afwachting op de V250-treinen, de reiziger zo goed mogelijk bedient. Er is in de concessie-overeenkomst tussen de Staat en HSA een compensatieregeling opgenomen wanneer HSA een aan haar toegewezen treinpad niet of met een vertraging kan gebruiken.

55

Is er met de nu genomen maatregelen nog ruimte voor uitbreiding van de dienstregeling op de HSL-Zuid op korte termijn?

Met de nu genomen maatregelen tegen EMC is het mogelijk om (naast het bestaande Thalysverkeer) tussen Schiphol en Rotterdam het aantal Fyra-treinen uit te breiden van twee naar vier per uur.

56

Kunnen na oplevering van de AT-stations meer treinen van de HSL-Zuid gebruik gaan maken of wordt dit effect pas merkbaar wanneer ook het VIRM-1 is omgebouwd in 2013?

Zie mijn antwoord op vraag 49.

57

Zijn bij de metingen aan het overige materieel, die volgens de aanbiedingsbrief bij de 27ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 323) plaatsvonden in het najaar van 2010, nog meer problemen ontdekt? Hoe verhouden deze metingen zich tot het meetprogramma dat blijkt op pagina 8 van de 28ste voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 332) in het 3e kwartaal van 2011 wordt afgerond?

EMC metingen worden uitgevoerd op alle treinen die frequent over stukken conventionele spoor rijden dat parallel loopt aan de HSL-Zuid. Dit meetprogramma is in het najaar van 2010 gestart en wordt op de testbaan in Wildenrath (D) uitgevoerd. Inmiddels zijn 10 treintypen onderzocht; een resterend aantal (naar verwachting 4) treintypen zal in de komende maanden nog worden onderzocht. Afronding van het onderzoek is in het derde kwartaal van 2011 gepland. Afgezien van de VIRM-1 zijn bij de overige treintypen, tot dusver geen problemen geconstateerd die naar aard en omvang een onaanvaardbaar risico vormen voor de EMC gevoeligheid. Voor de nieuwe Sprinters van NS loopt nog nader onderzoek.

58

Wat is de actuele stand van zaken op het «EMC-dossier»?

Sinds 1 mei 2011 zijn alle geplande tussentijdse maatregelen gereed en ligt de bouw van vier extra AT stations op planning voor oplevering en operationeel maken oktober 2011. Het onderzoek naar de gevoeligheid voor EMC beïnvloeding van het treinmaterieel op de parallelloop is ver gevorderd. NS Reizigers werkt momenteel aan de versnelde ombouw van het VIRM-1 materieel. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld zal de ombouw in 2013 zijn voltooid. Zie verder mijn antwoord op vraag 57.

59

Wat is de relatie tussen de EMC-problematiek en het al dan niet in gebruik nemen van ERTMS level 2 tussen Schiphol en Rotterdam?

Het gebruik van ERTMS level 2 op de noordelijke HSL-Zuid sectie leidt tot een toename van de stroomafname op de HSL-Zuid en daardoor tot een toename van de omvang van EMC beïnvloeding. Door het treffen van tussentijdse maatregelen op de noordelijke sectie is per 1 mei jl. ERTMS level 2, zonder dat de gestelde EMC normen worden overschreden, in gebruik gesteld.

60

Komen de kosten die moeten worden gemaakt om normoverschrijdingen te voorkomen, gelet op het feit dat uit de 28ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 332) blijkt dat trillingsmetingen aangeven dat normen worden overschreden bij eventuele toekomstige bebouwing binnen vijftig meter van het spoor ten zuiden van Breda, voor rekening van de gemeente?

Indien er binnen een zone van 50 meter bouwplannen worden ontwikkeld, zullen de trillingsaspecten bij het ontwerp in acht moeten worden genomen. Dit betekent dat bij de uitwerking van bouwplannen rekening moet worden gehouden met een zekere mate van trillingen. Het spreekt vanzelf dat de kosten voor eventuele maatregelen aan de bebouwing dan voor rekening komen van de initiatiefnemers.

61

Is het waar dat de conclusie uit de in de voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 332) op pagina 15 genoemde metingen en berekeningen uitgevoerd door TNO, over de geluidsbelasting van kalenderjaar 2011, voorlopige en geen definitieve meetresultaten betreffen? Zo ja, wanneer worden de definitieve meetresultaten naar de Kamer gestuurd?

Om een uitspraak te kunnen doen over de geluidssituatie (geluidimmissie) in 2011 heeft TNO naast de gevelmetingen ook aanvullende berekeningen uitgevoerd, waarin noodzakelijkerwijs onder andere aannames over de dienstregeling in 2011 en de geluidimmissie als gevolg van het hogesnelheidsmaterieel zijn gedaan. Zoals ik in de voortgangsrapportage heb beschreven zijn voor een juiste en definitieve beoordeling van de geluidruimte en de daarmee samenhangende effectiviteit van de geluidschermen aanvullende immissiemetingen noodzakelijk. Deze metingen worden uitgevoerd wanneer zowel de Thalys als de V250 regelmatig met hoge snelheid over het gehele tracé rijden. Dit is niet eerder voorzien dan het eind van dit jaar.

62

Klopt het dat uit de (voorlopige) resultaten van TNO een opvallend verschil in geluidsniveaus op meerdere plaatsen in Lansingerland is geconstateerd tussen het oost- en het westspoor? Zo ja, wat is daarvan de oorzaak?

Er is inderdaad een verschil geconstateerd tussen het oost- en het westspoor bij treinpassages met een snelheid van 160 km/uur. Bij deze snelheid is het rolgeluid overheersend. Indien de veronderstelling klopt dat de railruwheid bij de meetlocatie aan het Bachplein laag is, dan is de meest waarschijnlijke verklaring voor het verschil tussen de geluidsniveaus afkomstig van de reflectie naar het westen door het scherm aan de oostzijde. Of dit fenomeen ook aanwezig is bij hoge snelheid, is nog niet bekend. Dit zal worden meegenomen bij de metingen met hoge snelheid, zoals vermeld bij vraag 61.

63

Klopt het dat HSL-treinen in de ons omringende landen alleen met een lagere snelheid door woonkernen rijden? Zo ja, wat zou in Nederland bij benadering het totale tijdsverlies en de totale geluidswinst kunnen zijn als dit (ook) hier wordt toegepast?

Dit is mij niet bekend. Naast de basisverplichtingen (zoals geluidsnormen) dient HSA ook te voldoen aan verplichtingen die zijn vastgelegd in de concessie voor het hogesnelheidsnet. In deze concessie zijn eisen gesteld aan de reistijden tussen stations. Met de reistijden ligt dus ook de snelheid vast.

64

Waarop was de toezegging gebaseerd, die in een eerder stadium is gedaan door uw ambtsvoorganger, dat alle meetresultaten van TNO in september 2010 bekend zouden zijn?

Deze toezegging was gebaseerd op de destijds vigerende planning met betrekking tot de beschikbaarheid van de V250 treinen voor de geluidsmissemetingen aan deze treinen. Het beschikbaar krijgen van deze treinen duurt langer dan destijds gepland. Met betrekking tot de geluidsmissemetingen aan de woningen moest worden gewacht op de juiste weersomstandigheden, zoals vastgelegd in het Reken en Meetvoorschrift. De weersituatie in het najaar 2010 heeft ertoe geleid dat het wat langer heeft geduurd.

65

Kunt u, gelet op het feit dat de Thalys iets stiller is dan de Fyra bij een gelijke snelheid van 250 km/u, aangeven wat de verschillen in geluidproductie zijn als beide treinen op maximale snelheid rijden, dus de Thalys 300 km/u en de Fyra 250 km/u?

In tegenstelling tot hetgeen in de vraag gesteld laten de meetresultaten zien dat de V250 bij 250 km/u ongeveer 2 dB stiller is dan de Thalys bij gelijke snelheid. De meetresultaten hebben daarnaast aangetoond dat op het westspoor van de meetlocatie Zevenbergschen Hoek de Thalys bij 300 km/u ongeveer 4 dB luider is dan de V250 bij 250 km/u. Er wordt momenteel onderzocht hoe deze resultaten zich in generieke zin laten vertalen voor opname van de V250 in het Reken- en Meetvoorschrift.

66

Is het onderzoek van TNO op basis van gevelmetingen in Lansingerland al afgerond?

De gevelmetingen aan de oostzijde van het tracé in Lansingerland zijn onder andere vanwege de weersituatie pas in april van dit jaar afgerond. Het definitieve rapport verwacht ik voor het zomerreces te ontvangen en zal ik uw Kamer dan doen toekomen.

67

Is het juist dat tot nu toe slechts een deelrapport van het TNO-onderzoek op basis van gevelmetingen is afgeleverd?

Ja, dat klopt. Het deelrapport dat is opgeleverd betreft de westzijde van het tracé. De rapportage over de oostzijde wordt nu afgerond en zal ik, zodra ik er over beschik, aan uw Kamer sturen.

68

Wanneer is de derde serie metingen van TNO in Lansingerland verwerkt en mag het eindrapport worden verwacht?

Zie mijn antwoord op vraag 66.

69

Hoe komt u tot de conclusie dat «hieruit blijkt dat de geluidsbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeurswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft»?

TNO heeft berekeningen uitgevoerd op basis van eerder bij de woningen gemeten geluidniveaus van passerende treinen, aannames ten aanzien van de dienstregeling in 2011 en aannames ten aanzien van de geluidemissie bij hogere snelheid. In deze berekeningen is uitgegaan van een ongewijzigd gebruik tussen 1 januari en 1 oktober, en per 1 oktober een hogere snelheid tussen Rotterdam en Hoofddorp en de inzet van de nieuwe V250. De situatie per 1 oktober is door TNO beschreven op basis van conservatieve aannames ten aanzien van de toename van het geluid vanwege de snelheidsverhoging en een schatting van de geluidproductie van de V250 op basis van de metingen op het zuidelijk Tracé eind vorig jaar.

70

Hebt u, gelet op het feit dat de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond en TNO eerder van mening verschilden over de door TNO gemeten cijfers en de oorzaken van de opgetreden verschillen, zoals toegezegd afstemming laten plaatsvinden tussen de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond en TNO over de metingen en de onderzoeksresultaten in het kader van de ondervonden hinder in Lansingerland? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, wat is de uitkomst van deze afstemming?

In mei heeft er afstemming plaatsgevonden en dit overleg zit nu in een laatste fase. Er wordt nu gewerkt aan een gezamenlijk conclusie.

71

Is het juist dat in de brief met toezeggingen van uw ambtsvoorganger d.d. 4 juni 2010 aan de gemeente Lansingerland (kenmerk VENW/BSK-2010/7620) naar aanleiding van het algemeen overleg d.d. 18 mei 2010, de bepaling van de werking van de schermen als een van de doelstellingen van de gevelmetingen werd aangegeven? Welke resultaten zijn er op dit onderdeel te melden? Welke resultaten worden nog verwacht? Acht u het mogelijk dat de schermen aan de oostzijde het geluid naar het westen overbrengen, waardoor daar een hogere belasting optreedt? Geeft u gehoor aan het verzoek van de gemeente Lansingerland om een onderzoek uit te voeren naar het functioneren van de geluidsschermen ter plaatse?

Dit onderzoek kan niet plaatsvinden voordat de eindsituatie is gemeten. Voor een juiste beoordeling van de geluidruimte en de effectiviteit van de geluidsschermen zullen er immissiemetingen moeten worden uitgevoerd

op de genoemde locaties waarbij zowel de Thalys als de V250 met hoge snelheid passeren. Daartoe is het noodzakelijk dat er op het hele tracé van de HSL-zuid regelmatig en gedurende een aantal dagen met hoge snelheid gereden kan worden; gezien de huidige planning kunnen deze metingen niet eerder dan eind 2011 plaatsvinden. Pas als de resultaten van die metingen beschikbaar zijn, kan ik de geluidbelasting bij de dienstregeling voor 2012 alsmede de eindsituatie toetsen aan het Tracébesluit en de genomen maatregelen.

72

Kunt u de Kamer informeren over de nog te geven reactie op de brief van de gemeente Lansingerland d.d. 1 februari 2011 en daarbij tevens aangeven om welke reden deze brief tot op heden nog niet is beantwoord?

De betreffende brief is hier helaas niet ontvangen. Navraag bij de gemeente Lansingerland heeft er nu toe geleid dat de inhoud van de brief mij thans wel bekend is. Beantwoording zal op zeer korte termijn plaatsvinden. Ik zal de Kamer over mijn antwoord informeren.

73

Kunt u ingaan op de stelling van het Interprovinciaal Overleg in de brief d.d. 2 mei 2011, over onder meer de hoge hinderbeleving door piekgeluid, dat de gevelmetingen hebben aangetoond dat de normen van de World Health Organization voor het voorkomen van slaapverstoring en ontwaakreacties in de nacht met maar liefst vijftien decibel worden overschreden? Kunt u reageren op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg, om:

- een onderzoek naar hinderbeleving bij niet-frequente spoorwegen uit te voeren;*
- een maximum te stellen aan de L(A)max van een spoorlijn in de nacht, op de gevel van woningen, teneinde slaapverstoring en ontwaakreacties te voorkomen;*
- aan te geven hoe om te gaan met situaties waarbij de rekenmodellen andere geluidsniveaus opleveren dan dat er gemeten worden;*
- aan te geven of u bereid bent het reken- en meetvoorschrift zodanig aan te passen, dat voor unieke situaties (zoals de open bak in het HSL-tracé) de berekende niveaus dicht bij de werkelijk gemeten waarden liggen?*

Mijn reactie op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg is als volgt:

- a. De onderliggende vraag is of geluidhinder afhankelijk is van het aantal gebeurtenissen. Daar is veel onderzoek naar gedaan. Al in het eerste onderzoek naar spoorweglawaai in Nederland (ICG-rapport RL-HR-03-03, Hinder door spoorweggeluid in de woonomgeving, 1984) is dit onderzocht. Daar werd aangetoond dat het aantal treinen geen zelfstandige invloed heeft op de geluidhinder. In het vele hinderonderzoek dat daarna is uitgevoerd, is dit steeds de conclusie geweest. Recentelijk is dit nog uitvoerig onderzocht bij vliegveld Frankfurt (Gutachtung Belastung durch Fluglarm, 2006). Verder onderzoek hiernaar is niet zinvol.
- b. Bij de berekening van de gemiddelde geluidbelasting (uitgedrukt in de dosismaat Lden) wegen piekniveaus sterk mee binnen de totale belasting. Het afzonderlijk normeren van piekniveaus is niet nodig, omdat de normen voor railverkeer het optreden van overmatige piekniveaus al afdoende tegengaan door middel van de bestaande dosismaat.
- c. Artikel 4.7 van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder bepaalt de hiërarchie van de verschillende toepasbare methode's (twee rekenmethodes en een meetmethode). Het is het bevoegd gezag – aangewezen door de Wet geluidhinder – dat akoestisch onderzoek moet uitvoeren.

Dat bevoegd gezag is verantwoordelijk voor de keuze van de methode en moet aantonen dat de toegepaste methode valt binnen het toepassingsgebied van die methode (beschreven in het voorschrift). In een zeer gering aantal gevallen doet een andere instantie met een andere methode akoestisch onderzoek (contra-expertise). Het komt in een zeldzaam geval voor dat die instantie tot significant andere resultaten komt. In dat geval moet in goed overleg tussen de akoestisch deskundigen van beide instanties worden vastgesteld waar de oorzaak van het verschil ligt. Meestal gaat het om verschillen in de invoergegevens en niet om de methode zelf. Het bevoegd gezag beslist op basis van de verschilanalyse of hernieuwd akoestisch onderzoek nodig is. Deze beslissing is voor beroep vatbaar.

- d. Het reken- en meetvoorschrift geluidhinder bevat standaardmethodes die bruikbaar zijn in de overgrote meerderheid van de relevante gevallen (relevant voor de toepassing van de Wet geluidhinder). De groep bijzondere gevallen (die niet vallen in het toepassingsgebied van de standaardmethodes) kent een grote diversiteit en onderzoek daarnaar wordt uitgevoerd door gespecialiseerde bureaus. Het voorschrift duidt dit aan als «nader onderzoek»; de daarbij gehanteerde methode moet ad hoc worden onderbouwd. Unieke gevallen (zoals de open bak in het HSL-tracé) worden dus niet in de standaardmethodes beschreven. Dit vooral omdat het zou leiden tot een zeer omvangrijk en onoverzichtelijk voorschrift waarvan het grootste deel slechts zeer incidenteel en alleen maar door een kleine groep experts zou worden gebruikt.

74

Wanneer worden de resultaten van de in het najaar te houden metingen met betrekking tot de geluidsproductie van het op volle snelheid rijdende V250-materieel verwacht?

Zie mijn antwoord op vraag 71.

75

Welke concrete afspraken zijn er gemaakt tijdens de bijeenkomst op 24 februari 2011 met de vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem?

Er zijn verschillen geconstateerd in de meetresultaten aan het geluid van passages van de Thalys met hoge snelheid tussen de metingen in opdracht van de gemeente Lansingerland door DCMR en de metingen die verricht zijn door TNO. Over dit verschil in meetresultaten tussen DCMR en TNO is de afspraak gemaakt dat er tussen de technici van TNO en DCMR nog apart overleg zal plaatsvinden. Dit overleg heeft reeds plaatsgevonden. Binnenkort zal er een overleg met vertegenwoordigers van de gemeenten, stichtingen en mijn ministerie plaatsvinden. Ook zijn de berekeningen die ten grondslag liggen aan de geluidberekeningen voor het kalenderjaar 2011 toegelicht en beschikbaar gesteld aan de vertegenwoordigers.

76

Kunt u aangeven hoe de kosten verdeeld zijn tussen de betrokken partijen als het gaat om geluidsverminderende en trillingsverminderende maatregelen bij de gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Breda?

Tot op heden zijn alle kosten die gepaard gaan met stiller maken van het tijdelijke Prio-materieel betaald door de Staat. De vergoeding voor het stiller maken van het Prio-materieel is uitgekeerd op basis van de Prestatieregeling stiller materieel waarvan de uitvoering bij ProRail ligt.

77

Bent u, gezien de overlast die bewoners ervaren, van mening dat de oude geluidsnormen te ruim zijn en dat de noodzaak bestaat deze oude normen aan te scherpen?

Nee, ik ben niet van mening dat de geluidnormen te ruim zijn. De huidige en toekomstige (indien het wetsvoorstel SWUNG¹ van kracht wordt) normering bieden bewoners voldoende bescherming tegen spoorweggeluid, maar zullen niet leiden tot een dusdanig geluidniveau dat omwonenden geen enkele hinder van spoorwegen meer kunnen ervaren. Een dergelijke normering is in Nederland onbetaalbaar.

78

Kunt u aangeven op welke manier u en uw ambtsvoorganger er bij de Belgische minister en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS op hebben aangedrongen of gaat aandringen dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20e) V250-treinstel en de bediening Den Haag–Breda zullen worden uitgevoerd?

Dit is gebeurd in meerdere gesprekken op ministersniveau en op ambtelijk niveau. Tijdens deze gesprekken wordt continu benadrukt dat de afspraken in de Gezamenlijke Conclusies zullen moeten worden uitgevoerd, aangezien hiermee destijds een financiële claim als gevolg van de langere reistijden over de HSL in België is vermeden. Eind 2010 zijn de vervoerders NMBS en HSA gezamenlijk een studie gestart naar mogelijke ingroeimodellen voor het uitvoeren van de afspraken. Deze studie wordt momenteel afgerond.

79

Zijn er ten opzichte van eerdere voortgangsrapportages vorderingen geboekt in de onderhandelingen tussen HSA en NMBS? Wanneer verwacht u de uitkomsten van deze onderhandelingen? Hebt u een rol hierin? Zo ja, welke? Zo nee, betekent dit dat de bediening van Den Haag en Breda afhankelijk wordt van een onderhandelingsresultaat van twee spoorwegmaatschappijen?

NMBS en HSA zijn momenteel bezig om de laatste stappen te zetten om tot een akkoord te komen over de Samenwerkingsovereenkomst. Het streven van de vervoerders is om deze overeenkomst komende zomer te ondertekenen. Ik heb geen formele rol in dit proces, maar ondersteun de Nederlandse vervoerder daar waar mogelijk. De bediening van Den Haag en Breda is geen onderdeel van onderhandelingen tussen de vervoerders: deze verbinding is afgesproken tussen Minister Peijs en minister Vande Lanotte in maart 2005.

80

Hoe lang doet de huidige stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen er nu over? Wat is de tijdswinst die kan worden geboekt als de stoptrein door de spoortunnel bij Antwerpen kan rijden?

De huidige stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen doet er zo'n 49 minuten over. De reistijd van een mogelijke extra trein tussen Roosendaal en Antwerpen is afhankelijk van het aantal stops dat de trein maakt. Een tweede stoptrein die door de spoortunnel zou rijden, zou een reistijd van 43 minuten hebben.

81

Is de gebrekkige communicatie met België de oorzaak is van lage punctualiteitscijfers?

¹ Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid.

In de uitvoering van de dienstregeling van de Beneluxtrein en de Thalys is er geen sprake van gebrekkige communicatie met België. Er zijn goede operationele communicatie afspraken tussen Nederland en België en zowel de vervoerders als de infrastructuurbeheerders komen deze afspraken na.

82

Heeft het op termijn verhogen van de snelheid op de HSL-Zuid tussen Schiphol en Rotterdam gevolgen voor het (krappe) tijdspad van de Thalystreinen in België?

Gegeven de in de dienstregeling vastliggende grenstijden bij de Nederlands-Belgische grens en de aankomst en vertrektijden op Rotterdam en Schiphol zal deze hogere snelheid voorlopig eerst ten goede komen aan de betrouwbaarheid van de uitvoering op het baanvak Schiphol–Rotterdam. Doordat een tijdelijk infrastructureel probleem in de Antwerpen-tunnel twee minuten rijtijd kost gaat de in Nederland gewonnen tijdswinst hier deels aan verloren. Een verbetering van de reistijdswinst zal volgens planning in de dienstregeling van 2013 worden gerealiseerd.