

Vergaderjaar 2016–2017

22 026

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

Nr. 492

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 december 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 oktober 2016 inzake de 39e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 489).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 december 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Wat is laatste stand van zaken rondom de windproblematiek van de brug van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) over het Hollandsch Diep?

Antwoord 1

Stormdagen kunnen een belangrijke rol spelen bij de uitval op de HSL-Zuid. Uit de review op de verbeterplannen HSL-Zuid blijkt dat voor de korte termijn een relatief goedkope operationele oplossing mogelijk lijkt om de windhinder te beperken. Naar verwachting kunnen de op te leggen snelheidsbeperkingen, binnen de bestaande veiligheidskaders, worden gedifferentieerd naar materieeltypen. Daarmee kan de IC direct (en andere HSL-diensten met locomotieven en rijkstrijken) bij harde wind vaker blijven doorrijden, terwijl de Thalys moet worden omgeleid, zoals nu ook het geval is. ProRail onderzoekt de organisatorische consequenties van deze oplossing nu verder, inclusief het moment waarmee hiermee gestart kan worden.

De review naar de verbeterplannen van NS en ProRail voor de betrouwbaarheid van de HSL-Zuid adviseert om te onderzoeken welke windmaatregelen in de infrastructuur nodig zijn voor het moment dat de ICNG gaat rijden (2021). ProRail zal hiertoe in 2017 een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar mogelijke windmaatregelen.

Vraag 2

Is het waar dat de Belgische spoorvervoerders NMBS verkorting van de reistijd Rotterdam–Brussel Zuid «ongewenst» acht? Hoe verhoudt zich dit tot eerdere uitspraken van NMBS, onder andere tijdens het rondetafelgesprek over de NS-strategie en de treinverbinding met België in de Kamer op 2 juni 2016 dat het bedrijf wenst bij te dragen aan de optimalisatie van de verbinding?

Antwoord 2

NS en IenM constateren dat NMBS de Intercity Brussel als binnenlandse verbinding heeft geoptimaliseerd. Het is de gedeelde ambitie van IenM en NS om de trein ook aan de Belgische kant van de grens tot een snelle internationale intercity te maken. Door uw Kamer en het BENELUX-parlement is gepleit voor een snelle verbinding met een beperkt aantal tussenhaltes.

Om de verbindingen met België in de toekomst te optimaliseren hebben mijn Belgische ambtsgenoot, Minister Bellot en ik op 21 juni 2016 een bilaterale verklaring getekend. Daarin is onder meer afgesproken dat wordt onderzocht of het internationale vervoer tussen Brussel en Amsterdam over Lijn 4/HSL-Zuid verder te verbeteren is. Voor de uitvoering van de bilaterale verklaring is een stuurgroep ingericht waarin vanuit België en Nederland de (federale) overheden, vervoerders en infrabeheerders participeren. Deze stuurgroep rapporteert aan de bewindslieden van beide landen. De stuurgroep is inmiddels voor het eerst bijeen geweest en de verschillende onderwerpen uit de verklaring worden nu uitgewerkt. Concreet wordt onderzocht of de verbinding Amsterdam–Brussel verder te optimaliseren is, door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen.

Vraag 4

Is het voor NMBS mogelijk het aantal stopplaatsen van de IC-Direct naar Brussel aan Belgische zijde te verminderen? Zijn zij hier ook toe bereid?

Antwoord 4

NS en IenM constateren dat NMBS de Intercity Brussel als binnenlandse verbinding heeft geoptimaliseerd. Om de treindienst ook aan de Belgische kant van de grens tot een snelle internationale intercity te maken zullen halteringsplaatsen moeten vervallen. Het aanpassen van de bediening van

de IC Brussel wordt onderzocht door de Stuurgroep die is ingericht ter uitvoering van de bilaterale verklaring tussen Nederland en België (zie ook het antwoord op vraag 2).

Vraag 5

Kunt u de Kamer informeren over de stand van zaken per 1 november 2016 van de onderstaande door NS op 27 september 2013 beloofde treinverbindingen als alternatief voor het uitvallen van de Fyra?

1. Eurostar Amsterdam–Londen. In 4 uur en 38 minuten van Amsterdam naar Londen.
2. Beneluxplus Amsterdam–Brussel. In 3 uur en 14 minuten van Amsterdam naar Brussel.
3. Thalys Amsterdam–Brussel–Lille/Parijs. Van Amsterdam naar Brussel in 1 uur en 49 minuten, naar Lille in 2 uur en 23 minuten naar Parijs in 3 uur en 16 minuten.
4. Intercity Den Haag–Eindhoven. In 1 uur en 27 minuten van Den Haag in Eindhoven.
5. IC-Direct Amsterdam–Breda. In 1 uur en 3 minuten van Amsterdam naar Breda.
6. IC-Direct Amsterdam–Rotterdam. In 38 minuten van Amsterdam naar Rotterdam.

Antwoord 5

1. Bij de Voortgangsrapportage HSL-Zuid nr. 37 en 38 (Kamerstuk 22 026, nr. 481) is gemeld dat de geplande start van de Eurostar per aanvang dienstregeling 2017 niet meer haalbaar is. De reden is dat treinfabrikant Siemens vertraging heeft opgelopen in de noodzakelijke ontwikkeling van software voor de beveiligingssystemen van de vier landen op het traject Amsterdam–Londen. Tot en met februari 2017 voert Eurostar testen uit op het Nederlandse en Belgische spoor. Afhankelijk van de testresultaten geeft wil Eurostar daarna een formele planning af over het introductiemoment. Voor deze trein is in de vervoerconcessie geen rijtijd afgesproken, omdat die mede afhankelijk is van de capaciteitsverdeling in andere landen. Op dit moment is het mogelijk om met Thalys in combinatie met Eurostar in 4 uur en 38 minuten van Amsterdam naar Londen te reizen. De dienstregeling voor de Eurostar vanaf Amsterdam is nog in ontwikkeling.
2. De IC Brussel rijdt 16 x per dag, conform de afgesproken frequentie. Bij de Voortgangsrapportage HSL-Zuid nr. 38 (Kamerstuk 22 026, nr. 486) is gemeld dat een rijtijd van 3 uur en 14 minuten tussen Amsterdam en Brussel niet mogelijk is, zonder de binnenlandse dienstregeling in 2017 fors aan te tasten. In het belang van de reiziger en met instemming van de consumentenorganisaties in het Locov, heb ik voor de dienstregeling van 2017 besloten om NS eenmalig toe te staan dat de rijtijd 3 uur en 23 minuten mag bedragen. Vanaf 2018 wordt de rijtijd van de IC Brussel vanaf Amsterdam met ongeveer een half uur verkort door 12 keer per dag tussen Amsterdam en Rotterdam over de HSL-Zuid te rijden. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd per brief van 14 oktober 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 488)
3. De Thalys rijdt 14 x per dag, conform de afgesproken frequentie en verdeling over bestemmingen. Voor deze trein is in de vervoerconcessie geen rijtijd afgesproken, omdat die mede afhankelijk is van de capaciteitsverdeling in andere landen. De rijtijd naar Brussel bedraagt 1 uur en 51 minuten, naar Lille 2 uur en 35 minuten en naar Parijs 3 uur en 18 minuten.
4. De intercity Den Haag–Eindhoven start per dienstregeling 2017. Bij de Voortgangsrapportage HSL-Zuid nr. 39 (Kamerstuk 22 026, nr. 489) is gemeld dat de start gefaseerd plaatsvindt, om de betrouwbare uitvoering van de dienstregeling zo goed mogelijk te borgen. Tot begin april 2017 rijdt NS met HSL-materieel van Den Haag naar Breda en met

regulier materieel tussen Breda en Eindhoven. Doorgaande reizigers kunnen daarbij in Breda overstappen op hetzelfde perron. De reistijd bedraagt in de situatie met overstap 1 uur en 28 minuten. Hierdoor profiteren reizigers van een rijtijdwinst van ca. 9 minuten ten opzichte van de huidige situatie.

5. De IC direct Amsterdam–Rotterdam–Breda rijdt 2 x per uur. Zo lang NS deze dienst uitvoert met Traxx-locomotieven en rijkstrijtuigen bedraagt de rijtijd 1 uur en 7 minuten. In de vervoerconcessie is afgesproken dat de rijtijd ongeveer 1 uur en 3 minuten wordt, zodra het snellere ICNG-materieel volledig is ingestroomd.
6. De IC direct Amsterdam–Rotterdam rijdt 2x per uur. Zo lang NS deze dienst uitvoert met Traxx-locomotieven en rijkstrijtuigen bedraagt de rijtijd 42 minuten. In de vervoerconcessie is afgesproken dat de rijtijd ongeveer 38 minuten wordt, zodra het snellere ICNG-materieel volledig is ingestroomd.

Vraag 6

Kan inmiddels al meer inzicht gegeven worden in de concrete maatregelen, financiële gevolgen, verhaalbaarheid en de planning van de oplossing voor de problemen met de betonkwaliteit?

Antwoord 6

In VGR39 (Kamerstuk 22 026, nr. 489) is aangegeven dat de zichtbare schade (afschilferen beton, al of niet mede veroorzaakt door mosgroei) bij de Tunnel Rotterdam Noordrand snel wordt hersteld. Gecombineerd met intensivering van de inspecties worden risicovolle situaties in de toekomst voorkomen. De jaarlijks terugkerende kosten van deze inspecties en waar nodig herstel van de nu bekende zichtbare schade lijken beperkt. In het kader van het lopend garantie-overleg zal de aannemer van de TRN worden verzocht een plan van aanpak op te stellen voor periodieke reparatie en preventieve maatregelen.

Het onderzoeksprogramma van ProRail omvat twee sporen. Ten eerste het reeds aangekondigde brede vervolgonderzoek dat uitsluitend geeft over ernst en omvang van betonschade aan het oppervlak van andere HSL-objecten. Dit onderzoek wordt nu aanbesteed en gaat begin 2017 van start. Daarbij onderzoekt ProRail ook de kostenefficiëntie van herstel- en preventiemaatregelen.

Het tweede spoor omvat verdiepende studies naar (1) de levensduurverwachting (aanbevolen door TNO, zie antwoord 8) en (2) samen met RWS en de sector naar de achterliggende oorzaken van betonaantasting. Ik zal uw Kamer periodiek over de uitkomsten het onderzoeksprogramma en de daaruit volgende maatregelen informeren.

Vraag 7

Is bij de rapportage van Railinfra Solutions over de Hogesnelheidslijn en de Tunnel Rotterdam Noord «Rapportage inspectie/onderzoek betonkwaliteit en advies herstel» (Kamerstuk 22 026, nr. 483) ook een financiële uitwerking van het voorstel beschikbaar? Zo ja, welke kosten zijn met de voorgestelde maatregelen gemoeid en kan de Kamer deze financiële uitwerking ontvangen?

Antwoord 7

Het voorstel van Railinfra Solutions in het onderzoek «Rapportage inspectie/onderzoek betonkwaliteit en advies herstel» is om de aangetaste stempels van de TRN op korte termijn te herstellen en de overige stempels nauwgezet te inspecteren. Zoals ik in antwoord 6 heb aangegeven zal in het brede vervolgonderzoek worden onderzocht wat de meest kostenefficiënte herstmethode is. In antwoord op de feitelijke vragen over de auditrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 493, antwoorden 5, 6 en 7)

is bovendien aangegeven dat kwantitatieve risicoanalyses uitgevoerd worden conform het beoordelingskader van de ADR voor zover dat mogelijk is in deze fase waarin het onderzoek nog loopt. Ik zal uw Kamer hierover informeren in het najaar van 2017.

Vraag 8

In hoeverre was onderzoeksbureau TNO het eens met conclusies van het eerste rapport van Railinfra Solutions?

Antwoord 8

Het levensduurprobleem van het onderzochte beton van TRN lijkt minder groot dan door RIS werd geconcludeerd in hun rapportage van medio 2015. TNO gaat niet mee in het bijgestelde inzicht van RIS dat er helemaal geen levensduurprobleem is te verwachten (het TNO-rapport is als bijlage bij deze antwoorden gevoegd)¹. TNO schaart zich achter de conclusie van RIS dat betonkwaliteit van dit object slechter is dan had mogen worden verwacht en de dat als gevolg daarvan betonschade en mosgroei zich manifesteert in de buitenste centimeters van de betonconstructie. TNO is voorzichtiger met de verwachting van RIS dat op basis van de laatste onderzoeksresultaten mag worden gesteld dat het degradatieproces zich slechts in de buitenste centimeters van de constructie af zal spelen en daarmee de wapening niet zal bereiken. TNO stelt dat voor een dergelijke conclusie meer onderzoek nodig is.

ProRail en lenM volgen de aanbeveling van zowel TNO als RIS voor nader onderzoek op om een betere prognose voor de levensduurverwachting te kunnen geven. Het onderzoek wordt nu aanbesteed en zal in het voorjaar 2017 starten. Centraal staat de vraag of de betonaantasting zich slechts in de buitenste centimeters van de constructie af blijft spelen en daarmee de wapening (het kernbeton) niet zal bereiken.

Vraag 9

Komen de kosten voor het herstel van de Tunnel Rotterdam Noord bij de aannemer dan wel bij de overheid terecht?

Antwoord 9

lenM stelt zich op het standpunt dat herstel van schade zoals vastgesteld in het onderzoek «Rapportage inspectie/onderzoek betonkwaliteit en advies herstel» valt onder de (specifieke) garantie voor de afwezigheid van schade door aantastingsmechanismen waarbij de dekking gelimiteerd is op € 34 mln. lenM is ook van mening dat met een beroep op deze garantie van de aannemer kan worden verlangd dat het schadeveroorzakende proces definitief wordt verholpen. Hierover is overleg gaande met de aannemer van TRN. lenM zal de aannemer van de TRN vragen een plan van aanpak op te stellen voor periodieke reparatie en preventieve maatregelen.

Vraag 10

Kan inmiddels al meer inzicht gegeven worden in de concrete maatregelen, financiële gevolgen en de planning van de oplossing voor de zettingsproblemen?

Antwoord 10

Zoals gemeld in VGR 39 was voor Breda Westrik een concreet herstelplan in voorbereiding, maar dat lijkt op basis van de laatste onderzoeksresultaten niet in uitvoering te hoeven komen: de zettingen lijken zich te stabiliseren. Indien de laatste, nog te ontvangen, meetresultaten dit beeld bevestigen kan volstaan worden met maatregelen in het spoor om de spoorligging duurzaam te borgen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Voor Rijkswatering en Schuilingervliet is en wordt aanvullende meetapparatuur aangebracht om de benodigde metingen te kunnen doen die moeten leiden tot het bepalen van de benodigde herstelmaatregelen. De resultaten uit de monitoringsprogramma's geven op dit moment geen aanleiding om de binnen het budget gereserveerde bedrag van € 10 miljoen voor zettingen aan te passen.

Vraag 11

Beschikt u over informatie over zettingen en/of betonkwaliteit die een ander licht werpt op de informatie in de voortgangsrapportage?

Antwoord 11

Nee. In antwoord op de feitelijke vragen over de auditrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 493, antwoorden 5, 6 en 7) is aangegeven dat kwantitatieve risicoanalyses uitgevoerd worden conform het beoordelingskader van de ADR voor zover dat mogelijk is in deze fase waarin het onderzoek nog loopt. Ik zal uw Kamer hierover uiterlijk in het najaar van 2017 over informeren.

Vraag 12

Welke maatregelen neemt u om de verdere vertraging van de intercity Brussel over de HSL-Zuid via Breda tegen te gaan?

Antwoord 12

NS doet al het mogelijke om te zorgen dat Bombardier met een betrouwbare planning komt. De top van NS en NMBS heeft regelmatig contact met de top van Bombardier over deze kwestie. Om het Nederlandse belang kracht bij te zetten, heb ik zelf met de president van Bombardier en de CEO van NS gesproken en op een spoedige oplossing aangedrongen. Ik heb daarbij ook de zorgen en belangen van de gemeente Breda en mijn Belgische collega Bellot overgebracht. De president van Bombardier heeft toegezegd dat alle benodigde capaciteit wordt ingezet om een spoedige oplossing te bereiken. Medio december heb ik opnieuw een gesprek met Bombardier en NS om de voortgang te bespreken. In het AO Spoor op 20 december zal ik uw Kamer over de uitkomst van dat gesprek informeren.

Vraag 13

Wat betekent de verwachting van NS dat het onwaarschijnlijk is dat de intercity Brussel nog vóór de dienstregeling 2018 over de HSL-Zuid via Breda kan rijden in het licht van uw stelling dat u NS in afwijking van de concessie éénmalig voor de komende dienstregeling 2017 toestaat de huidige rijtijd van de intercity Brussel te continueren?

Antwoord 13

De ambitie is dat de IC Brussel per 2018 sneller wordt. In mijn brief van 14 oktober 2016 (Kamerstuk 22 026, nr. 488) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijze waarop ik dat wil doen (12/4-variant).

Vraag 14

Wat is momenteel de planning voor de Eurostar Amsterdam–Londen? Gaat de Eurostar Amsterdam–Londen nog in 2017 rijden?

Antwoord 14

Zie het antwoord op vraag 5, onder 1.

Vraag 15

Kunt u een overzicht geven van de deelnemers van de stuurgroep voor de uitvoering van de bilaterale verklaring?

Antwoord 15

Dit zijn de vervoerders (NS en NMBS) de infrabeheerders (ProRail en Infrabel) en de overheden (IenM en de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer)

Vraag 16

Hoe zit het met die onteigeningszaak?

Antwoord 16

In mei 2016 heeft de deskundigencommissie van de rechtbank het definitieve advies over deze zaak aan het Hof aangeboden. Het advies gaat met name over de waardering van de terug te leveren gronden en over de te vergoeden rente. Namens de staat is op 8 november gevraagd om pleidooi. De datum hiervoor moet nu door het Hof worden bepaald. Er is nog geen zicht op een datum waarop uitspraak zal worden gedaan.

Vraag 17

In hoeverre kunnen kosten voor zettingen op de aannemer worden verhaald? Vallen deze kosten onder de garantie?

Antwoord 17

De horizontale en verticale zettingen (verplaatsingen) van de baan hebben nog steeds de toegestane toleranties niet overschreden. De voortgang in de trend van de zettingen is echter anders dan verwacht vanuit het ontwerp. De verplaatsingen zetten door terwijl deze al hadden moeten zijn afgenomen of gestabiliseerd. Dit inzicht ontstond pas toen contractuele garantieperiodes reeds waren verlopen. Op de locatie Rijkswetering zijn door de aannemer herstelmaatregelen uitgevoerd op basis van diens garantieverplichting. Deze maatregelen hebben het negatieve gevolg van de zetting verkleind maar de oorzaak is niet weg genomen.

Vraag 18

Acht u het budget van 10 miljoen euro voor de zettingsproblemen nog afdoende? Hoe groot is de kans op substantiële budgetoverschrijdingen?

Antwoord 18

De resultaten uit de monitoringsprogramma's geven op dit moment geen aanleiding om de binnen het budget gereserveerde bedrag van € 10 miljoen voor zettingen aan te passen. In antwoord op de feitelijke vragen over de auditrapportage (Kamerstuk 22 026, nr. 493, antwoorden 5, 6 en 7) is aangegeven dat kwantitatieve risicoanalyses uitgevoerd worden conform het beoordelingskader van de ADR voor zover dat mogelijk is in deze fase waarin het onderzoek nog loopt. Ik zal uw Kamer hierover uiterlijk in het najaar van 2017 over informeren.

Vraag 19

Kunt u aangeven of Bombardier bij het oplossen van de huidige softwareproblemen ook rekening houdt met de twee belangrijke wijzigingen die zijn doorgevoerd in oktober 2014 binnen de ERTMS (European Rail Traffic Management System)-keten op de HSL-Zuid?

Antwoord 19

Ja, bij het ontwikkelen van de software houdt Bombardier rekening met deze aanpassingen.

Vraag 20

Hoe verhoudt de in voetnoot 7 gemelde vertraging van enkele maanden zich tot uitspraken van Eurostar-topman Petrovic dat deze trein pas «late 2017» gaat rijden?

Antwoord 20

Eurostar geeft geen formele planning af voordat het testen van de Eurostartrein (de Velaro E320) op het Nederlandse en Belgische spoor definitief is afgerond. De testen duren tot en met februari 2017. Het introductiemoment is afhankelijk van de testresultaten.

Vraag 21

Kunt u aangeven of de Intercity Next Generation (ICNG), die vanaf 2021 op het binnenlandse HSL-traject gaat rijden, ook geschikt is voor de verbinding naar Brussel? Zo ja, zal de ICNG ook over de HSL-Zuid naar België rijden? Indien dat het geval is, wanneer zal dit gebeuren?

Antwoord 21

Conform de afspraken over het alternatieve aanbod op de HSL-Zuid is de Intercity Next Generation (ICNG) besteld voor de binnenlandse dienst IC direct. NS heeft een optie om ICNG's te bestellen die naar België kunnen rijden. Het huidige materieel voor de IC Brussel dient uiterlijk in 2026 vervangen te zijn. NS beraadt zich nog of voor de vervanging van het huidige materieel extra ICNG's worden besteld die ook in België kunnen rijden.

Vraag 22

Waarom is niet zeker dat bij de start van de treindienst Breda–Eindhoven het benodigde HSL-materieel op tijd beschikbaar is?

Antwoord 22

Voor de treindienst Den Haag–Eindhoven via de HSL-Zuid moeten rijkundigen worden omgebouwd. Dat is nodig voor de veiligheid, het rijcomfort en om binnen de geluidsnormen te blijven. Hiervoor moeten de rijkundigen onder andere van nieuwe wielstellen worden voorzien. Dit vergt nieuwe toelating van de rijkundigen. Tijdens de voorbereidingen voor de toelating bleek er onverwacht meer variatie in het gewicht van de rijkundigen te zijn. De ontwerpfase van de wielstellen heeft daardoor langer geduurd, waardoor er een risico ontstond dat de rijkundigen niet allemaal op tijd klaar zouden zijn voor de start van de dienstregeling 2017. Bij de start van de dienstregeling zou het te kort dag zijn om nog een alternatief te realiseren. NS wil zekerheid voor de reiziger en heeft daarom ruim van tevoren besloten om gefaseerd te starten met Den Haag–Breda via de HSL en Breda–Eindhoven met conventioneel materieel. Bij een gefaseerde start is het tevens mogelijk om voor de nieuwe HSL-dienst een integraal proefbedrijf te rijden. Dit vindt plaats in de periode van 3 weken tussen de twee periodes met spoorwerkzaamheden in de Willemsspoortunnel te Rotterdam.

Vraag 23

Op welke wijze wordt de tijdelijke aanpassing van de dienstregeling (Delft-Zuid, Schiedam) gecommuniceerd met reizigers?

Antwoord 23

NS hanteert in deze situatie dezelfde aanpak, als bij de communicatie in geval van werkzaamheden. Dit houdt onder meer in dat NS voorafgaand aan de tijdelijke aanpassing informatie verstrekt op de speciale pagina www.ns.nl/treinverkeerrotterdam, via flyers en informatiekaartjes die op het station en in de trein worden uitgedeeld en via digitale nieuwsbrieven aan abonneeshouders. De tijdelijke aanpassing wordt ook verwerkt in de reisplanner en zal worden omgeroepen in speciale omroepberichten en leesbaar zijn op speciale affiches op de stations. Op de betreffende stations worden NS-medewerkers ingezet om extra informatie te geven. Ook vinden af en toe acties plaats waarbij gratis koffie, soep of andere versnaperingen aan reizigers worden uitgedeeld.

Vraag 24

Kunt u een overzicht sturen van de treinen en trajecten in Nederland en grensoverschrijdende verbindingen waar het meenemen van fietsen in de trein niet is toegestaan? Kunt u per treinverbinding en -traject aangeven wat daar de reden van is?

Antwoord 24

Over het algemeen is het op grensoverschrijdende trajecten mogelijk om fietsen mee te nemen. De hogesnelheidstreinen ICE en Thalys vormen hierop een uitzondering. Deze treinen beschikken niet over plekken waar gewone fietsen stabiel en veilig kunnen worden opgesteld. In de Thalys en ICE kunnen sommige (vouw)fietsen onder speciale voorwaarden mee, bijvoorbeeld dat ze verpakt zijn in een hoes of koffer met een bepaalde maximale afmeting. Op binnenlandse treinen over het conventionele spoor kunnen gewone fietsen altijd mee. Vanaf 23 januari 2017 wordt het mogelijk om een fiets mee te nemen in de HSL-trein tussen Den Haag en Breda/Eindhoven. NS streeft ernaar dat medio 2017 ook fietsen mee kunnen in de IC direct. Reizigers in de IC Brussel kunnen al fietsen meenemen; dat verandert niet. Hiermee geeft NS invulling aan de afspraak in de vervoerconcessie om te onderzoeken of en hoe fietsen tegen redelijke voorwaarden mee kunnen in HSL-Zuid diensten.

Vraag 25

Hoe groot is de kans dat de trein tussen Breda en Antwerpen per inwerkingtreding van de dienstregeling 2018 daadwerkelijk gaat rijden?

Antwoord 25

Dat is afhankelijk van de inspanningen van Bombardier Transportation om de hiervoor benodigde beveiligingssoftware voor de locomotieven tijdig te leveren. Zie ook het antwoord op vraag 12.

Vraag 26

In hoeverre wordt NS financieel of anderszins tegemoetgekomen door Bombardier als gevolg van vertraging?

Antwoord 26

Alle inspanningen zijn er nu op gericht om overeenstemming te bereiken met Bombardier over de juiste versie van de software en een betrouwbare planning voor de levering, zodat de treindienst uiterlijk in 2018 kan worden gerealiseerd. Contractpartijen zijn een boeteregeling overeengekomen, maar op dit moment is het realiseren van het doel het belangrijkste en het is aan NS als contractpartij om te bepalen welke juridische instrumenten kunnen bijdragen aan het realiseren van dit doel.

Vraag 27

Kunt u aangeven wanneer Bombardier de softwareproblemen denkt te hebben opgelost?

Antwoord 27

Zie de antwoorden op vragen 12 en 25.

Vraag 28

Kunt u een overzicht geven van de planning van de «omklap» naar de nieuwe route via Breda?

Antwoord 28

De ambitie is om deze omklap uiterlijk per dienstregeling 2018 te realiseren, maar dat betekent dat Bombardier met een betrouwbare planning moet komen en zich daaraan houdt. Zie verder de antwoorden op vragen 12 en 25.