

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 381

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 februari 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 9 oktober 2012 inzake de Voortgangsrapportage 31 HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr.366).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 februari 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Vraag 1

Acht u het wenselijk om de scope van het groot project HSL-Zuid uit te breiden tot onder meer het vervoer, nu in zowel de voortgangsrapportages/ aanbestedingsbrieven als de overleggen daarover de aandacht verschuift van het aanleg- naar het vervoersdossier?

Antwoord 1

De scope van het groot project HSL-Zuid behoeft geen aanpassing, omdat hierin naast de aanleg van de HSL-Zuid ook het «werkend vervoerssysteem» is begrepen. Vandaar dat in de voortgangsrapportages en de aanbestedingsbrieven ook het vervoersdossier wordt meegenomen.

Vraag 2

Kunt u per restaandachtspunt aanpak van geluidshinder, EMC-problematiek, communicatiestoringen ERTMS en afhandeling van claims aangeven wat de totale geschatte extra kosten zijn?

Antwoord 2

Het risicoprofiel per 30 juni 2012 bedraagt € 36,2 mln (verwachtingswaarde). Dit is met inbegrip van:

- Geluid en trillingen: € 14 mln;
- EMC: € 0,5 mln;
- Communicatiestoringen ERTMS: € 1,1 mln;
- Afhandeling claims: de afhandeling claims is neutraal opgenomen in het financiële risicoprofiel. De uitkomst van de arbitrage bepaalt of er een mee- of tegenvaller is.

Vraag 3

Wanneer is de meetperiode voor geluidsmetingen op de acht verschillende locaties (2 in Kaag en Braassem, 4 in Lansingerland en 2 in Breda) geëindigd?

Antwoord 3

Eind maart 2012 is het meetprogramma gestart en de metingen lopen op dit moment nog. Er dient nog 1 meetdag plaats te vinden in Roelofarendsveen alvorens het complete meetprogramma is afgerond. De voortgang is mede afhankelijk van de weersomstandigheden en het moment waarop het V250-materieel en de Thalys met hoge snelheid over de HSL-Zuid rijden, zodat de metingen representatief zijn voor de eindsituatie. Door bovengenoemde factoren, en het feit dat de V250-treinen op dit moment niet rijden, is het op dit moment moeilijk te voorspellen wanneer aan alle condities is voldaan en de laatste meetdag beëindigd worden.

Vraag 4

Wanneer kan de Kamer de resultaten verwachten van de pilot aanvullende geluidsmaatregelen in de halfverdiepte open bak in Lansingerland? Zijn deze al bekend? Mochten de resultaten negatief zijn, welke maatregelen gaat u dan treffen?

Antwoord 4

Zoals ik in mijn antwoord bij vraag 3 heb aangegeven kan ik momenteel geen uitspraak doen over wanneer de resultaten bekend worden. Met betrekking tot de voortgang van de pilot kan ik u melden dat er deze zomer door Infrasppeed en ProRail keuzes gemaakt zijn over de te nemen maatregelen. Op dit moment worden de gekozen oplossingen nog in overleg met alle partijen getoetst op veiligheidsaspecten en de uitvoeringsmethode. Ook de veiligheidsregio is hierbij betrokken. Tevens worden de kosten van de aanvullende maatregelen voor de pilot nog nader in beeld gebracht. Het ziet er naar uit dat de pilotmaatregelen

medio 2013 zijn aangebracht. Daarna zullen de effecten van de maatregelen worden gemeten. Wanneer dit kan gebeuren hangt af van het moment waarop de V250-treinen weer gaan rijden.

Of deze planning gehaald wordt, is mede afhankelijk van de vergunningverlening door de gemeente Lansingerland. Daarnaast is er op dit moment nog geen absolute zekerheid dat een deel van de maatregelen vanuit veiligheidsoptiek getroffen mogen worden.

Deze effectmetingen zijn minder weersgevoelig. Ik verwacht dat ik u hierover, met inachtneming van eerder genoemde risico's, kan berichten drie maanden nadat de maatregelen zijn aangebracht en onder voorwaarde dat de Thalys en de V250-treinen dan op hoge snelheid rijden.

Op basis van deze inzichten zal ik bekijken of, en zo ja welke, maatregelen getroffen moeten worden. Hierbij neem ik de doelmatigheid van de mogelijke maatregelen in acht.

Vraag 5

Wanneer wordt bekend of het toepassen van raildempers een effectieve maatregel is om geluidshinder te beperken? Indien dat een effectieve maatregel blijkt, wanneer kunnen raildempers dan worden toegepast? Wat gebeurt er als de raildempers niet blijken te werken?

Antwoord 5

De toepassing van raildempers en de effectiviteit van deze toepassing maken onderdeel uit van de totale beoordeling van de pilot. Zie ook mijn beantwoording op vraag 4.

Vraag 6

Wat zijn de kosten van het aanbrengen van de raildempers?

Antwoord 6

De kosten voor het aanbrengen van raildempers zijn, gezien de specifieke situatie op de HSL-Zuid, op dit moment moeilijk in te schatten. Voor de HSL-Zuid is ook een certificeringstraject noodzakelijk, omdat raildempers nog niet toegelaten zijn voor hogesnelheidsspoor. Ook deze kosten maken onderdeel uit van de kosten die gemaakt worden voor de pilot. Voor de investeringskosten op het reguliere spoor wordt een bedrag van circa € 175,- euro per meter enkel spoor aangehouden.

Vraag 7

Zijn er nog andere geluidsreducerende maatregelen denkbaar? Zo ja, welke zijn dit?

Antwoord 7

Ja, er zijn nog andere geluidsreducerende maatregelen denkbaar. Alle denkbare geluidsreducerende maatregelen staan in het onderzoeksrapport van Lloyds Register Rail Europe naar de mogelijkheden tot geluidsreductie langs het HSL-tracé. Dit rapport heeft minister Schultz van Haegen u toegezonden in haar brief van 4 oktober 2011 over geluidemissie HSL-Zuid (Kamerstuk nr. 22 026, nr. 342, blg-137962).

Vraag 8

Wanneer is de uitspraak te verwachten van de Raad van Deskundigen met betrekking tot de claim «geluidschermen Brabant»? Wat kan de financiële consequentie zijn bij een negatieve uitspraak?

Antwoord 8

De Staat claimt gemaakte kosten bij een aannemer. Bij een negatieve uitspraak vervalt een kans op extra ontvangsten. Op 20 november 2012 heeft een zitting plaatsgevonden van NAI (Nederland Arbitrage Instituut).

De zaak is nog in behandeling. Afspraken zijn gemaakt over het vervolgtraject. Het is te vroeg om op een uitspraak vooruit te lopen en de financiële consequenties te benoemen.

Vraag 9

Welk budget is er beschikbaar voor aanvullende geluidsreducerende maatregelen op de HSL?

Antwoord 9

In het risicoprofiel van de HSL-Zuid per 30 juni 2012 is een bedrag van € 14 mln aangemerkt voor geluid en trillingen. Dit kan niet gezien worden als een budget, maar het betreft een kwantificering van de beheersmaatregelen die eventueel moeten worden getroffen om geluid te beperken. Dit bedrag is een inschatting van de kwantificering van het risico.

Vraag 10

Binnen welk beoordelingskader worden de geluidsmetingen uitgevoerd en beoordeeld? Wanneer is er sprake van overschrijding? Is er dan een verplichting tot het nemen van maatregelen?

Antwoord 10

De geluidsmetingen worden uitgevoerd conform de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift. Conform de toezegging van toenmalig minister Eurlings worden de gemeten waarden vertaald naar verwachte waarden in de eindsituatie en vergeleken met de waarden uit het Tracébesluit. Er bestaat geen wettelijke verplichting om bij een hogere verwachte geluidbelasting maatregelen te nemen. In lijn met de toezegging van minister Eurlings zal ik aanvullende geluidbeperkende maatregelen overwegen, als uit de eindsituatie blijkt dat niet wordt voldaan aan de waarden uit het Tracébesluit. Daarbij neem ik de doelmatigheid in ogenschouw.

Vraag 11

Vindt in de eindrapportage een volledige doorrekening plaats naar de snelheden uit het Tracébesluit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

De gemeten snelheden komen grotendeels overeen met de snelheidsprofielen uit het Tracébesluit. Er is gebleken dat de Thalys van Amsterdam naar Rotterdam ter hoogte van de gemeente Lansingerland iets langzamer rijdt dan was verwacht ten tijde van het Tracébesluit. Bij het bepalen van de vervolgaanpak zal ook rekening worden gehouden met hogere snelheid, zoals die in het Tracébesluit staat opgenomen en eventueel in de toekomst gereden gaat worden. Hiermee wordt rekening gehouden met de potentiële hogere geluidsbelasting.

Vraag 12

Is het meten bij andere snelheden dan die uit het Tracébesluit conform wettelijke verplichtingen/bepalingen?

Antwoord 12

Er bestaan geen wettelijke verplichtingen/bepalingen met betrekking tot de snelheid wanneer geluidsmetingen worden uitgevoerd. Zoals ik eerder heb aangegeven zijn de gemeten snelheden representatief voor de eindsituatie. Daarnaast zal ik bij het bepalen van de vervolgaanpak rekening houden met beide snelheden. Zie ook mijn beantwoording van vraag 11.

Vraag 13

Wanneer is de eindrapportage gereed? Wanneer wordt een vervolgbesluit genomen?

Antwoord 13

Zie mijn beantwoording van vraag 4.

Vraag 14

Wanneer en over welke lengte worden de aanvullende geluidsreducerende maatregelen aangebracht?

Antwoord 14

De aanvullende pilotmaatregelen betreffen 3 secties van elk 100 meter. De aanvullende pilotmaatregelen worden naar verwachting medio 2013 aangebracht (in een periode van 15 nachten). Of deze planning gehaald wordt, is mede afhankelijk van de vergunningverlening door de gemeente Lansingerland. Daarnaast is er op dit moment nog geen absolute zekerheid dat een deel van de maatregelen vanuit veiligheidsoptiek getroffen mogen worden.

Over de lengte voor de eindsituatie valt nu nog niets te zeggen, daartoe zullen de resultaten van de effecten van de maatregelen moeten worden afgewacht.

Op basis van deze inzichten zal ik bekijken of en zo ja, welke maatregelen getroffen moeten worden. Hierbij neem ik de doelmatigheid van de mogelijke maatregelen in acht.

Vraag 15

Is het juist dat de effectmetingen niet plaats zullen vinden aan de gevels van de woningen, zoals dat wel steeds is gebeurd bij de vorige metingen?

Antwoord 15

Dat klopt, tegelijkertijd met de immissiemetingen (geluidbelasting op de gevels) in Lansingerland zijn op een aantal meetlocaties geluidmetingen verricht. Dit is gedaan zodat de aanvullende geluidreducerende maatregelen, die op een later tijdstip worden aangebracht, later beoordeeld kunnen worden. Deze geluidmetingen worden uitgevoerd op circa 25 meter afstand van het spoor. Deze korte afstand wordt bepaald door de lengte van de secties (100 m) waarover de maatregelen worden aangebracht. De afstand tot de woningen in relatie tot deze lengte van de secties is te groot om deze metingen op de gevels van de woningen correct uit te voeren. Op basis van de immissiemetingen zal door TNO een rekenmodel worden ontwikkeld waarmee de resultaten van de metingen aan de aanvullende geluidmaatregelen kunnen worden beoordeeld.

Vraag 16

Op welke wijze is dan gewaarborgd dat de effectmetingen volledig vergelijkbaar zullen zijn met de gevelmetingen?

Antwoord 16

Zie mijn beantwoording van vraag 15.

Vraag 17

Welke doelen zijn gesteld bij het onderzoek dat High Speed Alliance (HSA) op verzoek van de Staat uitvoert om de geluidsemissie van de V250-treinen te verlagen? Hoe ziet het onderzoeksprogramma eruit? Wanneer zijn de resultaten van dit onderzoek bekend?

Antwoord 17

HSA voert op mijn verzoek een onderzoek uit dat als doel heeft te komen tot een kosten-baten analyse ten aanzien van de mogelijkheden om het

geluidsniveau van V250 te reduceren. Het onderzoek behelst een (geluids)-bronnenonderzoek, het inventariseren van mogelijke oplossingen en het beoordelen op haalbaarheid, kosten en effectiviteit. De rapportage werd oorspronkelijk eind februari 2013 verwacht. Gelet op het feit dat HSA en AnsaldoBreda hun focus nu met name op de V250-treinen hebben verwacht ik dat het rapport later zal worden opgeleverd.

Vraag 18

Zijn alle Thalys-treinen inmiddels omgebouwd en voorzien van het beveiligingssysteem ATB-vv?

Antwoord 18

Ja, alle Thalys-treinen zijn inmiddels voorzien van het beveiligingssysteem ATB-vv.

Vraag 19

Wanneer zijn de Fyra V250-treinen en de overige treinen omgebouwd?

Antwoord 19

De Fyra V250-treinen worden naar verwachting in de eerste helft van 2013 uitgerust met ATB-vv. De Traxx-locomotieven en de Thalys-treinen zijn reeds uitgerust met ATB-vv.

Vraag 20

Bent u het er mee eens dat de communicatiestoringen bij ERTMS opgelost moeten zijn voordat grootschalige uitrol van het systeem plaatsvindt? Wanneer ontvangt de Kamer de roadmap ERTMS?

Antwoord 20

Uw Kamer ontvangt de railmap ERTMS in februari 2013. Uw vraag over de voorwaarden van grootschalige uitrol van ERTMS beantwoord ik in de railmap.

Vraag 21

Blijft het aantal communicatiestoringen onder ERTMS level 2 verder teruglopen? Wat zijn hiervoor de streefwaarden en wanneer verwacht u deze te bereiken? Worden er nog nieuwe maatregelen ingevoerd die een verdere afname van het aantal storingen veroorzaken?

Antwoord 21

Ja; het gemiddelde van 9 storingen per week aan het begin van 2012 is inmiddels (per november 2012) gedaald tot 7 gemiddeld per week. Dit is noemenswaardig omdat tegelijkertijd het verkeer op de HSL met de komst van de V250 sinds juni 2012 is toegenomen. Tot juni reden er 84 treinen per dag, in juni, 86, in juli en augustus 88, en vanaf september 95 treinen per dag.

De streefwaarde is om het aantal storingen terug te brengen naar 1 per week met geringe hinder.

Vraag 22

Wat zijn de te verwachten effecten wanneer de twee in de voortgangsrapportage genoemde aanpassingen in het ERTMS-wal-systeem worden ingevoerd? Waarom zouden deze maatregelen niet kunnen worden ingevoerd? Welke kosten zijn aan deze maatregelen verbonden?

Antwoord 22

De verwachting is dat bij ongeveer de helft van de communicatiestoringen de treinen niet meer geheel tot stilstand hoeven komen. Deze treinen zullen dan slechts kort snelheid verminderen en daarna door kunnen rijden, waardoor reizigers minder vertraging zullen oplopen door

communicatiestoringen. Het gehele systeem is volgens de hoogste veiligheidsnormen ontworpen en gebouwd. Voor het doen van systeemaanpassingen is een extra toetsing op veiligheid nodig en dit kost tijd. Momenteel kan nog niet worden aangegeven welke kosten er aan de maatregelen zijn verbonden. De leveranciers Infrasppeed en Siemens hebben daarvan nog geen opgave gedaan. De Staat gaat hierover binnenkort in gesprek met Infrasppeed.

Vraag 23

Hoeveel procent van de treinen op de HSL-Zuid heeft last van de communicatiestoringen ERTMS?

Antwoord 23

Ongeveer 1% van de treinen op de HSL-Zuid heeft direct hinder doordat de communicatie met de trein wegvalt. Daarnaast heeft in 50% van deze gevallen ook een volgende trein hier last van; samen dus 1,5%.

Vraag 24

Als er meer treinen gaan rijden over de HSL-Zuid, gaat dan ook het aantal storingen omhoog of blijft dit gelijk? Verandert het percentage van de treinen dat last heeft van de storingen als er meer treinen rijden?

Antwoord 24

Elke trein die op de HSL-Zuid rijdt heeft vrijwel een even grote kans op een ERTMS-communicatiestoring. Het rijden van meer treinen betekent dan ook dat de kans groter wordt dat er storingen optreden. Echter, in de periode dat het treinverkeer op de HSL-Zuid is gestegen, zijn ook verbeteringen in de communicatie gerealiseerd, waardoor het aantal storingen daalt. Zowel procentueel als absoluut daalt het aantal storingen. Echter, door de toename van het treinverkeer zit er nu minder tijd tussen 2 opvolgende treinen. Een storing bij de ene trein veroorzaakt nu eerder ook een vertraging bij de volgende trein. Dit effect heeft als resultaat dat ondanks de absolute daling van het aantal storingen bij een stijgend aantal treinen er procentueel vrijwel even veel treinen last van hebben.

Vraag 25

Als er meer treinen over het HSL-Zuid rijden, hebben dan ook meer treinen last van dezelfde storing en wat zijn hiervan de gevolgen voor de dienstregeling?

Antwoord 25

Zie mijn beantwoording van vraag 24.

Vraag 26

Waarom verschilt het in de eenendertigste voortgangsrapportage genoemde aantal storingen in het eerste kwartaal van 2012 ten opzichte van het in de dertigste voortgangsrapportage genoemde aantal storingen in het eerste kwartaal van 2012? Wat is het werkelijke aantal verstoringen? Hoe is dit verschil ontstaan?

Antwoord 26

In de eenendertigste voortgangsrapportage HSL-Zuid werd gemeld dat het aantal communicatiestoringen in het eerste kwartaal van 2012 exact 99 bedroeg. In de beantwoording van vragen bij de dertigste voortgangsrapportage HSL-Zuid meldde ik nog dat er zich in het eerste kwartaal van 2012 94 ERTMS-storingen hebben voorgedaan. Uit navraag bij ProRail is gebleken dat de in de 31e Voortgangsrapportage gemelde cijfers de juiste zijn, te weten 99. In de eerdere cijfers waren op het baanvak Breda – Rotterdam ook cijfers meegerekend van de Thalys en de testtreinen op het traject Breda – grens. In de meest recente cijfers van VGR 31 zijn deze

cijfers niet meer meegenomen. Ook zat er een onjuiste optelling in de eerdere cijfers van het baanvak Rotterdam – Amsterdam. Deze twee afwijkingen hebben het verschil veroorzaakt.

Vraag 27

Voldoen de reizigersaantallen aan de verwachtingen? Zo nee, wat waren de verwachtingen?

Antwoord 27

De reizigersaantallen van Fyra voldoen aan de verwachtingen van NS Hispeed. Steeds meer klanten weten Fyra te vinden en waarderen de reistijdwinst. De internationale Fyra Amsterdam-Brussel rijdt echter sinds 17 januari 2013 niet meer.

Vraag 28

Hoe lang was de Oosterdokspoorbrug defect geweest? Hoeveel treinen zijn daardoor uitgevallen? Wat zou de punctualiteit zijn geweest zonder dat defect? Was het geen optie om de treinen aan de westzijde van station Amsterdam CS te stallen in plaats van aan de oostzijde waardoor ze de Oosterdokspoorbrug nog voor start dienstregeling moesten passeren?

Antwoord 28

Door de defecte Oosterdokspoorbrug was er geen treinverkeer mogelijk tussen de onderhoudswerkplaats Watergraafsmeer en Amsterdam Centraal. Dit betekende dat alle treinen die normaal starten in Watergraafsmeer nu op andere locaties moesten starten. Fyra naar Breda moest daardoor keren aan het perron van Amsterdam Centraal en kon, als gevolg van beperkte infracapaciteit op Amsterdam Centraal, maar 1 keer per uur rijden.

Indien er geen defect zou zijn, zouden de uitvalcijfers zo zijn, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1: Uitvalspercentages treinen NL-BE (in juni 2012)

	Uitvalspercentage	Excl. defecte brug
Fyra Amsterdam – Breda	19,2%	5,3%
Thalys Amsterdam – Parijs	2,9%	1,4%
Beneluxtrein	9,2%	6,7%

De vraag wat de punctualiteit zou zijn geweest zonder het defect kan ik u niet beantwoorden, want er zijn veel verschillende factoren van invloed zoals overige infrastoringen en buitendienststellingen.

Vraag 29

Wat wordt precies verstaan onder de «eindsituatie», als wordt gesproken over de geluidsmetingen in Lansingerland die tot doel hebben om voor de eindsituatie de te verwachten geluidsbelastingen inzichtelijk te maken?

Antwoord 29

In het Tracébesluit zijn allerlei aannames gedaan ten aanzien van aantallen treinen, typen treinen, snelheden van treinen en de bovenbouwconstructie. Om de geluidsniveaus in de eindsituatie, zoals vastgelegd in het Tracébesluit, te bepalen worden deze inputgegevens mogelijk herijkt om zo goed mogelijk een reële verwachting uit te kunnen spreken.

Najaar 2013 zal ik bij de beoordeling van de resultaten van de pilot opnieuw bezien of deze aannames nog actueel zijn en op basis daarvan een afweging maken.

Vraag 30

Klopt het dat de snelheden uit het Tracébesluit bij de gedane metingen in Lansingerland niet worden gehaald? Zo ja, zijn de gedane metingen in Lansingerland dan representatief voor de eindsituatie in Lansingerland?

Antwoord 30

Zie mijn beantwoording van vraag 11.

Vraag 31

Wat is de reden van het feit dat het niet lukt om, zoals was toegezegd, nog dit jaar maatregelen te treffen in Lansingerland? Wat is de nieuwe planning?

Antwoord 31

Zie mijn beantwoording van vraag 4.

Vraag 32

Zijn de V250-treinen nu geheel uitontwikkeld of is er nog sprake van kinderziekten die moeten worden verholpen?

Antwoord 32

Op 17 januari 2013 heeft HSA de V250-treinen uit de dienst genomen. Thans wordt geanalyseerd wat de oorzaken van de problemen zijn.

Vraag 33

Wat zijn de bezettingscijfers op dit moment voor de V250-treinen?

Antwoord 33

De gemiddelde bezettingsgraad van Fyra Amsterdam – Rotterdam ligt rond de 22%, hetgeen vergelijkbaar is met NS en in lijn is met de verwachtingen. In de spits loopt de bezettingsgraad op tot 33%.

Vraag 34

Kunt u aangeven wat het effect op de bezettingsgraad van de V250-treinen zou zijn wanneer deze toeslagvrij zouden zijn?

Antwoord 34

Ik beschik niet over deze gegevens.

Vraag 35

Wat is punctualiteit op de Fyraverbinding Breda – Rotterdam? Welk percentage van de ritten had de afgelopen maanden een vertraging van meer dan een half uur of is zelfs helemaal uitgevallen?

Antwoord 35

De punctualiteit en uitval van de Fyra Amsterdam – Breda zag er in de laatste maanden van 2012 uit zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2: Punctualiteit en uitval Fyra Amsterdam – Breda (2^e helft 2012)

	Punctualiteit (< 5 min.)	Uitvalspercentage
Juli 2012	88,3%	8,3%
Augustus 2012	89,9%	7,5%
September 2012	90,4%	10,5%
Oktober 2012	87,2%	11,5%
November 2012	85,3%	9,3%
December 2012	80,3%	6,8%

Vraag 36

Waarom zijn er meer storingen op het traject Breda – Rotterdam dan op het traject Rotterdam – Amsterdam?

Antwoord 36

Ter opheldering: in de Voortgangsrapportage wordt met het zuidelijke deel van de HSL-Zuid het stuk Rotterdam – grens bedoeld en niet slechts het gedeelte Rotterdam – Breda. Storingen die op het zuidelijke deel plaatsvinden, zijn dus niet per se storingen op de lijn Rotterdam – Breda. Een belangrijke factor op het zuidelijk deel is de grenspassage. Dit is een gevoelig punt wanneer de communicatie met de trein hier niet goed tot stand komt. Daarnaast is er een specifieke fout die alleen optreedt op het zuidelijk deel door een situatie bij de aansluiting bij Zevenbergschehoek. Verder ontlopen de trajecten elkaar niet veel qua storingen.

Vraag 37

Hebben de problemen met betrekking tot de grensoverschrijdende Fyerverbindingen en het conflict met België gevolgen voor de ontvangsten voor het gebruik van de HSL-Zuid?

Antwoord 37

HSA betaalt een vast bedrag aan de Nederlandse Staat voor gebruik van zowel de HSL-Zuid en het conventionele spoor in Nederland. De hoogte van deze ontvangsten verandert niet indien HSA meer of minder treindiensten rijdt.

Vraag 38

Wat kost de ombouw van het VIRM-I materieel (Verlengd InterRegio Materieel) ten behoeve van het EMC-probleem (Electromagnetische Compatibiliteit)?

Antwoord 38

lenM levert een bijdrage van € 9 miljoen aan NS voor de versnelde ombouw van het VIRM-I dubbeldekkermaterieel. Uit onderzoek van ProRail en lenM, waarbij testritten zijn gedaan in Duitsland, is gebleken dat dit materieel met name erg gevoelig is voor de EMC-problematiek van de HSL-Zuid.

Vraag 39

Kunt u toelichten waarom er in eerste instantie wel problemen met EMC-gevoeligheid waren geconstateerd (VGR 30) en er volgens de 31ste voortgangsrapportage geen problemen zijn met het bemeten materieel? Zijn er maatregelen genomen om de problemen op te lossen of waren er geen maatregelen nodig?

Antwoord 39

Er is een zorgvuldige analyse uitgevoerd van de metingen. Waar er in een eerdere fase een inschatting was dat mogelijk mitigerende maatregelen voor treinen die over de parallellopen rijden nodig waren, is later uit onderzoek gebleken dat dit niet nodig is. Dit komt onder andere doordat er andere maatregelen zijn genomen om de effecten van de bron (HSL-Zuid) terug te brengen en de immuniteit van het naastgelegen conventionele spoor voor EMC-problematiek te vergroten. Met opmerking dat ook SLT extra gevoeligheid laat zien die echter binnen de, ten opzichte van de rest van het Nederlandse net grotere, immuniteit van de parallelloop blijft.

Vraag 40

Zijn er behalve voor treinen boven 500 Ampère nu geen beperkingen meer? Zijn alle andere problemen met EMC opgelost?

Antwoord 40

Er zijn geen beperkingen meer voor het rijden over de HSL-Zuid, met uitzondering van het rijden met dubbelstellen Thalys.

Vraag 41

Wanneer verwacht u duidelijkheid omtrent het statistisch onderzoek naar de maatregelen met betrekking tot het «mengtermen risico»? Worden er op dit moment al stappen gezet om tijdelijke maatregelen te vervangen door structurele maatregelen?

Antwoord 41

Het statistisch onderzoek zal lopen zolang het vervoer op de HSL-Zuid verder wordt opgebouwd/uitgebreid. De resultaten tot nu toe laten zien dat de huidige maatregelen volstaan om het mengtermen risico te beheersen. Er worden vooralsnog geen stappen gezet om andere structurele maatregelen te treffen.

Vraag 42

Welke risico's zijn er voor de HSL-Zuid en het reguliere treinverkeer met betrekking tot het materieel dat niet doorgemeten is en niet planmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt?

Antwoord 42

Van de meeste treintypen die niet zijn bemeaten en die niet planmatig over de parallellopen langs de HSL-Zuid rijden is anderzijds, bijvoorbeeld via een uitgebreide analyse van verschillende componenten van de trein, aangetoond dat er geen sprake is van een veiligheidsrisico. In een beperkt aantal gevallen zijn eventuele risico's die niet kunnen worden ingeschat doordat er geen metingen hebben plaatsgevonden, gemitigeerd door operationele afspraken. Dit betekent dat er een afspraak wordt gemaakt tussen de beheerder en de vervoerder dat een dergelijke trein ook in uitzonderlijke gevallen niet cq. niet zonder beheersmaatregelen over de parallellopen zal rijden.

Vraag 43

Hoe staat het exact met zowel de levering van de AnsaldoBreda-treinstellen als de inzet van deze treinstellen in de dienstregeling?

Antwoord 43

Er zijn momenteel 16 treinen in Nederland, waarvan er 9 afgeleverd zijn aan NS. Hiervan zijn er 7 commercieel inzetbaar. De 2 treinen die nog niet commercieel inzetbaar zijn doorlopen een intensief testprogramma in Nederland en België. Op basis van deze zeven V250-treinen is NS Hispeed per december 2012 gestart met 10 keer per dag Fyra Amsterdam- Brussel. Naar aanleiding van de problemen met de V250-treinen door het winterweer heeft NS mij gemeld dat zij beslist heeft het afnameprogramma van V250-treinen per direct stop te zetten. Thans vindt onderzoek plaats naar de oorzaken van de problemen. Dit gaat zeker enkele maanden duren.

Vraag 44

Wanneer zijn alle Traxx+Prio-treinen op de HSL vervangen door het HSL-materieel?

Antwoord 44

NS Hispeed heeft mij gemeld dat Traxx en Prio-materieel in de loop van 2013 zal worden vervangen door V250-treinstellen. Deze planning staat nu, gelet op de problemen met het V250-materieel, onder druk.

Vraag 45

Waarom wordt er slechts in beperkte mate ruchtbaarheid gegeven aan de toename van het aanbod van V250-materieel tussen Amsterdam en Rotterdam op de HSL-Zuid?

Antwoord 45

De introductie van een dienstregeling op de HSL-Zuid is een complex proces. NS Hispeed heeft in de periode tot 9 december 2012 de V250-hogesnelheidstreinen als extra trein aangeboden.

Vraag 46

Kunt u aangeven hoeveel sneller het V250-materieel is ten opzichte van het Traxx+Prio-materieel op het traject tussen Amsterdam en Rotterdam?

Antwoord 46

Het V250-materieel rijdt maximaal 250 km/uur en het Traxx+Prio-materieel rijdt maximaal 160 km/uur. In de huidige dienstregeling heeft NS Hispeed echter gekozen om voorlopig met 160 km/u te rijden in plaats van 250 km/u. Hierdoor is het V250-materieel in de huidige dienstregeling slechts één minuut sneller dan het Traxx+Prio-materieel op het traject tussen Amsterdam en Rotterdam. NS Hispeed heeft hiervoor gekozen ten behoeve van een robuustere dienstverlening voor de klant. Thans wordt tussen Amsterdam en Rotterdam uitsluitend met het Traxx+Prio-materieel gereden.

Vraag 47

Kunt u toelichten waarom het moment van opheffing van de snelheidsbeperkingen negen maanden later plaats kan vinden dan de zomer van 2012, zoals in de dertigste voortgangsrapportage is aangegeven?

Antwoord 47

In tegenstelling tot de berichtgeving in de eenendertigste voortgangsrapportage en conform de verwachtingen in de dertigste voortgangsrapportage zijn de laatste snelheidsbeperkingen toch aan het eind van de zomer opgeheven.

Vraag 48

Wat is de reden dat de V250-treinen tussen Amsterdam en Rotterdam slechts 160km/h gaat rijden en geen 250km/h?

Antwoord 48

Zie mijn beantwoording van vraag 46.

Vraag 49

Kunt u aangeven wanneer de Thalys tussen Amsterdam – Parijs op een hogere snelheid kan rijden?

Antwoord 49

Sinds december 2009 rijdt Thalys 10 keer per dag met 300 km/uur over de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Parijs. 300 km/uur is de maximum snelheid van Thalys.

Vraag 50

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de verbindingen Amsterdam – (Breda?) – Brussel, Breda – Antwerpen en Den Haag – Breda – Brussel?

Antwoord 50

Op 3 december 2012 is een overeenkomst gesloten tussen de Belgische Staat, de Nederlandse Staat en de vervoerders NS en NMBS om vanaf 8 april 2013 een treindienst Breda- Antwerpen aan te vangen. Met deze verbinding wordt Noord-Brabant aangesloten op het hogesnelheidsnet en komt er weer een rechtstreekse snelle verbinding met België tot stand. De Fyra-treindienst Breda – Antwerpen is reserveringsvrij en kent geen toeslag. Voor een uitgebreide stand van zaken verwijs ik naar mijn brief van 3 december 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 371).

Vraag 51

Wat is de financiële consequentie van het geschil met Infrasppeed nu de Staat zich neerlegt bij de uitspraak van het Committee of Experts? Waardoor is het geschilpunt met Infrasppeed ontstaan? Kunnen uit deze casus lessen getrokken worden voor een volgende aanbesteding?

Antwoord 51

Het geschilpunt had betrekking op een zogenaamde Reimbursable Sum, een stelpost van € 14 miljoen. De waardedatum van dit bedrag is in de contractstukken onduidelijk omschreven. Deze post werd bij het sluiten van het contract versleuteld in de performance fee (het bedrag dat Infrasppeed vanaf de start van de exploitatie van de HSL-infrastructuur voor haar diensten ontvangt). Uiteindelijk heeft Infrasppeed tijdens de bouw slechts € 4,46 miljoen van de Reimbursable Sum gebruikt. Het niet gebruikte deel van € 9,54 miljoen is door Infrasppeed terugbetaald. De Staat was van mening dat Infrasppeed aanvullend prijspeilcompensatie en rente diende te betalen over de periode vanaf het afsluiten van het contract in 2000. Infrasppeed heeft dit altijd bestreden en heeft tijdens de zitting van het Committee of Experts in januari 2012 gedocumenteerd aannemelijk weten te maken dat de Staat niet zou zijn benadeeld door de interpretatie en handelwijze die door Infrasppeed was gehanteerd. De financiële consequentie voor de Staat is dat de prijspeilvergoeding plus rente, waarop de Staat meende aanspraak te maken, niet wordt gecompenseerd.

De belangrijkste les uit deze casus is: maak bij contractsluiting (en zeker bij financieel complexe constructies) te allen tijde expliciete afspraken over de waardedata van alle financiële posten in het contract en over de wijze waarop eventuele latere bijbetalingen of terugstortingen worden gecalculeerd.

Vraag 52

Kan de nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam ook worden doorgetrokken naar Breda?

Antwoord 52

Sinds 9 december 2012 is de Fyra V250-treindienst tussen Amsterdam en Rotterdam doorgetrokken naar Brussel. Voordat de problemen met de V250-treinen ontstonden, was de verwachting dat in de loop van 2013 ook de binnenlandse treindiensten tussen Amsterdam en Breda (die nu door tijdelijk materieel worden uitgevoerd) zouden worden uitgevoerd door V250-hogesnelheidstreinen. Op dit moment is niet duidelijk wanneer de V250-treinen weer kunnen gaan rijden.