

# 1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO-2010/4702

**Uw kenmerk**

22026-313/2010D18564

**Bijlage(n)**

-

Datum 12 mei 2010  
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de 36 vragen die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 14 april 2010 heeft gesteld inzake de 26<sup>e</sup> voortgangsrapportage HSL-Zuid.

HSA

1. Heeft u met HSA een overeenkomst gesloten of op andere wijze vastgelegd dat u afziet van handhaving van de bedieningsplicht op de HSL, zoals u schreef in uw brief over de vervoersconcessie d.d. 9 juni 2009 (Kamerstuknummer 22026-296)? Is er ook een moment afgesproken waarop HSA wel onverkort de afgesproken dienstverlening moet leveren? Welke invulling heeft HSA tot op heden gegeven aan de in deze brief genoemde inspanningsverplichting? Kunt u aangeven of u maatregelen kunt nemen wanneer HSA zijn verplichting, om zich naar vermogen in te zetten om de treinen zo snel mogelijk te verkrijgen, niet nakomt?

1. In mijn brief van 9 juni 2009 (Kamerstuknummer 22026-296) heb ik uw Kamer gemeld dat ik HSA heb laten weten dat ik tijdelijk afzie van handhaving van een aantal artikelen uit de concessie. Het betreft de artikelen 4, 6 en 9 en bijlage 1 van de concessie die betrekking hebben op de omvang, kwaliteit en reistijden van het door HSA aan te bieden vervoer. De toezegging aan HSA is slechts ingegeven door de omstandigheid dat naleving van die bepalingen tijdelijk feitelijk onmogelijk zal zijn vanwege het nog niet beschikken door HSA over voldoende treinen en handhavend optreden daarom geen nut zou hebben. Met HSA is afgesproken dat zij zal starten met het rijden op een verbinding zodra zij over voldoende treinen beschikt om deze verbinding conform de concessie blijvend te bedienen. Zodra HSA een verbinding gaat bedienen, gelden voor die verbinding alle bepalingen uit de concessie en is er geen sprake meer van uitstel van handhavend optreden.

HSA is tevens verplicht om zich naar vermogen in te zetten om de treinen zo spoedig mogelijk te verkrijgen. HSA vult deze verplichting in door continu in overleg met haar materieelleveranciers en IVW en ProRail te werken aan een snelle beschikbaarheid en toelating van haar treinen op de HSL. Tot nu toe is er geen sprake van dat HSA zich aan haar inspanningsverplichting op dit punt onttrekt. Mocht dat wel gebeuren dan staan mij de bevoegdheden uit de

concessie, artikel 7.2 ter beschikking evenals de mogelijkheid om op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op te leggen.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGMo-2010/4702

2. Kunt u aangeven wat de huidige financiële positie van de HSA is? Is er een kans dat de HSA wederom in de problemen komt nu de bezettingsgraad van de Fyra zo laag is? Kunt u uw antwoord toelichten?

2. Bij de totstandkoming van het memorandum van overeenstemming (MoU) in december 2008 waarin HSA uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding op de HSL werd verleend voor drie, maximaal vier jaar is uitgebreid gekeken naar de financiële situatie van HSA in de eerste jaren na de Aanvangsdatum (1 juli 2009). De door de Staat, HSA en NS gedeelde conclusie was destijds dat HSA verlies zou maken in die eerste jaren van exploitatie als gevolg van het later dan gepland beschikbaar komen van de treinen en de beperkte dienstregeling die daardoor gereden kon worden. Conform de verwachting van eind 2008 doorloopt HSA momenteel een langdurige ingroeiperiode waarin nog niet het volledige potentieel aan klanten aangetrokken kan worden. Dit heeft ook de verwachte financiële consequenties waarvoor eind 2008 al de genoemde maatregelen zijn genomen.

De Staat heeft geen inzicht in de businesscase van HSA. Dit is overigens ook de volledige verantwoordelijkheid van HSA en haar aandeelhouders NS en KLM zelf. HSA beschikt over de mogelijkheden om te variëren in haar prijsstelling en productaanbod om een optimaal product aan haar klanten aan te bieden. De Staat heeft hierin alleen een rol om te bewaken dat de afspraken uit de concessie en de daaraan ten grondslag liggende aanbesteding worden nageleefd.

3. Kunt u een vergelijking maken tussen de bezettingsgraad van het HSA-materieel en de bezettingsgraad op normale intercitycorridors in de Randstad? Wat zijn de gevolgen van de lage bezettingsgraad voor de HSA? Ligt deze nog binnen de ramingen? Hoe lang kan de HSA indicatief de exploitatie met deze bezettingsgraad volhouden?

3. HSA heeft mij laten weten dat de gemiddelde bezettingsgraad in de Fyra 15% bedraagt en in de Thalys 60% (in januari 2010 60% en in februari 2010 65%). De gemiddelde bezettingsgraad van de NS treinen bedraagt 29%. Het verschil tussen de Fyra en de reguliere NS treinen is te verklaren uit de lage frequentie van de Fyra-treinen in vergelijking met de reguliere NS-dienstregeling. Tevens is er sprake van een hoger tarief voor de Fyra, terwijl daar nog niet de volledige extra kwaliteit en reistijdwinst tegenover staat.

HSA heeft mij laten weten dat de bezettingsgraad conform verwachting is gezien de bovengenoemde factoren. Ten aanzien van de financiële consequenties van de bezettingsgraad verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 2.

4. Kunt u uiteenzetten hoeveel reizigers zowel binnen als buiten de spits met de Fyra reizen?

4. HSA heeft mij laten weten dat er gemiddeld 123 reizigers per trein per uur in de spits (van 7.00 uur tot 9.00 uur en van 16.00 uur tot 18.00 uur) met de Fyra reizen. In de daluren (overige tijden) maken gemiddeld 65 reizigers per trein per uur gebruik van de Fyra.

**Datum**

5. Kunt u aangeven of u een onderzoek wilt instellen naar de top- en exploitatiesnelheid van de door de HSA aangekochte treinen, wetende dat deze treinen geen 300 km/h gaan rijden?

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMo-2010/4702

5. In de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid in 2001 zijn geen snelheden aan de vervoerders voorgeschreven maar reistijden. Voor de reiziger is van belang hoeveel reistijd hij heeft en niet met hoeveel kilometer per uur hij reist. NS en KLM hebben in hun bieding in 2001 aangegeven dat zij treinen zullen inzetten die aan de genoemde reistijdeisen kunnen voldoen. De Thalys-treinen die HSA inzet, rijden met een snelheid van 300 km/uur. De nieuwe V250-treinen van AnsaldoBreda hebben een topsnelheid van 280 km/uur en zullen rijden met een snelheid van 250 kilometer per uur. HSA heeft aangegeven dat de treinen met de genoemde snelheden aan de gestelde reistijdeisen zullen voldoen. Ik zal HSA houden aan de verplichtingen uit de concessie waartoe ook de reistijdeisen behoren.

#### Geluidhinder

6. Kunt u aangeven of HSA tot op heden onderzocht heeft of tijdelijk hogesnelheidsmaterieel zou kunnen worden betrokken, ter vervanging van het tijdelijke PRIO-materieel? Heeft u deze opties ooit verkend?

6. HSA heeft bij de keuze voor de inzet van tijdelijk materieel ook de beschikbaarheid van hogesnelheidsmaterieel betrokken. De beschikbaarheid van hogesnelheidsmaterieel dat op het HSL-tracé kan worden ingezet, is beperkt. Ook het geschikt maken van ander materieel voor inzet op de HSL (ombouw naar ERTMS, het uitvoeren van testritten) kost te veel tijd. Daarom is besloten om het tijdelijke materieel stiller te maken: dit kost minder tijd en is minstens zo effectief met betrekking tot de geluidsreductie.

7. De geluidproductie van het tijdelijk materieel is als gevolg van extra onderhoud (het gladder maken van de wielen), verminderd ten opzichte van de inschatting van het eerste meetrapport. Zijn er aanvullende maatregelen, zoals het stiller maken van het tijdelijke materieel noodzakelijk ten einde met de huidige dienstregeling gedurende een heel jaar binnen de berekende geluidsbelasting uit het tracébesluit van 15 april 1998 te blijven?

7. Als gevolg van extra onderhoud is de geluidsproductie verminderd. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om binnen de berekende geluidsbelastingen van het Tracébesluit te blijven. Deze geluidreductie zal behaald worden door het afschakelen van de blokkenrem. Voor deze maatregel is gekozen omdat het de verwachting is dat dit de grootste geluidreductie zal opleveren.

Alle testen om dit mogelijk te maken zijn inmiddels goed verlopen en medio mei wordt gestart met de ombouw waarbij ook de wielen opnieuw gladder worden gemaakt. Door het afschakelen van de blokkenrem zullen de wielen ook glad blijven. Door uitvoering te geven aan deze maatregel voldoe ik aan mijn toezegging om op korte termijn de geluidsoverlast langs de HSL te verminderen.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/4702

8. Uit de immissieberekeningen blijkt dat voor het kalenderjaar 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het Tracébesluit wordt gebleven, mits het tijdelijk materieel zo spoedig mogelijk stiller wordt gemaakt en de uitbreiding van de dienstregeling met stiller materieel plaatsvindt. Is er pas bij de uitbreiding van de dienstregeling sprake van een overschrijding of ook nu al?

8. Er is op dit moment geen sprake van een overschrijding. De huidige dienstregeling kan echter zonder aanvullende maatregelen niet gedurende een heel jaar worden gereden, zonder daarbij de geluidswaarden uit het Tracébesluit HSL-Zuid te overschrijden. Uit emissieberekeningen van TNO blijkt dat het tijdelijke materieel bij de uitbreiding van de dienstregeling medio dit jaar stiller gemaakt zal moeten zijn om de geluidswaarden uit het Tracébesluit niet te overschrijden. Zoals gemeld in mijn antwoord op vraag 7 laten de huidige ontwikkelingen ten aanzien van deze maatregel zien dat het tijdelijk materieel ruim voor de uitbreiding van de dienstregeling stiller gemaakt zal zijn.

9. Kan uit de conclusie, dat zonder maatregelen de dienstregeling van 7 september 2009 en van 13 december 2009 voor een geheel jaar meer geluid produceert dan de berekende geluidsbelastingen op de gevels van woningen uit het Tracébesluit, worden opgemaakt dat er wel degelijk een overschrijding te verwachten is?

9. Zie mijn antwoord op vraag 8.

10. Bent u ermee bekend dat berekeningen van ProRail laten zien dat de dienstregeling in 2010 binnen de berekende geluidsbelastingen uit het Tracébesluit blijft en maatregelen dus effectief zijn, maar dat uit het TNO-rapport nu juist blijkt dat de berekeningen van de geluidsbelasting onder de daadwerkelijke geluidsbelasting liggen? In hoeverre is deze berekening van ProRail dan houdbaar?

10. De berekeningen van ProRail betreffen feitelijk eveneens berekeningen die door TNO zijn uitgevoerd. Deze berekeningen gaan uit van de meetresultaten, de verwachte effecten van de maatregelen aan de tijdelijke HST-Prio rijkstroken en de verwachte dienstregeling van 2010. De conclusies in het TNO-rapport van 15 oktober 2009 (kamerstuk 22026, nr. 306) hadden betrekking op een dienstregeling in 2010 waarin geen rekening was gehouden met de verwachte effecten van de maatregelen met betrekking tot het stiller maken van het tijdelijke HST-Prio materieel.

11. Kunt u aangeven welke maatregelen worden getroffen wanneer uit het onderzoek blijkt dat aan de richtlijnen omtrent trillingen en/ of geluidsoverlast niet wordt voldaan?

11. Uit de metingen en de conclusies van TNO tot nu toe, is gebleken dat het gerechtvaardigd is om nader onderzoek naar de effectiviteit van de gerealiseerde geluidbeperkende maatregelen langs het spoor, ook bij hogere snelheden, en de mogelijkheden om deze maatregelen te verbeteren, uit te voeren.

Een soortgelijk onderzoek is echter pas zinvol als de effectiviteit ervan beoordeeld wordt aan de hand van de toekomstige, structurele situatie en niet aan de hand van de huidige, tijdelijke situatie. Voor de toekomstige structurele situatie zijn de geluidsreducerende maatregelen namelijk ontworpen. Dit onderzoek zal ik daarom uitvoeren zodra het nieuwe materieel (AnsaldoBreda) beschikbaar is en dit materieel voldoende treinbewegingen maakt over de HSL-Zuid. Pas daarna zal worden bepaald welke maatregelen nog aanvullend kunnen worden getroffen indien blijkt dat de waarden uit de toelichting van het Tracébesluit worden overschreden.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO-2010/4702

12. Bent u ermee bekend dat er thans normen van toepassing zijn op het geluid dat één trein mag produceren, en dat dit op Europees niveau is geregeld voor met name nieuw materieel en dus niet van toepassing is op alle treinen? Wat zouden de consequenties voor de dienstregeling zijn als deze normen zouden worden toegepast op de Fyra, de Thalys en de toekomstige treinen van AnsaldoBreda?

12. Ja. De Europese Technical Specifications for Interoperability (TSI's) hebben echter geen terugwerkende kracht en de TSI High Speed Rolling Stock (2002/735/EC) is dus alleen van toepassing op materieel dat na 30 november 2002 is gebouwd. Dit betekent dat de TSI niet van toepassing is op het HST-Prio materieel en de Thalys. De eisen opgenomen in deze TSI voor het hogesnelheidssubstelsysteem rollend materieel zijn echter wel van toepassing op het toekomstige materieel van AnsaldoBreda. Bij de bouw van het V250-materieel wordt hier rekening mee gehouden. Deze TSI is alleen van toepassing op materieel dat ontworpen is voor rijksnelheden van 200 km/uur en hoger.

Daarnaast is er de TSI Noise (2006/66/EC), die geluideisen geeft voor materieel dat gebouwd is na het van kracht worden van deze TSI. Het is evident dat het huidige tijdelijke materieel, indien niet stiller gemaakt, niet zal voldoen aan deze TSI Noise. Na de ombouw van de HST-Prio rijkstuigen is het de verwachting dat deze qua geluidemissie in categorie 8 van het Reken- en Meetvoorschrift gaan vallen (de categorie voor schrijfgeremd reizigersmaterieel).

13. Kunt u aangeven of de Fyra, de Thalys en de nieuwe V250 van AnsaldoBreda de norm gaan halen als de Wet modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds (Kamerstuknummer 32252) dat zogenaamde geluidproductieplafonds introduceert, is aangepast?

13. De instelniveaus van de geluidproductieplafonds langs de HSL worden gebaseerd op de uitgangspunten die aan de berekeningen ten behoeve van het toenmalige Tracébesluit ten grondslag hebben gelegen. Indien de werkelijke intensiteit en samenstelling van het verkeer overeenkomen met deze uitgangspunten zal de norm gehaald worden, mits het HST-Prio materieel stiller is gemaakt.

14. Is het mogelijk om langs het traject bij Lansingerland, tussen Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk waar het meest overlast ervaren wordt, en waar de normen overschreden worden, de geluidswallen te verhogen of het spoor (deels) te overkappen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke kosten zouden hier bij benadering mee gemoeid zijn?

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMo-2010/4702

14. Ik ben het niet eens met de veronderstelling dat de normen op dit moment worden overschreden. Zoals vermeld in mijn antwoord op vraag 8 zal dat ook de komende tijd niet het geval zijn. Voor de toekomstige situatie zijn de reeds bestaande geluidmaatregelen ontworpen. Ik vind het nu dan ook nu niet opportuun om een kostenberekening te laten maken naar mogelijke oplossingen aan de infrastructuur. Zie verder mijn antwoord op vraag 11.

15. Is het technisch mogelijk om het geluid, dat wordt veroorzaakt op het viaduct bij Zoetermeer en Bleiswijk, beter af te schermen? Welke kosten zouden hier bij benadering mee gemoeid zijn?

15. Zonder extra maatregelen aan het viaduct bij Zoetermeer en Bleiswijk is een verhoging van de geluidschermen niet zonder meer mogelijk. Zie verder mijn antwoord op vraag 14.

16. Kunt u aangeven of een (tijdelijke) verdere verlaging van de maximumsnelheid op de plekken waar de meeste overlast wordt geconstateerd een positief effect op de piekbelasting zal hebben? Kunt u dit effect specificeren? Hoeveel minuten vertraging zou deze maatregel opleveren?

16. Een verlaging van de snelheid heeft altijd een gunstig effect voor de piekbelasting en dus ook voor de gemiddelde geluidsbelasting. Het effect voor de geluidemissie voor één trein per uur bedraagt bij een halvering van de snelheid voor een Thalys een verlaging van de geluidemissie van ca. 5 dB(A) en voor een Fyra ca. 7 dB(A). De gevolgen van zo'n maatregel zijn aanzienlijk en hebben een dermate grote vertraging tot gevolg dat de dienstregeling niet meer adequaat kan worden uitgevoerd. Tevens zal HSA de maximale reistijd die opgenomen is in de concessie dan overschrijden.

17. TNO heeft in het Noordelijke deel van het HSL-tracé gemeten op maaiveldniveau bij Schiebroek en bij Hoogmade. Bij Bleiswijk rijdt de HSL echter verhoogd boven het maaiveldniveau, en bij Bergschenhoek en Berkel Rodenrijs verdiept in een bak. Kunt u aantonen dat de metingen op maaiveld representatief zijn?

17. Het akoestisch rekenmodel van de HSL heeft destijds voor het Tracébesluit tot doel gehad geluidreducerende maatregelen op hun doeltreffendheid en doelmatigheid te kunnen afwegen. De geluidmetingen van TNO die vorig jaar zijn uitgevoerd alsmede de metingen die dit jaar worden uitgevoerd, hebben tot doel de representativiteit van het rekenmodel te toetsen. De keuze van de ligging van de meetpunten is zodanig geweest dat met name de aannames van destijds ten aanzien van de geluidemissie en de effectiviteit van de schermen op korte afstand goed getoetst konden worden. Daartoe bleken metingen op maaiveldhoogte de beste keuze. Dit jaar nog zal de effectiviteit van de bakconstructie bij Berkel-Rodenrijs voor hogesnelheidstreinen bij hoge snelheid gemeten worden met meetpunten op grotere afstand, bij de woningen, en op een voor de woningen representatieve hoogte.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMo-2010/4702

EMC

18. Kunt u uiteenzetten wie er verantwoordelijk is voor de volgende technische problemen:

het EMC probleem op het naastliggende spoor en de overige EMC problemen aanhoudende problemen in de beveiliging (ETCS)

de radiocommunicatie (GSM-Rail)

Zijn de kosten voor het oplossen van deze problemen verhaalbaar op de betrokken partijen? Zo nee, waarom niet? Zijn deze partijen al aansprakelijk gesteld hiervoor?

18. Ik heb deze vraag reeds beantwoord in de brief waarin ik uitstel vroeg voor de beantwoording van deze 36 Kamervragen. Deze brief heeft het kenmerk VenW/DGMo-2010/4838.

19. Kunt u aangeven hoeveel treinstellen van het type VIRM-1 moet worden aangepast? Wat zijn hiervan de kosten en wie is hiervoor aansprakelijk? Wat zijn de consequenties van het aanpassen van het VIRM-1 materieel voor de inzetbaarheid en de dienstregeling? Is het mogelijk bij het aanpassen van het VIRM-1 materieel tegelijkertijd de noodzakelijke aanpassingen te doen voor de inbouw van de hardware voor ERTMS? Wat zijn globaal de kostenvoordelen als deze werkzaamheden worden gecombineerd? Zitten de kosten voor de aanpassing van het VIRM-1 materieel in de onttrekking uit de risicoreservering van €37 miljoen of wordt dit betaald door NS? Komt hiervoor nog een extra reservering uit het budget? Voorziet u in de komende perioden een verdere stijging van de resterende potentiële claim op de risicoreservering?

19. Ik heb deze vraag reeds beantwoord in de brief waarin ik uitstel vroeg voor de beantwoording van deze 36 Kamervragen. Deze brief heeft het kenmerk VenW/DGMo-2010/4838.

20. Kunt u aangeven wanneer de aanpassingen aan het binnenlandse en buitenlandse treinmaterieel, voordat ATB (verbeterde versie) operationeel kan worden, zijn afgerond? Is er een moment vastgesteld dat het rollend materieel over ATB-VV moet beschikken? Kunt u aangeven welke veiligheidsrisico's verbonden zijn aan het nog niet operationeel zijn van ATB verbeterde versie?

20. Bij de invoering van ATB-VV is het verschil tussen binnen- of buitenlands materieel feitelijk niet relevant. De wijziging dient in de verschillende landen voor al het materieel te worden goedgekeurd. Op de HSL-Zuid worden 27 Thalys-treinstellen ingezet die in eigendom zijn van verschillende Europese eigenaren. Deze zijn nog niet voorzien van ATB-VV. Hiervoor dient nog internationale vrijgave verkregen te worden. Naar verwachting is de inbouw van ATB-VV en de internationale vrijgave in 2011 afgerond.

Daarnaast rijden er 12 TRAXX-locomotieven. Voor deze 12 locomotieven is de inbouw van ATB-VV per 31 maart 2010 afgerond. Deze zijn alle voorzien van een operationele ATB-VV installatie. Alhoewel er geen sprake is van een vastgestelde datum waarop alle genoemde treinen van ATB-VV voorzien moeten zijn, streef ik naar zo spoedig mogelijke realisatie. Er is geen sprake van onbeheersbare veiligheidsrisico's, ook zolang deze treinen nog niet van ATB-VV zijn voorzien.

AnsaldoBreda

21. Waarom maakt u in uw brief bij de 26e voortgangsrapportage HSL-Zuid geen melding over de claim die NS tegen AnsaldoBreda heeft ingediend en weer heeft ingetrokken? Zou een claim van NS tegen AnsaldoBreda volgens u politiek relevante feiten kunnen bevatten?

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO-2010/4702

21. De verantwoordelijkheid voor het zo spoedig mogelijk beschikbaar krijgen van de V250-treinen van AnsaldoBreda ligt bij HSA en haar leasemaatschappij NSFSC. HSA en NS, in nauwe samenwerking met NMBS, hebben mij laten weten dat zij al het mogelijke doen om tot snelle levering van de treinen te komen. Eventueel horen claims daar ook bij. Het is aan HSA en NS om te bepalen in hoeverre een claim tegen een materieelleverancier kansrijk is of dat een minder juridische opstelling tot betere resultaten kan leiden. NS heeft uiteindelijk geen claim bij AnsaldoBreda ingediend.

22. Kunt u uiteenzetten wat u in uw brief bedoelt met de uitspraak dat er "goede voortgang" is in de productie van V250 treinen bij AnsaldoBreda, terwijl u in de voortgangsrapportage meldt dat de levering van het V250-materieel vertraging heeft opgelopen?

22. Er is sprake van goede voortgang in die zin dat de productie van negentien treinen in Italië, bestemd voor de HSL-Zuid, voortvarend wordt aangepakt. Tevens rijden er inmiddels drie AnsaldoBreda treinen in Nederland voor testprogramma's. Ondanks de geboekte voortgang heeft HSA mij laten weten dat er vertraging is opgetreden bij het beschikbaar komen van de treinen voor inzet in de HSA dienstregeling.

23. Hoeveel vertraging heeft de bouw van de V250-treinen opgelopen in de verslagperiode? Kunt u aangeven of en zo ja welke gevolgen de opgelopen vertraging in de levering van V250-materieel van AnsaldoBreda heeft?

23. AnsaldoBreda heeft de volledige verantwoordelijkheid voor certificering en toelating van de treinen. De complexiteit van certificering in relatie tot een gehele nieuwe infrastructuur met nieuw beveiligingssysteem en een geheel nieuwe trein heeft geleid tot enkele maanden vertraging. HSA heeft mij gemeld dat volgens de huidige planning in 2011 de eerste V250-trein wordt overgedragen aan HSA. Dan wordt ook het ritme van levering van opvolgende treinen bekend. De leasemaatschappij NSFSC is in overleg met AnsaldoBreda om versnelling in de planning te krijgen.

24. Kunt u aangeven tussen wie er discussie plaatsvindt over het moment waarop de treinen van AnsaldoBreda worden ingezet? Waar gaat de discussie over? Welke rol ziet u voor uzelf weggelegd in die discussie?

24. De V250-treinen worden door HSA geleased. De leasemaatschappij NSFSC heeft contractafspraken met AnsaldoBreda. De uitvoering van het contract is een zaak van deze twee partijen. Het is aan HSA om te bepalen op welke route zij de eerste V250-trein gaan inzetten zodra de treinen worden geleverd. HSA heeft mij gemeld de V250-treinen zo snel mogelijk in te zetten.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO-2010/4702

25. Wat is de juridische deadline voor AnsaldoBreda? Welke partij kan AnsaldoBreda aansprakelijk stellen bij het overschrijden van deze deadline?

25. Voor de situatie ten aanzien van de verantwoordelijkheden rond het beschikbaar komen van de treinen verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 21.

#### Fyra

26. Is het juist dat reizigers met een NS-jaarkaart recht hadden op reizen in de Fyra? Zo ja, kunt u dit toelichten? Hoe gaat u zorgen voor genoegdoening aan reizigers die onterecht in de Fyra zijn geweigerd?

26. Iedere reiziger die met de Fyra wil rijden is volgens de algemene voorwaarden van NS Hispeed verplicht een toeslag te betalen. De NS jaar(traject)kaart van NS Reizigers B.V. kent haar eigen vervoervoorwaarden. Hierin staat dat deze kaart geldig is op al het geboden vervoer per trein met uitzondering van Thalys en HST (High Speed Train). Dit zorgde destijds voor verwarring en is aan de orde geweest tijdens het algemeen overleg HSL-Zuid van 11 november 2009. In mijn brief (kamerstuk 22026 – 307) heb ik uw Kamer gemeld dat ik NS Reizigers heb gevraagd of zij aan haar voorwaarden wil toevoegen dat deze uitzondering ook geldt voor de Fyratreinen. NS Reizigers heeft haar algemene voorwaarden aangepast en gaat op de Jaarabonnementen nog duidelijker aangeven waar informatie over de geldigheid van deze abonnementen te vinden is.

NS Hispeed heeft mij laten weten dat toeslagen die zijn gekocht voor de periode september 2009 – maart 2010 in beginsel niet tegen geld kunnen worden ingewisseld. Deze toeslag is volgens NS Hispeed rechtmatig geheven. NS Hispeed heeft echter gemeld altijd bereid te zijn om naar individuele klachten te kijken. Indien daar aanleiding voor is, zal coulant worden omgegaan met verzoeken van deze groep reizigers om teruggave van reeds gekochte toeslagen voor de periode september 2009 – maart 2010. Dit is conform de normale klachtafhandeling.

#### Bediening

27. Wat is uw oordeel over de aankomstpunctualiteit van 25,8% van de Thalys in december 2009? Wat is de oorzaak van dit lage percentage?

27. De Thalys is op 13 december 2009 gestart met het rijden via de HSL-Zuid. In tegenstelling tot de Fyra heeft voor de start van de dienstregeling met de Thalys geen uitgebreid proefbedrijf plaatsgevonden. De bestaande dienstregeling van de Thalys over het conventionele net moest immers blijven doorgaan. De Thalysgroep heeft ervoor gekozen om eventuele kinderziekten in de combinatie van trein en baan en het beveiligingssysteem op te lossen tijdens de eerste weken van de nieuwe dienstregeling over de HSL-Zuid. Daarnaast ondervond de Thalys treindienst ook de consequenties van aanhoudend streng winterweer in heel Europa. Samen leidde dit tot het in de vraag genoemde percentage. HSA heeft mij laten weten dat op dit moment de trein-baan integratie soepeler verloopt en de uitval is geminimaliseerd. Ook het punctualiteitspercentage is geklommen naar 65% op dit moment.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGMo-2010/4702

28. Wat zijn de resultaten van uw overleg met uw Belgische ambtsgenoot van 10 maart 2010?

28. Ik heb met mijn Belgische collega afgesproken niet te communiceren vóór half mei over de HSL-gerelateerde onderwerpen. Tijdens het algemeen overleg van 18 mei zal ik u nader berichten over de resultaten van dit gesprek. Met betrekking tot het vinden van een alternatief voor de Beneluxtrein, verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 33.

29. Kunt u aangeven vanaf welke datum de Fyra één keer per uur naar Brussel gaat rijden?

29. De IC Brussel of Beneluxtrein rijdt momenteel eenmaal per uur via Den Haag, Dordrecht en Roosendaal en blijft in de dienstregeling 2011 deze route vooralsnog houden. Voor een uitbreiding van de dienstregeling van de Fyra tot Brussel is een samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS nodig. De Belgische vervoerder NMBS wil vooralsnog wachten tot de V250-treinen van AnsaldoBreda beschikbaar zijn vóór de verbinding Amsterdam – Brussel wordt opgestart.

30. Waarom gaat de HSL eind 2010 slechts eenmaal per uur naar Brussel rijden? Is dit conform de concessie? Kan een lijn met een dergelijk lage frequentie wel een succes worden?

30. In de eindsituatie zal de Fyra treindienst met de V250-treinen – net als de huidige IC Brussel – eenmaal per uur via de HSL-Zuid van Amsterdam naar Brussel en vice versa rijden. Daarnaast zal HSA nog dit jaar de frequentie van Thalys, die rijdt van Amsterdam via Brussel naar Parijs, verhogen naar 10 x per dag. De reiziger heeft daarmee vaker dan nu de mogelijkheid een snelle trein naar Brussel te nemen en een reistijdwinst die kan oplopen tot een uur. Daarnaast is de HSL ook in gebruik voor binnenlandse routes, zodanig dat in de eindsituatie er elke 10 minuten een hogesnelheidstrein zal gaan rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Dit is conform de afspraken in de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet. HSA heeft mij laten weten van mening te zijn dat met deze frequenties de markt vraag volledig wordt afgedekt.

31. Bent u bereid de analyse van de landsadvocaat over de aanschaf van de extra trein door België naar de Kamer te sturen? Zo nee, waarom niet?

31. Nee. Adviezen van de Landsadvocaat betreffen beleidsinformatie die wordt gebruikt bij beleidsbeslissingen. Deze adviezen worden niet openbaar gemaakt.

32. Kunt u aangeven wat de huidige stand van zaken is rondom het behoud van de Beneluxtrein?

32. Ik verwijs hiervoor naar de beantwoording van vraag 29.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMo-2010/4702

33. Kunt u aangeven over welk alternatief voor de Beneluxlijn u op 10 maart 2010 met uw Belgische ambtgenoot heeft gesproken?

33. In het gesprek met mijn Belgische collega op 10 maart 2010 heb ik gesproken over de inleg van een tweede stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen over het conventionele spoor naast de bestaande stoptrein die momenteel al ieder uur rijdt tussen deze twee steden. De tweede trein kan het traject Roosendaal – Antwerpen sneller afleggen doordat deze trein in Antwerpen door de tunnel rijdt. Naast een kortere route zouden ook twee stations in Antwerpen niet worden aangedaan.

34. Kunt u aangeven hoe het besluitvormingsproces rond vervanging van de Beneluxtrein eruit ziet? Kunt u inzicht geven in de doorlooptijd van een besluit over de Beneluxtrein?

34. Het besluit tot vervanging van de Beneluxtrein zal uiteindelijk door NS Internationaal genomen worden. Ik heb met NS afgesproken dat het opheffen van de Beneluxtrein niet zal plaatsvinden voordat de HSL diensten op stoom zijn gekomen. Inmiddels is duidelijk dat de Beneluxtrein in 2011 nog zal rijden.

35. Welke reistijd zou een eventuele snelle stoptrein Roosendaal - Antwerpen hebben?

35. Het is nu nog niet te zeggen wat de daadwerkelijke reistijd van een snelle stoptrein zou zijn: dit is afhankelijk van de manier waarop deze trein uiteindelijk in België en in Nederland uit de capaciteitsverdeling komt en in de dienstregeling wordt opgenomen. In ieder geval zal er via de HSL-Zuid een snellere reismogelijkheid zijn.

36. Is het punctualiteitsprobleem van de Beneluxtrein met de genomen maatregelen nu daadwerkelijk opgelost?

36. NS Internationaal heeft de afgelopen periode een aantal maatregelen genomen zoals het inzetten van nieuwe TRAXX-locomotieven en het oplossen van vertragingen bij knooppunten in samenwerking met NMBS en ProRail. NS Internationaal verwacht dat de punctualiteit met de genomen maatregelen verder zal toenemen. De startende treinen vanuit Brussel laten door deze maatregelen al een hogere punctualiteit zien. Samen met NedTrain is NS Internationaal bezig met het verbeteren van de vertrekpunctualiteit vanaf de werkplaats Watergraafsmeer. Daarnaast ziet NS Internationaal geen verval meer in de punctualiteit tussen Schiphol en Den Haag door een gewijzigde spoorafhandeling te Leiden in overleg met NS en ProRail. Echter het baanvak waar de Beneluxtrein op rijdt, is één van de drukste van Nederland.

Infrastructurele verstoringen, vertragingen als gevolg van overige vervoerders en zware goederentreinen vanaf Kijfhoek hebben dan ook altijd meteen een grote impact op de punctualiteit. NS Internationaal heeft mij gemeld dat de intercity Brussel haar volledige aandacht blijft behouden en dat daar waar verbetering mogelijk is, dit meteen wordt toegepast.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VenW/DGMo-2010/4702

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings