

Vergaderjaar 2009–2010

22 026

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

Nr. 313

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2010

Hierbij bied ik u het zesentwintigste voortgangsrapport (VGR 26) HSL-Zuid aan.¹

Het rapport behandelt de verslagperiode 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009. Ik zal mij in deze brief beperken tot een weergave van de laatste stand van zaken ten aanzien van het vervoer over de HSL-Zuid, de geluidsproblematiek, de infrastructuur en de risicoreservering.

Tijdens het algemeen overleg van 9 februari 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 99) heb ik u toegezegd uw Kamer bij de aanbidding van het voortgangsrapport HSL-Zuid ook te informeren over de situatie op de Beneluxlijn. Met deze brief doe ik deze toezegging gestand.

1. Stand van zaken vervoer

Start commercieel vervoer Amsterdam–Rotterdam

HSA is op 7 september 2009 gestart met het aanbieden van reizigersvervoer over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt de Fyra met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. In beide richtingen voert HSA op werkdagen een uurdienst uit. De maximale rijsnelheid bedraagt 160 km/uur, de reistijd is door de hogere snelheid afgenomen van 1 uur en 10 minuten naar circa 41 minuten.

Ten aanzien van de bezettingsgraad dient onderscheid gemaakt te worden tussen spits en dal. Tussen september 2009 en februari 2010 zijn er 260 000 reizen gemaakt met de Fyra. Gemiddeld zijn er 80 klanten per trein per dag. De verhouding tussen spits en dal is daarbij 100/50. De gemiddelde bezettingsgraad voor de Fyra is 15%. Ter vergelijking: NS heeft na 170 jaar rijden een gemiddelde bezettingsgraad van 29%. De Fyra rijdt voorlopig nog slechts met een frequentie van één trein per richting

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

per uur. Daarbij was er de afgelopen maanden om diverse redenen sprake van onderbrekingen van de dienstregeling (o.a. een week geen treinen vanwege een technisch defect aan de infrastructuur en de algemene problemen vanwege het winterweer).

De aankomstpunctualiteit van de Fyra in 2009 was cumulatief 79,2%. De aankomstpunctualiteit van het toewijsbare deel aan HSA in 2009 was cumulatief 96,4%. De uitval van de Fyra in 2009 was 9,9%.

Vanaf april 2010 zal de Fyra ook in de weekeinden gaan rijden. Voorts is het de bedoeling dat de Fyra eind 2010 één keer per uur van en naar Brussel gaat rijden (omklappen Benelux). Of deze planning gehaald wordt is afhankelijk van een goed verloop van het testprogramma dat moet worden uitgevoerd. Verdere groei van de binnenlandse bediening is voorzien in 2011, afhankelijk van de komst van het V250 materieel.

Start commercieel vervoer Amsterdam–Brussel–Parijs

Met ingang van de nieuwe dienstregeling 2010 zijn op 13 december 2009 de Thalysdiensten op Amsterdam–Brussel–Parijs (zeven treinen per richting per dag) gestart. Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met het gelijktijdig gebruik van het tracé Schiphol–Rotterdam (Thalys en HST-Prio) wordt hier vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur. De reistijd Amsterdam–Parijs is door gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur afgenomen van 4 uur en 9 minuten naar 3 uur en 18 minuten. De reistijd Rotterdam–Antwerpen is teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten.

Met de Thalys zijn tussen december 2009 en februari 2010 115 000 reizen gemaakt. Gemiddeld zijn er 190 klanten per trein per dag. Ook bij de Thalys is de verhouding tussen spits en dal 100/50. De bezettingsgraad voor de Thalys was in januari 2010 60% en in februari 2010 65%. De aankomstpunctualiteit van Thalys in december 2009 was 25,8%, het uitvalpercentage was 7,4%.

HSA is van plan de dienstregeling van de Thalys tussen Amsterdam en Parijs in 2010 als volgt uit te breiden:

- per april naar 8 treinen per richting per dag;
- per september naar 9 treinen per richting per dag;
- per december naar 10 treinen per richting per dag.

AnsaldoBreda V250

Ten aanzien van de hogesnelheidstreinen die HSA bij AnsaldoBreda heeft besteld is de stand van zaken als volgt. De derde V250 trein heeft Nederland inmiddels bereikt en er is goede voortgang in de productie in Italië. AnsaldoBreda heeft bevestigd de volledige verantwoordelijkheid te hebben en te nemen voor certificering en toelating van de treinen. Daarbij zal zwaar worden geleund op de kennis en capaciteit van HSA en NOBO's in Nederland en België. Op dit moment vinden er discussies plaats over de planning van de eerste trein en het ritme van levering van de opvolgende treinen.

Overleg met België

Het moeizame overleg tussen Nederland en België over de uitvoering van het in 2005 bereikte compromis over de bediening van Den Haag en Breda en de langere reistijden in België is in de verslagperiode voortgezet. In een gesprek met mijn Belgische ambtsgenoot op 28 oktober 2009, waarbij

ook de president-directeur van NMBS, de heer Descheemaecker aanwezig was, zijn de afspraken omtrent de aanschaf van het extra benodigde treinstel door België erkend. Er werden echter meerdere juridische bezwaren aangevoerd tegen de aanschaf van het treinstel en als grond waarom NMBS niet mee zou hoeven te werken aan de bediening van Den Haag en Breda. Deze bezwaren zijn door de Landsadvocaat geanalyseerd. De resultaten van de analyse zijn met België gedeeld.

Op 10 maart 2010 heeft een open en constructief vervolggesprek plaatsgevonden met mijn Belgische ambtsgeenoot. Naast de aanschaf van het extra benodigde treinstel is tijdens dit gesprek ook de realisatie van een alternatief voor de Beneluxlijn, naast de bestaande stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen aan de orde gekomen.

2. Stand van zaken Geluidsproblematiek

Bij brief van 9 maart 2010 (kamerstuk 22 026, nr. 312) heb ik uw Kamer uitgebreid geïnformeerd over de conclusies van de tweede serie metingen door TNO, heb ik uw Kamer de antwoorden op 23 kamervragen doen toekomen en heb ik maatregelen ter voorkoming van toekomstige overschrijdingen van de geluidsnormen aangekondigd.

De belangrijkste conclusie uit het rapport van TNO is dat de geluidsproductie van de Thalys bij hogere snelheid (285 km/uur) aansluit bij de aannames zoals gehanteerd bij de berekeningen van het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit. Bij relatief lage snelheden (160 km/uur) is de invloed van de afwijkende spoorconstructie hoger. Dit komt doordat de effectiviteit van het akoestisch geslepen spoor toeneemt naarmate de snelheid van de trein hoger is. Het geluid achter de schermen is zowel voor het tijdelijke materieel bij 160 km/uur als de Thalys bij 160 km/uur hoger dan op basis van het rekenmodel wordt berekend. Echter, bij de Thalys is het verschil aanzienlijk kleiner dan voor het tijdelijke materieel.

Deze conclusies duiden erop dat de treinen op de HSL bij hoge snelheid, dit zijn in de definitieve situatie de beoogde snelheden, doen wat ze moeten doen. De berekeningen die zijn gemaakt bij het ontwerpen van de baan zijn uitgegaan van deze hoge snelheden. Gelet op het feit dat in de tijdelijke situatie het tijdelijke materieel meer geluid produceert dan verwacht, heb ik reeds aangekondigd dit tijdelijke materieel stiller te maken. Dit is ook nodig om ervoor te zorgen dat in 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het tracébesluit wordt gebleven. Zie mijn brief van 13 november 2009 (kamerstuk 22 026, nr. 306). Het stiller maken van het huidige tijdelijke materieel heeft dan ook de hoogste prioriteit.

Een aantal mogelijkheden is bekeken om de HST-Prio rytuigen stiller te maken. Twee mogelijke opties worden uitgewerkt. Dit zijn het plaatsen van LL-blokken en het afschakelen van de blokkenrem. Omdat bij de afgeschakelde blokkenrem sprake is van een grotere geluidsreductie en een snelle ombouw geniet deze optie de voorkeur. Omdat niet zeker is dat de afgeschakelde blokkenrem toegelaten wordt, is er voor gekozen om ook het traject van ombouw met LL-blokken in gang te zetten als terugvaloptie. Deze maatregel is al wel toegelaten.

Remproeven met de afgeschakelde blokkenrem in februari zijn goed verlopen, de laatste veiligheidsbeschouwingen vinden nu plaats en als ook deze positief uitvallen is de toelating door IVW na een positief advies van de NOBO voorzien per begin april. De ombouw van het tijdelijke materieel kan daarna in twee à drie weken plaatsvinden. Door deze snelle ombouw is het mogelijk dat eind mei vier stammen met zeven rytuigen die nu op de HSL-Zuid rijden, stiller zijn. Dit geldt dan ook voor het

materieel dat eind 2010 extra op de HSL-Zuid, tussen Amsterdam en Breda, zal worden ingezet. Nadat dit stiller gemaakte materieel is ingezet zal TNO metingen uitvoeren naar de effectiviteit van de maatregel. Ook zullen metingen aan het hogesnelheidsmaterieel (AnsaldoBreda) op het HSL-spoor en metingen op diverse locaties vlak achter de geluidsschermen worden verricht. Verder heb ik ProRail gevraagd om voor het bereiken van de volledige dienstregeling met hogesnelheidsmaterieel de effectiviteit van de geluidsschermen te meten.

3. Stand van zaken infrastructuur

Electro Magnetische Compatibiliteit (EMC)

Het onderzoek door ProRail naar de EMC risico's «aanraakspanning» en «directe verstoring treindetectie» is in de verslagperiode afgerond. Om het EMC probleem structureel te kunnen oplossen is besloten tot de bouw van een viertal extra AT stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in de eerste helft van 2011. Randvoorwaardelijk daarbij is dat het NS VIRM-1 materieel aangepast wordt, in elk geval bij gebruik van treinen tot 1.000A. Het gesprek hierover met NS Reizigers is gestart.

In afwachting van de oplevering van de AT-stations en de aanpassingen in het VIRM-1 materieel is besloten tot een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen om het ingroeimodel voor het vervoer van HSA in de komende twee jaar te kunnen faciliteren.

Naast de hierboven beschreven EMC risico's leidde in de verslagperiode een aanvullend EMC risico tot het per 30 september 2009 stilleggen van het vervoer op de HSL-Zuid ten noorden van Breda. Na het treffen van tijdelijke maatregelen is vanaf 6 oktober 2009 voor het noordelijke deel en vanaf 16 oktober 2009 voor het zuidelijke deel de baan weer vrijgegeven en kon het vervoer worden hervat.

Claims van de Staat inzake Rijkswatering

Ten aanzien van de claim Rijkswatering heb ik besloten deze niet verder door te zetten. De kansen op succesvolle afronding zijn te gering.

4. Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 26 is het potentiële beroep (50% waarde) op de risicoreservering toegenomen van € 41 mln naar € 51 mln. Deze toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door aanvullende maatregelen voor EMC, potentiële kosten voor geluidswering en hogere schade-uitkeringen (Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4). Voor de Betuweroute is het potentiële beroep op de risicoreservering niet gewijzigd.

Dit leidt tot het volgende beeld van de per 31 december 2009 naar verwachting nog aan de risicoreservering te onttrekken middelen:

	90% waarde	50% waarde
Betuweroute	0 mln.	0 mln.
HSL-Zuid	84 mln.	51 mln.
Totaal	84 mln	51 mln.

¹ De risicoreservering heeft betrekking op de aanleg van de HSL-Zuid. Hierin wordt geen rekening gehouden met vervoersrisico's.

Per einde van de verslagperiode was in de risicoreservering¹ nog een

ruimte van € 76 mln. De lopende ontwikkelingen in beide projecten zijn voor mij aanleiding om deze ruimte van € 76 mln te handhaven.

In de hierboven gerapporteerde prognose is een bedrag voor EMC maatregelen begrepen van circa € 25 mln. In het eerste kwartaal van 2010 is duidelijk geworden dat de voorziene maatregelen duurder uitvallen dan per eind 2009 werd voorzien. Daarnaast is uit de onderzoeken gebleken dat nog aanvullende maatregelen vereist zijn. Volgens de actuele inzichten leiden de hogere kosten en de extra maatregelen tot een toename van circa 12 mln. De totale kosten van de nu voorziene noodzakelijke EMC maatregelen bedragen derhalve volgens de actuele inzichten € 37 mln. Ik verzoek de Kamer derhalve in te stemmen met een onttrekking uit de risicoreservering voor dit bedrag, zodat gedurende 2010 en 2011 de verplichtingen voor het treffen van EMC maatregelen kunnen worden aangegaan.

Het valt niet uit te sluiten dat nog verdere aanvullende EMC maatregelen moeten worden getroffen, maar hierover bestaat nog onzekerheid ten aanzien van de aard, de noodzaak en de omvang.

5. Stand van zaken Beneluxlijn

Tijdens het algemeen overleg van 9 februari 2010 heb ik uw Kamer toegezegd u te informeren over de stand van zaken op de Beneluxlijn. NS Internationaal heeft mij de volgende informatie verstrekt over de treindienst.

Verbetermaatregelen

NS Internationaal heeft inmiddels de volgende acties uitgevoerd om de punctualiteit van de Beneluxlijn te vergroten en de uitval van treinen te verminderen:

- Om de betrouwbaarheid te vergroten en (daardoor) meer ruimte te maken voor het benodigde extra onderhoud, zijn alle verouderde locomotieven type 11 vervangen door Traxx-locomotieven. In het begin kenden deze Traxx-locomotieven veel kinderziektes, maar dankzij intensieve inspanningen zijn de kinderziektes vrijwel overwonnen. Om de laatste storingen te verhelpen zal er op korte termijn een software update geïnstalleerd worden.
- De op de Benelux geïnstalleerde «bio-bak» toiletten kennen nog enkele technische problemen, wat in het ergste geval kan leiden tot uitval van treinen indien alle toiletten niet meer functioneren. Inmiddels zijn de problemen inzichtelijk gemaakt en wordt gezamenlijk met NedTrain en de leverancier van de bio-bakken gewerkt aan oplossingen. De verwachting is dat de problemen in het tweede kwartaal 2010 verholpen zullen zijn.
- Nedtrain heeft maatregelen getroffen om het onderhouds- en keerproces in Watergraafsmere robuuster en meer punctueel te maken. Dit heeft geleid tot een product met minder uitval als gevolg van technische issues.
- Een lage startpunctualiteit leidt tot meer punctualiteitsverlies op de rest van het traject. Samen met de NMBS zijn maatregelen genomen om de eerste drie startende treinen vanuit Brussel te verbeteren. Inmiddels hebben deze maatregelen geleid tot een stijging van de vertrekpunctualiteit. In het tweede kwartaal 2010 zullen de maatregelen afgerond worden.

Punctualiteit

De gemiddelde punctualiteit van de uitgaande treinen richting Brussel is in 2009 uitgekomen op 82,6%. De gemiddelde punctualiteit van de binnenkomende treinen richting Amsterdam is uitgekomen op 74,5%. In de maanden december 2009 en januari 2010 is ook de Beneluxlijn door het winterweer getroffen. In de maand februari is de stijgende lijn weer gevonden. Voor een totaaloverzicht van de maandelijks gerealiseerde punctualiteitscijfers op de Beneluxlijn verwijs ik u naar de bijlage 2.¹

Aanvullende maatregelen

NS Internationaal is blij met de stijgende lijn, maar nog niet tevreden over de huidige punctualiteit van de Benelux. Een aantal vervolgcacties is daarom inmiddels in gang gezet. Zo is in overleg met Prorail en NSR gezocht naar een oplossing voor een conflict tussen de Beneluxtrein en een binnenlandse reizigerstrein. Dit heeft geleid tot een meer punctuele afhandeling van de treindienst voor beide partijen. Daarnaast is door NS Internationaal aan de Belgische collega's de nodige documentatie geleverd met betrekking tot het verhelpen van storingen aan rijkstroken en locomotieven.

Ik blijf met NS Internationaal de punctualiteit van de Beneluxlijn nauwlettend volgen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.