

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?

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?

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?

4

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

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?

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?

7

De geluidproductie van het tijdelijk materieel is als gevolg van extra onderhoud aan de wielen, ten opzichte van de inschatting van het eerste meetrappart verminderd. 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?

8

Uit de immisieberekeningen 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?

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?

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?

11

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

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?

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?

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?

15

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

16

Kunt u aangeven of een (tijdelijke) verdere verlaging van de maximum-snelheid 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?

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?

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?

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?

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?

AnsaldoBreda

21

Waarom maakt u in uw brief bij de 26^e 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?

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?

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?

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?

25

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

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?

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?

28

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

29

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

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?

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?

32

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

33

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

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?

35

Welke reistijd zou een eventuele snelle stoptrein Roosendaal – Antwerpen hebben?

36

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