

Lijst van vragen

1

Welke mogelijkheden en onmogelijkheden biedt de huidige Europese wetregelgeving om andere vervoerders op de Hogesnelheidslijn-Zuid (hierna: HSL-Zuid) toe te laten respectievelijk te weren?

2

Welke mogelijkheden en onmogelijkheden biedt de huidige Europese wetregelgeving om een exclusieve concessie voor het vervoer over de HSL-Zuid te gunnen aan één partij?

3

Is het u bekend of Deutsche Bahn of andere partijen (formele) stappen hebben genomen voor het onderhouden van een reguliere dienst tussen Amsterdam en Londen? Zo ja, welke?

4

Welke rol speelt u in een eventuele procedure over potentiële nieuwe toetreders op het HSL-traject en op welke wijze is deze procedure ingericht?

5

Kunt u de Kamer uiterlijk 15 juni 2011 informeren over de aangepaste business case van het bedrijf High Speed Alliance (hierna: HSA)?

6

Welke onderdelen van de concessie van HSA worden niet gehandhaafd zo lang HSA niet over voldoende treinen kan beschikken? Wat is in dit verband «voldoende treinen»

7

Als uw verwachting uitkomt dat eind 2011 of voorjaar 2012 het V-250 materieel daadwerkelijk rijdt, is dat dan ook het moment waarop de concessie weer volledig gehandhaafd zal worden?

8

Waarop baseert u de stelling dat het uw ambtsvoorganger en de Kamer samen waren die een besluit hebben genomen over uitstel van betaling voor HSA?

9

Wat is de stand van zaken van de herziening van de business case van HSA?

10

Waaruit bestaan de «specifieke activiteiten» die spoorbeheerder ProRail nog enkele jaren zal verrichten tot aan het moment dat het vervoers-systeem volledig en stabiel functioneert? Kunt u inzicht geven in de omvang van deze activiteiten en of deze inzet ten koste gaan van andere activiteiten van ProRail?

11

Kunt u verduidelijken en specificeren welke «restactiviteiten» nog worden voorzien ten aanzien van de aanleg van de HSL-Zuid en welke kosten en opbrengsten in dat kader per activiteit nog worden geraamd?

12

Kunt u, gelet op de gerapporteerde stijging van de bezettingsgraad van zowel de Fyra als de Thalys in de verslagperiode, exact aangeven wat de afzonderlijke bezettingsgraden waren van de Fyra- en Thalystreinen aan begin en eind van de verslagperiode?

13

Hoe verklaart u de groei van het aantal reizigers in 2010 bij Thalys en Fyra? Heeft dit te maken met de verlaging van tarieven, uitbreiding van de dienstregeling of verbetering van het reisproduct?

14

Hoe worden, gelet op de melding dat ongeveer tachtig procent van de reizigers reizen met Fyra en Thalys met een zeven of hoger waarderen, Fyra en Thalys afzonderlijk gewaardeerd door honderd procent van de reizigers?

15

Wat is het einddoel voor wat betreft het aantal reizen over de HSL en wanneer zou dat gehaald moeten worden?

16

Wat was het oorspronkelijke doel voor wat betreft het aantal reizen over de HSL in de jaren 2009 en 2010?

17

Wat is het effect van het tijdelijk verlagen van de tarieven op het aantal reizigers?

18

Kan de ontwikkeling van de reizigersaantallen in 2009 en 2010 voor de Fyra en Thalys ook worden uitgedrukt in termen van gemiddelde bezettingsgraad?

19

Hoe verhouden de aankomstpunctualiteitscijfers van de Fyra en de Thalys in 2010, van 82,9 procent respectievelijk 55,6 procent, zich tot de in een voetnoot bij de aanbiedingsbrief voortgangsrapportage 28 HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026 nr. 332) genoemde «aan HSA toewijsbare aankomstpunctualiteit» van 96,8 procent? Wie moet het overige gebrek aan punctualiteit worden toegewezen en welke redenen liggen aan het resterende gebrek aan punctualiteit ten grondslag? Ligt hier een relatie met de beschikbaarheid van de infrastructuur van de HSL, waarvoor de Staat een beschikbaarheidsvergoeding van ongeveer 140 mln. per jaar aan Infraspeed betaalt?

20

Worden er maatregelen genomen om de aankomstpunctualiteit op de HSL-Zuid structureel te verbeteren? En zo ja, welke?

21

Is een uitval van HSL-treinen van bijna 6 procent, één op de twintig binnenlandse treinen rijdt niet, een percentage dat aanleiding vormt voor het nemen van maatregelen? Zo nee, is het uitvallen van één op de

twintig treinen iets wat reizigers moeten incalculeren? Zo ja, wat zal door wie worden ondernomen om het uitvalpercentage te beperken?

22

Kunt u een totaaloverzicht presenteren van alle geschilpunten die tot op heden aan de Kamer zijn gemeld in het HSL-dossier tussen de Staat en derden (onderbouwaannemers, infraprovider, vervoerder etc.) waarin duidelijk wordt wat de inhoudelijke en financiële inzet is en wat de afloop c.q. de actuele stand van zaken is? Kan in de voortgangsrapportages voortaan ook een standaardoverzicht worden opgenomen van alle afgehandelde HSL-Zuid claims van de afgelopen vijf jaar, waarin duidelijk wordt wat de inzet was, wat de uitkomst was en wat er feitelijk is betaald en ontvangen door de Staat?

23

Waarop was het optimisme in de 24^{ste} en 25^{ste} voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026 nr. 293 respectievelijk 303) gebaseerd dat de Staat de claims Rijkswatering en geluidsschermen Brabant op de onderbouwaannemers zou kunnen verhalen?

24

Wat was de inzet (inhoudelijk en qua financieel belang) van de claim Rijkswatering en waarom bleek de bewijsvoering te complex zoals vermeld in voortgangsrapportage 27 (Kamerstuk 22 026 nr. 323)?

25

Wat was de inzet (inhoudelijk en qua financieel belang) van de claim geluidsschermen Brabant en hoe groot is de schadevergoeding die de Staat – ondanks het feit dat de Staat in het ongelijk is gesteld – toch is toegekend?

26

Kan ten aanzien van het geschilpunt «non traction power» alsnog worden toegelicht waarom in de vorige voortgangsrapportage werd gemeld dat de claim van Infrasppeed grotendeels was afgewezen en de claim van de Staat voor de helft was toegewezen?

27

Kunt u – in aanvulling op de beantwoording van feitelijke vragen d.d. 6 januari 2011 over de financiële stand van zaken met betrekking tot HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026 nr. 324) – nader inhoudelijk toelichten op welke wijze het spoorbudget in totaal met circa 420 mln. in de periode 2009–2013 kan worden gekort, zonder dat dat gevolgen heeft voor de spoorprestaties of de staat van onderhoud van het spoor?

28

Hoeveel geld is er vanuit de Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS) in HSA gestoken met als achterliggend doel HSA niet failliet te laten gaan? Kan worden uitgesloten dat het overmaken van dit geld ten koste is gegaan van de reizigers van de NS? Waarom wel of niet?

29

Krijgt ProRail een vergoeding voor de activiteiten die verricht worden voor de HSL-Zuid? Zo ja, hoe hoog is deze en voor welke activiteiten? Zo nee, waarom krijgt de Infraprovider wel kosten vergoed en ProRail niet?

30

Van welke «derden» en om welke reden is in 2010 nog 4,6 mln. ontvangen? Waarom leidt deze ontvangst van 4,6 mln. automatisch tot het ophogen van het uitgavenbudget van de HSL-Zuid?

31

Kunt u aangeven hoeveel geld erin het kader van de risicoreservering op dit moment in de begroting is geraamd? Waar in de rijksbegroting kan de Kamer dit bedrag terugvinden?

32

Hoe kan het dat op artikel 17 van de begroting Infrastructuurfonds 2011 voor de jaren 2011–2013 nul euro wordt geraamd voor het project HSL-Zuid terwijl in de voortgangsrapportage nog melding wordt gemaakt van restactiviteiten?

33

Wat gebeurt er met het restant van de risicoreservering als deze niet volledig wordt uitgeput, respectievelijk hoe wordt een beroep op de risicoreservering gedekt als er onvoldoende middelen over blijken te zijn?

34

Staan tegenover de verhoogde geraamde ontvangsten van HSA in de periode 2021–2024 ook extra uitgaven in het Infrastructuurfonds gepland?

35

Wat is het reistijdverlies indien treinen bij de diverse overgangen van het HSL-traject naar het conventionele spoor een snelheid van 90 km/u aanhouden in plaats van 130 km/u?

36

Welke extra veiligheidsrisico's worden er genomen als de treinen bij de overgangen van en naar het conventionele spoor 130 km/u mogen rijden in plaats van 90 km/u?

37

Is het waar dat de punctualiteit is afgenomen toen de bediening van het station Breda startte? Zo ja, hoe groot is de invloed van de bediening van station Breda en wanneer zijn de problemen opgelost?

38

Worden uitgevallen treinen meegerekend in de aankomstpunctualiteit van Fyra?

39

Zijn de tests voor de toelating van het V250-materieel, die in mei 2011 zouden worden afgerond, inmiddels afgerond? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, wat is de reden van de vertraging? Kunt u tevens aangegeven wanneer de eerste V250-treinstellen inzetbaar zijn?

40

Wanneer verwacht u dat de gehele vloot aan treinstellen voor de HSL inzetbaar zal zijn? Kunt u inzicht geven in de hardheid van deze prognoses?

41

Kunt u voortaan in de voortgangsrapportages een overzicht presenteren waarin duidelijk wordt op welke trajectdelen van de HSL-Zuid, inclusief Den Haag en Breda, op welk moment naar verwachting gestart zal worden met vervoer, met welk materieel, met welke bedieningsfrequentie en welke reistijdwinst dat oplevert?

42

Wanneer is het traject tussen Rotterdam en Amsterdam geschikt voor European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS) level 2 en daarmee voor hogere snelheden tot 300 km/h?

43

Wat maakt dat ERTMS level 2 tussen Rotterdam en Breda wel in gebruik is en tussen Schiphol en Rotterdam niet?

44

Kan met toepassing van ERTMS level 2 op het traject tussen Schiphol en Rotterdam de hogesnelheidstrein met een maximale snelheid van 300 km/uur rijden?

45

Kunt u aangeven wanneer de Thalystreinen ook tussen Schiphol en Rotterdam met 300 km/u kunnen gaan rijden?

46

Kunt u aangeven of de ombouw van al het binnenlandse en internationale treinmateriaal, voordat het beveiligingssysteem ATB-vv operationeel kan worden, op schema ligt? Betekent dit dat nog resterende snelheidsbeperkingen inderdaad medio 2011 kunnen worden opgeheven?

47

Kan van de verschillende maatregelen, die zijn genomen in het kader van de problematiek van elektromagnetische compatibiliteit (hierna: EMC) zoals de realisatie van vier onderstations, condensatorbanken voor conventioneel spoor, versnelde ombouw conventioneel materieel en aanvullende tijdelijke maatregelen, worden aangegeven wat de kosten zijn en voor wiens rekening die komen?

48

Wat wordt precies verstaan onder de «aanvullende tijdelijke EMC-maatregelen» die u hebt genomen?

49

Is het met deze aanvullende tijdelijke EMC-maatregelen, in combinatie met de bouw en oplevering van vier extra Auto Transformatorstations (hierna: AT-stations) mogelijk om meer treinen van de HSL gebruik te laten maken of dient hiervoor eerst ook het Verlengd InterRegio Materieel-1 (hierna het VIRM-1) te zijn omgebouwd?

50

Welk bedrag is in de 25^{ste} en de 26^{ste} voortgangsrapportages inzake HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026 nr. 303 respectievelijk 313) aan «hogere voorziene kosten voor EMC-maatregelen» ingeboekt?

51

Mag uit de toelichting op de toename van de claim op de risicoreservering worden opgemaakt dat er sinds de 26^{ste} voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026 nr. 313) 27 mln. extra kosten voor rekening van de Staat zijn gekomen (22 mln. in 27^{ste} voortgangsrapportage en 5 mln. in 28^{ste} voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026 nr. 323 respectievelijk 313)?

52

Zijn met deze ophogingen van de claim op de risicoreservering alle extra kosten voor de Staat ter bestrijding van de EMC-problematiek nu volledig gedekt?

53

Kunt u de Kamer een actueel totaalbeeld presenteren van alle kosten tot nu toe en van de nog te verwachten kosten die samenhangen met de EMC-problematiek?

54

Geven de beperkingen voor de dienstregeling als gevolg van de EMC-problematiek, zoals vermeld op pagina 7 van de voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026 nr. 332), recht op schadevergoeding?

55

Is er met de nu genomen maatregelen nog ruimte voor uitbreiding van de dienstregeling op de HSL-Zuid op korte termijn?

56

Kunnen na oplevering van de AT-stations meer treinen van de HSL-Zuid gebruik gaan maken of wordt dit effect pas merkbaar wanneer ook het VIRM-1 is omgebouwd in 2013?

57

Zijn bij de metingen aan het overige materieel, die volgens de aanbiedingsbrief bij de 27^{ste} voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026 nr. 323) plaatsvonden in het najaar van 2010, nog meer problemen ontdekt? Hoe verhouden deze metingen zich tot het meetprogramma dat blijkt pagina 8 van de 28^{ste} voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026 nr. 332) in het 3e kwartaal van 2011 wordt afgerond?

58

Wat is de actuele stand van zaken op het «EMC-dossier»?

59

Wat is de relatie tussen de EMC-problematiek en het al dan niet in gebruik nemen van ERTMS level 2 tussen Schiphol en Rotterdam?

60

Komen de kosten die moeten worden gemaakt om normoverschrijdingen te voorkomen, gelet op het feit dat uit de 28^{ste} voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026 nr. 332) blijkt dat trillingsmetingen aangeven dat normen worden overschreden bij eventuele toekomstige bebouwing binnen vijftig meter van het spoor ten zuiden van Breda, voor rekening van de gemeente?

61

Is het waar dat de conclusie uit de in de voortgangsrapportage (Kamerstuk 22 026 nr. 332) op pagina 15 genoemde metingen en berekeningen uitgevoerd door TNO, over de geluidsbelasting van kalenderjaar 2011, voorlopige en geen definitieve meetresultaten betreffen? Zo ja, wanneer worden de definitieve meetresultaten naar de Kamer gestuurd?

62

Klopt het dat uit de (voorlopige) resultaten van TNO een opvallend verschil in geluidsniveaus op meerdere plaatsen in Lansingerland is geconstateerd tussen het oost- en het westspoor? Zo ja, wat is daarvan de oorzaak?

63

Klopt het dat HSL-treinen in de ons omringende landen alleen met een lagere snelheid door woonkernen rijden? Zo ja, wat zou in Nederland bij

benadering het totale tijdsverlies en de totale geluidswinst kunnen zijn als dit (ook) hier wordt toegepast?

64

Waarop was de toezegging gebaseerd, die in een eerder stadium is gedaan door uw ambtsvoorganger, dat alle meetresultaten van TNO in september 2010 bekend zouden zijn?

65

Kunt u, gelet op het feit dat de Thalys iets stiller is dan de Fyra bij een gelijke snelheid van 250 km/u, aangeven wat de verschillen in geluidsproductie zijn als beide treinen op maximale snelheid rijden, dus de Thalys 300 km/u en de Fyra 250 km/u?

66

Is het onderzoek van TNO op basis van gevelmetingen in Lansingerland al afgerond?

67

Is het juist dat tot nu toe slechts een deelrapport van het TNO-onderzoek op basis van gevelmetingen is afgeleverd?

68

Wanneer is de derde serie metingen van TNO in Lansingerland verwerkt en mag het eindrapport worden verwacht?

69

Hoe komt u tot de conclusie dat «hieruit blijkt dat de geluidsbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeurswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft»?

70

Hebt u, gelet op het feit dat de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond en TNO eerder van mening verschilden over de door TNO gemeten cijfers en de oorzaken van de opgetreden verschillen, zoals toegezegd afstemming laten plaatsvinden tussen de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond en TNO over de metingen en de onderzoeksresultaten in het kader van de ondervonden hinder in Lansingerland? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, wat is de uitkomst van deze afstemming?

71

Is het juist dat in de brief met toezeggingen van uw ambtsvoorganger d.d. 4 juni 2010 aan de gemeente Lansingerland (kenmerk VENW/BSK-2010/7620) naar aanleiding van het algemeen overleg d.d. 18 mei 2010, de bepaling van de werking van de schermen als een van de doelstellingen van de gevelmetingen werd aangegeven? Welke resultaten zijn er op dit onderdeel te melden? Welke resultaten worden nog verwacht? Acht u het mogelijk dat de schermen aan de oostzijde het geluid naar het westen overbrengen, waardoor daar een hogere belasting optreedt? Geeft u gehoor aan het verzoek van de gemeente Lansingerland om een onderzoek uit te voeren naar het functioneren van de geluidsschermen ter plaatse?

72

Kunt u de Kamer informeren over de nog te geven reactie op de brief van de gemeente Lansingerland d.d. 1 februari 2011 en daarbij tevens aangeven om welke reden deze brief tot op heden nog niet is beantwoord?

73

Kunt u ingaan op de stelling van het Interprovinciaal Overleg in de brief d.d. 2 mei 2011, over onder meer de hoge hinderbeleving door piekgeluid, dat de gevelmetingen hebben aangetoond dat de normen van de World Health Organization voor het voorkomen van slaapverstoring en ontwaakreacties in de nacht met maar liefst vijftien decibel worden overschreden? Kunt u reageren op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg, om:

- een onderzoek naar hinderbeleving bij niet-frequente spoorwegen uit te voeren;*
- een maximum te stellen aan de L(A)max van een spoorlijn in de nacht, op de gevel van woningen, teneinde slaapverstoring en ontwaakreacties te voorkomen;*
- aan te geven hoe om te gaan met situaties waarbij de rekenmodellen andere geluidsniveaus opleveren dan dat er gemeten worden;*
- aan te geven of u bereid bent het reken- en meetvoorschrift zodanig aan te passen, dat voor unieke situaties (zoals de open bak in het HSL-tracé) de berekende niveaus dichter bij de werkelijk gemeten waarden liggen?*

74

Wanneer worden de resultaten van de in het najaar te houden metingen met betrekking tot de geluidsproductie van het op volle snelheid rijdende V250-materieel verwacht?

75

Welke concrete afspraken zijn er gemaakt tijdens de bijeenkomst op 24 februari 2011 met de vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem?

76

Kunt u aangeven hoe de kosten verdeeld zijn tussen de betrokken partijen als het gaat om geluidsverminderende en trillingsverminderende maatregelen bij de gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Breda?

77

Bent u, gezien de overlast die bewoners ervaren, van mening dat de oude geluidsnormen te ruim zijn en dat de noodzaak bestaat deze oude normen aan te scherpen?

78

Kunt u aangeven op welke manier u en uw ambtsvoorganger er bij de Belgische minister en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS op hebben aangedrongen of gaat aandringen dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda zullen worden uitgevoerd?

79

Zijn er ten opzichte van eerdere voortgangsrapportages vorderingen geboekt in de onderhandelingen tussen HSA en NMBS? Wanneer verwacht u de uitkomsten van deze onderhandelingen? Hebt u een rol hierin? Zo ja, welke? Zo nee, betekent dit dat de bediening van Den Haag en Breda afhankelijk wordt van een onderhandelingsresultaat van twee spoorwegmaatschappijen?

80

Hoe lang doet de huidige stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen er nu over? Wat is de tijdswinst die kan worden geboekt als de stoptrein door de spoortunnel bij Antwerpen kan rijden?

81

Is de gebrekkige communicatie met België de oorzaak is van lage punctualiteitscijfers?

82

Heeft het op termijn verhogen van de snelheid op de HSL-Zuid tussen Schiphol en Rotterdam gevolgen voor het (krappe) tijdspad van de Thalystreinen in België?