

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 366

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2012

Conform de Regeling Grote Projecten, bied ik u hierbij de éénendertigste voortgangsrapportage (VGR 31) HSL-Zuid aan 1). Deze voortgangsrapportage behandelt de verslagperiode van 1 januari 2012 tot en met 30 juni 2012. Ik zal mij in deze brief beperken tot de laatste ontwikkelingen rondom dit project en de financiën. Daarnaast wil ik u middels deze brief informeren over de prestaties van de Beneluxtrein.

Laatste ontwikkelingen HSL-Zuid

Op 6 juli 2012, kort na afloop van de verslagperiode, heeft IL&T de Vergunning voor Ingebruikname afgegeven voor de V250 in Nederland. Op vrijdag 14 september 2012 is ook door de Belgische veiligheidsinstantie DVIS de V250 toegelaten op het Belgische spoor. Hierdoor kunnen nu V250-treinen gebruikt worden voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen Nederland en België.

HSA en NMBS zijn reeds enkele maanden bezig met opleidingsritten en oefeningsritten voor de dienstregeling. Daarnaast biedt HSA sinds 10 september zes keer per dag per richting reizigersvervoer aan tussen Amsterdam en Rotterdam met het V250-hogesnelheidsmaterieel, bovenop de reguliere Fyra dienstregeling van 2 keer per uur.

Ontwikkelingen met betrekking tot Fyra Internationaal

Gedurende de verslagperiode hebben NMBS en HSA overeenstemming bereikt over de Samenwerkingsovereenkomst, die ze ter goedkeuring aan de Staat hebben voorgelegd. Hiermee is een belangrijke stap gezet voor het starten van grensoverschrijdende Fyra-treindiensten. Op dinsdag 18 september 2012 heb ik beide vervoerders een brief gestuurd met het verzoek om de overeenkomst aan te passen, alvorens ik deze kan

goedkeuren. Hier heb ik uw Kamer over geïnformeerd met mijn brief van 18 september jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 365)

In augustus heb ik tevens een brief gestuurd aan minister Magnette, waarop ik op 19 september 2012 een reactie heb gekregen en een ministeroverleg gepland is. Dit gesprek heb ik met de grootst mogelijke urgentie ingepland en heeft inmiddels op 4 oktober plaatsgevonden. Het gesprek was echter inhoudelijk niet bevredigend.

Minister Magnette heeft mij laten weten dat België tot nu toe geen geld heeft gereserveerd en daarom nu ook geen geld heeft om de afspraken uit 2005 (HSL-verbinding 8x Den Haag – Breda – Brussel, incl. 20e treinstel) na te komen. Ook heeft hij op dit moment geen geld om NMBS financieel te compenseren voor een ingroeimodel (HSL-verbinding 8x Breda – Antwerpen zonder toeslag en reserveringsplicht). Wel heeft hij toegezegd om premier Di Rupo te vragen of de Belgische regering hier alsnog geld voor wil vrij maken. Ik wacht het oordeel van de Belgische ministerraad af, maar heb hem ook verklaard in de tussentijd met het oog op ons contract uit 2001 een traject voor te bereiden en tot een bindend advies te komen. Tevens heb ik NS en NMBS gevraagd om nogmaals om tafel te gaan om te bezien of zij een (tijdelijke) oplossing kunnen vinden. Tot slot beraad ik mij nu op de gevolgen voor de Samenwerkingsovereenkomst, aangezien deze breder is dan het traject Den Haag – Brussel.

Financiën HSL-Zuid project

Met betrekking tot de financiën van het HSL-project is het potentiële beroep (50% waarde) op de risicoreservering in de verslagperiode per saldo ongewijzigd gebleven op € 39 mln (op basis van de 90% waarde bedraagt het potentiële beroep € 66 mln). Aan het einde van de verslagperiode was in de risicoreservering nog een bedrag beschikbaar van € 39 mln.

Sinds 2002 is door de Tweede Kamer in meerdere tranches een bedrag van € 519 mln vrijgegeven uit de risicoreservering (zie tabel 12 in VGR 31). De verwachting is dat in de komende verslagperiode voor geluidsmaatregelen verplichtingen moeten worden aangegaan. De kosten voor de geluidsmaatregelen zijn voorzien in het risicoprofiel van de HSL-Zuid. Daarom verzoek ik de Tweede Kamer in een negende tranche een bedrag van € 10 mln uit de risicoreservering vrij te geven voor overheveling naar het HSL-projectbudget. Het daarna resterende potentiële beroep op de risicoreservering van € 29 mln is voor mij aanleiding om de resterende ruimte binnen de risicoreservering van (€ 39 mln minus € 10 mln =) € 29 mln beschikbaar te houden voor eventuele aanwending in het HSL-project.

Prestaties Beneluxtrein

NS Internationaal heeft mij gemeld dat de gemiddelde punctualiteit van de Intercity Amsterdam – Brussel, ook wel bekend als de Beneluxtrein, in de eerste helft van 2012 87% bedroeg. Dit is een verbetering ten opzichte van de zes maanden daarvoor toen de gemiddelde punctualiteit 83,1% bedroeg. In de eerste helft van 2012 bedroeg de gemiddelde uitval van de Beneluxtrein 7,5% hetgeen een lichte verslechtering betekent van het uitvalpercentage ten opzichte van de tweede helft van 2011. Het uitvalper-

centage wordt in hoge mate beïnvloed door de langdurige storing aan de Oosterdokspoorbrug in Amsterdam. Wanneer deze niet wordt meege-rekend is het uitvalspercentage 5,7%.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

1) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer