

## Lijst van vragen + antwoorden HSL-Zuid

Nr Vraag

- 1 Kunt u in de toegezegde brief inzake de risico's en stand van zaken rond de HSL-Zuid, welke de Kamer ruim voor 24 mei a.s. wenst te ontvangen, een bijgewerkt overzicht van de mijlpalen en integrale planning voegen?

Ik verwijs hiervoor naar mijn brief.

- 2 Is of wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de tijdsduur van de gehele testfase te bekorten, bijvoorbeeld door bepaalde testen gelijktijdig of volgtijdelijk te verrichten?

Ik ben in overleg met alle testende partijen (mijn eigen projectorganisatie, ProRail, Infrasppeed en vervoerder HSA) om een zo efficiënt mogelijk testprogramma op te stellen. Beperkingen daarbij zijn onder andere de beperkte beschikbaarheid van geschikte testtreinen en menskracht. Het vergt alle inspanning om de huidige planning te halen. Ik zie daarom op dit moment geen mogelijkheden om het testprogramma te versnellen

- 3 Wat zijn de kosten van het meerwerk voor de versiemigratie van ERTMS 2.2.2 naar 2.3.0? Zijn die voor rekening van het Rijk en komen die (dus) ten laste van de risicoreservering?

Ik verwijs hiervoor naar mijn brief.

- 4 Kunt u aangeven of het geluidsniveau in de Groene Harttunnel en in de directe omgeving daarvan aan de wettelijke normen voldoet?

De passage in VGR 20 over het geluid in de tunnels heeft betrekking op het geluid dat tijdens de rit door de tunnels in de rijtuigen wordt waargenomen. Bij het gebruik van bepaald treinmaterieel werd in de trein geluid in de lage frequenties waargenomen. Dit lijkt samen te hangen met het ontwerp van de trein. Hier wordt momenteel nader onderzoek naar verricht.

Er zijn geen problemen ten aanzien van de geluidsniveaus buiten de tunnels.

- 5 Wat zijn de gevolgen voor de projectfinanciën en voor de start van het commercieel vervoer van de extra maatregelen aan de 8 kilometer geluidsschermen in Brabant? Om welke "ingrijpender maatregelen" gaat het precies? Wanneer is er meer duidelijkheid over een mogelijk kostenverhaal op de onderbouwaannemers?

Met betrekking tot de financiële gevolgen kan ik u melden dat er inmiddels een bedrag van €7 mln is gebruikt uit de risicoreservering. Er zal naar verwachting nog een aanvullend bedrag nodig zijn van €11,3 mln. Ook dit bedrag zal onttrokken moeten worden aan de risicoreservering. Als alleen gebruik gemaakt kan worden van de nachtelijke buitendiensstellingen beïnvloedt dat in sterke mate de kosten.

In de eerste maanden van 2007 is nader onderzoek gedaan naar de te treffen maatregelen aan de geluidsschermen in Brabant en de inpassing van de

werkzaamheden in de planning. Bij het merendeel van de geluidsschermen kunnen de problemen worden opgelost door het aan de achterzijde aanbrengen van betonnen fundaties. Daarnaast zal bij een scherm bij Lage Zwaluwe over een lengte van 1,2 km aanvullend een staalconstructie worden aangebracht. Deze werkzaamheden kunnen alleen aan de spoorse kant worden uitgevoerd, hiervoor is derhalve een buitendienststelling nodig. Bij de inplanning hiervan wordt prioriteit gegeven aan het testrijden

De Landsadvocaat is aan het onderzoeken welke mogelijkheden de Staat heeft om de kosten van de maatregelen op de aannemers te verhalen. In verband met de claimpositie van de Staat kan ik hier niet verder op ingaan.

- 6 Wat zijn de gevolgen voor de projectfinanciën en voor de start van het commercieel vervoer van de vertraging van de nieuwe versie GSM-R? Wanneer is de precieze omvang van deze vertraging bekend?

Voor de definitieve oplossing op basis van Europese specificaties is nog geen datum bekend. Deze is afhankelijk van de uitkomst van Europese afstemming. ProRail heeft aangegeven in afwachting van de definitieve oplossing een tussenoplossing te implementeren, waardoor GSM-R geen belemmerende factor meer is. Door tijdelijk extra apparatuur aan te brengen is GSM-R vanaf december 2007 geschikt voor 300 km per uur. ProRail zal de kosten hiervan op zich nemen.

- 7 Op welke wijze wordt geborgd dat de planning van het Belgische deel van de HSL en het Nederlandse deel synchroon loopt ten aanzien van het installeren en testen van ERTMS 2.3.0 Corridor? Zijn hierbij risico's (vertragingen) te voorzien?

In het zogenaamde Opvolgingscomité wordt met de Belgische collega's over de planning overlegd. De Belgen hebben laten weten dat de baan aan Belgische zijde eind december 2007 gereed zal zijn.

- 8 Wanneer is de afronding van de definitieve samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS voorzien? Welke mogelijke vertraging heeft het uitblijven hiervan op de startdatum van het commercieel vervoer?

Commercieel grensoverschrijdend vervoer zal pas mogelijk zijn nadat het zuidelijke tracé beschikbaar komt. Op dat moment is een definitieve samenwerkingsovereenkomst noodzakelijk. Ik ben met mijn Belgische collega en de vervoerders HSA en NMBS in gesprek om de totstandkoming van de overeenkomst te bespoedigen.

- 9 Kunt u de zinsnede "Onderzocht wordt of HSA in december 2007 kan starten met vervoer met 160 km/u" nader toelichten? Staat de in de brief van 13 februari jl. genoemde aanvangsdatum van 01-12-2007 voor vervoer met 160 km/u nog steeds overeind?

Ik verwijs hiervoor naar mijn brief.

- 10 Wanneer is er meer duidelijkheid over de vertraging bij het beschikbaar komen van het V250 (shuttle)materiaal? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de start van het

commercieel vervoer?

Ik verwijs hiervoor naar mijn brief.

- 11 Waarom is de inbouw van ERTMS V300 in de Thalystreinen vertraagd? Wat zijn de gevolgen van deze vertraging voor de start van het commercieel vervoer met 300 km/u?

De vertraging van de inbouw van ERTMS in de Thalystreinen heeft te maken met de planning van de werkzaamheden van de Franse vervoerder SNCF die de ombouw realiseert. HSA heeft mij gemeld dat vanaf Aanvangsdatum (oktober 2008) de Thalys-treinen met 300 km/u naar Parijs kunnen gaan rijden.

- 12 Welke knelpunten zijn te voorzien bij het gebruik van hetzelfde (wagon)materieel voor het vervoer op de Beneluxlijn en op de HSL-Zuid met 160 km/u ? En wat zijn de gevolgen voor de dienstregelingen op deze twee lijnen? Hoe worden deze knelpunten opgelost?

Vooralsnog is er geen knelpunt bij het gebruik van de het Benelux-materieel op de HSL-Zuid. Ik heb met NS/HSA afgesproken dat de Benelux-trein in ieder geval tot de zomer van 2008 gehandhaafd zal blijven. Ik heb ook met de NS/HSA afgesproken dat NS/HSA het totale internationale aanbod over het HSL-traject in beeld brengt. Overigens zal ik bij de beoordeling van de internationale verbindingen handelen conform de motie Van Hijum.

- 13 Ligt het afgeven van de gebruiksvergunningen door de bij de HSL-Zuid betrokken gemeenten op schema, na het sluiten van het bestuurlijk akkoord op 15 december vorig jaar? Zijn hierbij vertragingen voorzien?

Na het bestuurlijk akkoord van 15 december is door mijn ministerie een start gemaakt met de toegezegde onderzoeken. Deze lopen op dit moment.

De afspraak in het bestuurlijk akkoord dat de gemeenten binnen zes weken een ontwerp gebruiksvergunning zouden afgeven, is gedeeltelijk nagekomen. Ik heb van bijna alle gemeenten een concept vergunning ontvangen. Ik ben echter nog met de gemeenten in overleg over de te volgen procedure en inhoud.

Hierdoor komen de gebruiksvergunningen wel op het kritieke pad te liggen. Ik bespreek in mijn regelmatig terugkerend overleg met de coördinerend burgemeester van Belzen (Barendrecht) de voortgang en de mogelijkheden om de vergunning verlening te bespoedigen.