

Lijst van vragen

- Nr. Vraag
- 1
 - a. Wat zijn de gevolgen van het ontbreken van één meetdag voor de betrouwbaarheid van de uitslag van de meting van geluidsbelasting?
 - b. Gaat deze meting alsnog plaatsvinden?
 - c. Wanneer worden de eerste effecten van de geluidsmaatregelen verwacht?
 - d. Wanneer kunnen de bewoners definitief rekenen op een oplossing?
 - e. Wat gebeurt er als de effecten uiteindelijk toch negatief uitpakken?
 - f. Waarom is een dak op de bak niet meegenomen als oplossingsrichting?
 - 2 Wanneer zullen de door TNO uit te voeren effectmetingen van de geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden? Wanneer verwacht u de eerste resultaten van de effectmetingen?
 - 3 Welke overige geluidsreducerende maatregelen neemt u bij negatieve meetresultaten?
 - 4 In hoeveel gevallen is er sprake van risico's die niet kunnen worden ingeschat doordat er geen metingen hebben plaatsgevonden?
 - 5
 - a. Waarom duurt het doorvoeren van de geluidsreducerende maatregelen bij Lansingerland inmiddels ongeveer vijf jaar?
 - b. Is er zicht op de werkbaarheid van de maatregelen?
 - 6 Wanneer worden de drie in de 32e voortgangsrapportage genoemde geluidsreducerende maatregelen uit de pilot bij Lansingerland door de certificerende instanties vrijgegeven voor toepassing op de HSL-Zuid?
 - 7 Wanneer verwacht u dat de raildempers en de absorberende beplating bij Lansingerland zijn ingebouwd?
 - 8 Wat zijn de (financiële) gevolgen van de vertraging van het minischerm voor de planning van de pilot? Welke mogelijke risico's op verdere vertraging ziet u op dit moment?
 - 9 Wat gaat u doen aan de geluidsoverlast bij Lansingerland op plaatsen op grotere afstand van het spoor? Wordt de geluidsbelasting hier ook gemeten?
 - 10 Welke maatregelen (naast de tijdelijke maatregelen) zijn genomen om de effecten van de bron (HSL-Zuid) te verkleinen en de immuniteit van het naastgelegen conventionele spoor voor de problematiek met Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) te vergroten?
 - 11 Zijn de tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het «mengtermen»-risico inmiddels structurele maatregelen geworden?
 - 12 Waarom is de Taskforce Communicatie opgeheven en opgevolgd door een beheerteam onder voorzitterschap van ProRail, terwijl de oorzaken voor het verbindingsverlies tussen de trein en de baan nog niet allemaal gevonden zijn?
 - 13 Worden de bevindingen omtrent de communicatieproblematiek gebruikt voor de landelijke uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?
 - 14 Wat is het aanvaardbare aantal communicatiestoringen?
 - 15
 - a. Hoeveel communicatiestoringen waren er bij de Thalys en hoeveel bij de Fyra?
 - b. Hoe verhoudt het aantal en de omvang van de storingen zich ten opzichte van andere trajecten?
 - 16 Wat is per kwartaal het aantal communicatiestoringen voor de Thalys in de periode 2011–2012? En wat is dit aantal voor de grenspassages? Kunt u daarbij eventuele afwijkingen ten opzichte van andere trajecten toelichten?
 - 17 Kunt u het aantal communicatiestoringen per kwartaal voor de Thalys en voor de grenspassages in toekomstige voortgangsrapportages opnemen? Kunt u daarbij eventuele afwijkingen ten opzichte van andere trajecten toelichten?
 - 18 Wat is de procentuele verhouding tussen het toegenomen verkeer en het aantal communicatiestoringen op het traject Rotterdam-Amsterdam in de tweede helft van 2012 ten opzichte van de eerste helft van 2012?
 - 19 Kunt u de procentuele verhouding tussen het toegenomen verkeer en het aantal communicatiestoringen in toekomstige voortgangsrapportages opnemen?
 - 20 Zal het aantal communicatiestoringen op het traject Rotterdam-Amsterdam verder toenemen naarmate het verkeer nog meer zal toenemen?
 - 21 Wanneer verwacht u de streefwaarde (één storing per week met geringe hinder) te bereiken?
 - 22 Is inmiddels duidelijk wanneer de twee aangekondigde maatregelen om het aantal storingen te verminderen zullen worden gerealiseerd? Welke kosten zijn hiermee gemoeid?
 - 23
 - a. Is het probleem van het ontbreken van resources bij de toeleverende partijen inmiddels opgelost?
 - b. Wat is de oorzaak van het gebrek aan resources?
 - c. Hoe is dit bij de aanbesteding in de risicobeheersing meegenomen?
 - d. Wie is verantwoordelijk voor deze vertraging?
 - e. Welke acties worden ondernomen om het proces te versnellen?
 - 24
 - a. Wanneer worden de twee aangekondigde maatregelen om het aantal storingen te verminderen gerealiseerd?
 - b. Welke kosten zijn hiermee gemoeid?
 - 25 Wie is verantwoordelijk voor het verbindingsverlies tussen trein en baan?

- Nr. Vraag
- 26 a. Worden de V250-treinen alsnog voorzien van de verbeterde versie van Automatische Treinbeïnvloeding (ATB-vv) nu deze treinen uit de dienstregeling zijn genomen?
b. Zo ja, wanneer en waarom?
c. Zijn deze treinen standaard voorzien van ERTMS?
- 27 a. Wat is de oorzaak van de materieelschaarste bij Thalys?
b. Wat is daarover afgesproken in de concessie?
- 28 Zijn er naast EuroStar en Deutsche Bahn nog andere vervoerders die interesse hebben getoond in het aanbieden van een dienstregeling tussen Amsterdam en Londen via de Nederlandse HSL?
- 29 Is er voldoende ruimte op het snelle spoor voor de verbinding met Londen?
- 30 Indien het mogelijk blijkt om een dergelijke verbinding aan te bieden, zal er dan een openbare aanbesteding voor een concessie worden georganiseerd?
- 31 Hoe ver zijn EuroStar en Deutsche Bahn gevorderd met de voorbereiding voor het aanbieden van een treinverbinding tussen Amsterdam en Londen, nu al wordt gesproken over vertraging in materielevering aan beide bedrijven?
- 32 Zijn er naast de vertraging in materieleveringen aan EuroStar en Deutsche Bahn nog meer verklaringen voor de verwachting dat deze vervoerders pas op zijn vroegst vanaf 2018 een treinverbinding tussen Amsterdam en Londen kunnen opzetten?
- 33 Waar zouden de genoemde aanpassingen aan stations gedaan moeten worden; in Nederland? En zo ja, op welke stations?
- 34 Doen zich naast praktische beperkingen, bijvoorbeeld het aanpassen van wachtruimtes en het toepassen van perronschermen, ook beperkingen voor in de sfeer van cabotage en concurrentie met het hoofdtrainnet waarvoor NS concessiehouder is en waar de HSL onderdeel van uitmaakt?
- 35 Staan de bewindspersonen uit Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, België, Duitsland en Nederland welwillend tegenover de wens van enkele vervoerders om een directe treinverbinding tussen Londen en Amsterdam aan te bieden?
- 36 Waar zal het zogenoemde «5-state-forum» uit bestaan? Welk doel dient dit forum, hoe vaak komt het bijeen en wat zal bij de eerste besprekingen naar verwachting centraal staan?
- 37 Heeft het overleg met het «5-state-forum» reeds plaatsgevonden? Zo ja, wat waren de uitkomsten?
- 38 Kunt u de Kamer blijvend op de hoogte houden van de bijeenkomsten, agenda en uitkomsten van het «5-state-forum»?
- 39 Wat was per kwartaal de maximale reizigerscapaciteit van de Fyra en van de Thalys? Wat waren per kwartaal de streefwaarden voor de reizigers aantallen voor de Fyra en voor de Thalys?
- 40 Wat wordt eraan gedaan om de uitvalpercentages van de Fyra en van de Thalys te verlagen?
- 41 Hoe kan de slechte score op punctualiteit van de Fyra en van de Thalys verklaard worden, in het licht van het feit dat het gaat om nieuw spoor en nieuw materieel?
- 42 Wat zijn de punctualiteits- en uitvalpercentages voor de Fyra en voor de Thalys per kwartaal?
- 43 Kunt u in volgende voortgangsrapportages de punctualiteits- en uitvalpercentages voor de Fyra en voor de Thalys per kwartaal opnemen?
- 44 Wat is de punctualiteit van de tijdelijke treindienst tussen Nederland en België?
- 45 Welke maatregelen gaat u treffen om de materieel- en infraproblemen van de Benelux-trein op te lossen?
- 46 a. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het voornemen van de gemeente Den Haag om een eigen verbinding op te zetten tussen Den Haag en Brussel?
b. Voert u overleg met de gemeente over dit voornemen?
- 47 Is de problematiek bij Lansingerland de enige aanleiding om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de geluidsemisatie van de V250-treinen te verlagen?
- 48 Wat houdt de CAR-verzekering in?
- 49 Is € 34 miljoen voor 25 jaar het totale onderhoudsbudget voor de HSL-Zuid aan Nederlandse zijde?
- 50 Komt er beleid voor geld dat uiteindelijk «over» is?
- 51 Kunt u meer toelichting geven met betrekking tot alle overboekingen uit de risicoreserve?
- 52 Zijn in deze risicoreservering ook de te verwachten uitgaven met betrekking tot de te nemen maatregelen als gevolg van het pilotproject in Lansingerland geheel verwerkt? Zo nee, hoe worden deze uitgaven dan wel financieel gedekt?
- 53 Kunt u meer toelichting geven met betrekking tot de resterende claim op de risicoreserve?
- 54 Is er een eindbeeld van gronden en panden die de algehele afronding van het project «over» zijn en verkocht gaan worden?
- 55 Wordt momenteel het in de concessie vastgelegde bedrag door de concessiehouder aan de Staat betaald? Zo nee, waarom niet, welk bedrag wordt er dan afgedragen en wanneer wordt het afgesproken bedrag weer betaald?
- 56 Hoe borgt u dat bij toekomstige contractafsluitingen te allen tijde expliciete afspraken worden gemaakt over de waardedata van alle financiële posten in het contract en over de wijze waarop eventuele latere bijbetalingen of terugstortingen worden gecalculeerd?

- | Nr. | Vraag |
|-----|--|
| 57 | Worden deze lessen ook rijksbreed opgepakt? |
| 58 | a. Klopt het dat de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid in oktober is gewijzigd als gevolg van een uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) en dat dit is gepubliceerd in de Staatscourant?
b. Kunt u aangeven waarom zo'n wijziging niet is gemeld in de voortgangsrapportages over de HSL-Zuid en ook niet in de lijst met besluiten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/besluiten ?
c. Wat wordt in de genoemde wijziging verstaan onder een «klantvriendelijk systeem»? Hoe toetst u of hieraan is voldaan? |
| 59 | Kan na afloop van het gehele project een evaluatie komen over de relatie met bewoners? |