

Vergaderjaar 2009–2010

**22 026**

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

**Nr. 315**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 10 mei 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 31 maart 2010 inzake de 26e voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 313).

De minister heeft de vragen met betrekking tot EMC beantwoord bij brief van 7 mei 2010. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,  
Jongepier

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik, C.C.M. (GL), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Mastwijk, J.J. (CDA), Jager, H. (CDA), Voorzitter, Koopmans, G.P.J. (CDA), Gerkens, A.M.V. (SP), Ham, B. van der (D66), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Boelhouwer, A.J.W. (PvdA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Eski, N. (CDA), Jansen, P.F.C. (SP), Cramer, E.A. (CU), Roemer, E.G.M. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Broeke, J.H. Ten (VVD), Ondervoorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Polderman, H.J. (SP), Tang, P.J.G. (PvdA), Rouwe, S. de (CDA), Linhard, P. (PvdA), Meeuwis, CLM (VVD) en Mos, R. De (PVV).

Plv. leden: Gent, W. van (GL), Vlies, B.J. van der (SGP), Harbers, M.G.J. (VVD), Bilder, E.J. (CDA), Pieper, H.T.M. (CDA), Atsma, J.J. (CDA), Bommel, H. van (SP), Koşer Kaya, F. (D66), Krom, P. de (VVD), Vermeij, R. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Besselink, M. (PvdA), Hijum, Y.J. Van (CDA), Vacature, SP ( ), Anker, E.W. (CU), Leeuwen, H. van (SP), Knops, R.W. (CDA), Verdonk, M.C.F. (Verdonk), Thieme, M.L. (PvdD), Lempens, P.P.E. (SP), Waalkens, H.E. (PvdA), Haverkamp, M.C. (CDA), Albayrak, N. (PvdA), Neppérus, H. (VVD) en Agema, M. (PVV).

## Inleiding

Op 14 april 2010 ontving ik Kamervragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake de 26<sup>e</sup> voortgangsrapportage HSL-Zuid. Omdat de beantwoording van deze vragen meer tijd kost dan verwacht, is het niet mogelijk alle vragen binnen de gestelde termijn van drie weken te beantwoorden.

De commissie heeft mij echter verzocht om de vragen uiterlijk op 6 mei 2010 om 12:00 uur aan de Kamer te sturen, mede in verband met de technische briefing over de EMC-problematiek op 12 mei. Daarom beantwoord ik hiermee de vragen van uw Kamer met betrekking tot 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?*

De verantwoordelijkheid voor het EMC-probleem op het naastliggende spoor en de oplossing daarvan ligt bij de Staat. EMC-risico's voor het nevenliggende spoor worden veroorzaakt doordat op een tweetal locaties de HSL-Zuid dicht bij het nevenliggende spoor ligt. Ten tijde van het vastleggen van het tracé zijn met de stand van de technische kennis rond EMC van toen de risico's ingeschat.

Op het moment dat de treinen over de HSL-Zuid gingen rijden is door onderzoek en meten veel meer inzicht in dit probleem ontstaan. De Staat is inmiddels gestart met de opdrachtverlening aan infraprovider Infraspeed voor de uitbreiding van het elektrotechnische systeem van de HSL-Zuid (uitbreiding met 4 AT-stations), zodat het EMC-probleem effectief kan worden aangepakt. In de tussenliggende tijd, zolang deze uitbreiding nog niet gerealiseerd en operationeel is, worden door en op kosten van VenW tussentijdse maatregelen getroffen om het vervoer op de HSL-Zuid zonder EMC-risico's te kunnen uitbreiden. VenW heeft overeenstemming bereikt met NS over het aanpassen van treinstellen van het type VIRM-1. Zie ook de beantwoording van vraag 19.

Ten aanzien van ETCS kan ik melden dat er zich een aantal problemen voordoet op de interface tussen ETCS in de infrastructuur en ETCS in de treinen. Er is al een aantal maatregelen getroffen in zowel de infrastructuur (de primaire verantwoordelijkheid ligt hiervoor bij Infraspeed) als in de treinen (bijvoorbeeld het aanpassen van de software in de treinen, de verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de vervoerder). Analyse en het aanpakken van de problemen vindt plaats in gezamenlijke acties en in onderlinge afstemming.

Als uitvoerder is Infraspeed verantwoordelijk voor het leveren van een beschikbare en veilige HSL-Zuid infrastructuur. Onderdeel van die infrastructuur is GSM Rail (GSM-R). Wanneer de levering door Infraspeed onder het afgesproken niveau daalt, dan heeft dit invloed op de vergoeding die de Staat aan Infraspeed voor haar dienstverlening betaalt. Er is op dit moment nog een aantal storingen in de RBC-verbinding tussen de treinen en de apparatuur in de infrastructuur. Er wordt door specialisten van Infraspeed, SNCF, AnsaldoBreda, MobiRail en ProRail

gezamenlijk onderzocht waar dat aan ligt. Dit onderzoek heeft al geleid tot een reeks aanpassingen in de treinen en in de infrastructuur. De partijen hebben mij gemeld dat het grondig analyseren van deze storingen een aanzienlijke hoeveelheid tijd en moeite kost. Als uiteindelijk blijkt dat de storing veroorzaakt wordt door de apparatuur in de infrastructuur, dan wordt dat verrekend via, zoals hierboven genoemd, het performance regime dat met Infraspeed is afgesproken. Dit betekent dat het onderzoek en de kosten voor aanpassing van de infrastructuur voor rekening van Infraspeed komen.

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?*

NS heeft mij laten weten dat er bij 81 treinstellen van het type VIRM-1 steeds twee tractie-installaties vervangen moeten worden. Daarnaast zijn er veertien reservedraaistellen die ook gemodificeerd worden. NS is op mijn verzoek bereid om deze treinstellen eerder dan reguliere geplande revisie aan te passen als ik bijdraag aan de extra kosten van de versnelling van deze vervangingsoperatie.

Het VIRM-1 materieel is volledig inzetbaar in de dienstregeling van NS. De aanpassing van het VIRM-1 materieel zorgt ervoor dat deze treinen ongevoelig worden voor de door de HSL-Zuid gecreëerde spanning, waardoor ook het vervoer op de HSL-Zuid volledig gereden zal kunnen worden. NS heeft mij gemeld dat het nu niet mogelijk is om bij het aanpassen van het VIRM-1 materieel tegelijkertijd de noodzakelijke aanpassingen te doen voor de inbouw van de hardware voor ERTMS.

De daadwerkelijke aanpassing van het VIRM-1 materieel wordt, mede in verband met een bredere revisie, gefinancierd door NS. Uitsluitend de kosten voor het sneller aanpassen van dit materieel om de EMC-problematiek op te lossen komen voor rekening van VenW. Hiervoor is € 9 miljoen benodigd, en dit wordt betaald uit de risicoreservering HSL-Zuid. Het is nu niet te zeggen of er, naast deze onttrekking, een verdere stijging van de resterende potentiële claim op de risicoreservering zal plaatsvinden.