

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van de 29^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid ontvang ik van uw vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu een lijst van vragen. Hierbij beantwoord ik de vragen van uw commissie.

- 1 *Wordt voor de exploitatie van de HSL gekeken naar andere mogelijkheden dan het huidige contract met de High Speed Alliance (HSA)? Zo nee, waarom niet?*

- 1 Ja. Zoals ik u in mijn brief over de HSA-problematiek en het beleidsvoornemen Hoofdrailnet van 18 november 2011 (Kamerstuk 22026, nr. 343) heb gemeld, heb ik alle opties voor de exploitatie van de HSL-Zuid onderzocht.

- 2 *a. Wordt er voorzien in een goede verbinding voor reizigers uit Brabant en Zeeland richting België, op het moment dat de Beneluxtrein wordt opgeheven?*
b. Zo nee, op welke wijze moeten mensen uit Brabant en Zeeland dan per trein naar België reizen?
c. Zo nee, wat zijn de praktische en politiek-bestuurlijke bezwaren tegen het door laten rijden van de Beneluxtrein?
c. Zo ja, hoe ziet deze verbinding er precies uit?

- 2 Zoals ik uw Kamer heb gemeld gedurende het AO Spoor van 11 oktober 2011 en het VAO Spoor van 23 november 2011 is mijn streven om zo snel mogelijk met mijn Belgische collega tot afspraken te komen over een verbinding tussen Noord-Brabant en België. Het belangrijkste praktische bezwaar is dat de Belgische overheid en de Belgische vervoerder hieraan hun medewerking dienen te verlenen.

- 3 *a. Klopt het dat de HSL-verbinding Amsterdam-Brussel alleen gaat stoppen op de stations Schiphol, Rotterdam en Antwerpen?*
b. Wordt er overwogen om deze trein ook te laten stoppen in Brabant?
c. Zo nee, waarom niet?

- 3 Het klopt dat er op de Fyra-verbinding Amsterdam – Brussel alleen gestopt wordt op de stations Schiphol, Rotterdam en Antwerpen. Het wijzigen van de stopplaatsen zodat deze verbinding ook in Brabant stopt, stuit op belemmeringen op financieel, juridisch en logistiek vlak. Op juridisch vlak zijn er bijvoorbeeld contractuele afspraken gemaakt met de Belgische vervoerder NMBS. Onderdeel hiervan zijn afspraken over de reistijden, waardoor deze niet gewijzigd kunnen worden. Ook dienstregelings technisch is het niet mogelijk om op korte termijn deze verbinding op te zetten. Dit heeft te maken met de vastgelegde grenstijden, welke zijn geoptimaliseerd op de logistiek noodzakelijke en gewenste verdeling van de internationale treinen binnen het uur. Door het vastliggen van het dienstregelingspad van de Thalys ligt tevens het dienstregelingspad voor de Fyra-treindienst Amsterdam-Brussel vast.

- 4 *a. Kunt u een indicatie geven van het percentage HSL-reizigers dat op*

station Breda in- en uitstapt buiten de toeslagvrije introductieperiode?
b. Kunt u aangeven of een dergelijk percentage van het aantal in- en uitstappers op station Breda een halvuursdienst van de HSL rechtvaardigt?

4

Sinds april 2011 rijdt de Fyra van Amsterdam naar Breda. HSA heeft mij gemeld dat in de periode april – oktober 2011 400.000 reizen met Fyra van en naar Breda zijn gemaakt. Vanwege de korte duur is het nog te vroeg om conclusies te trekken, maar de stop in Breda lijkt goed te worden ontvangen door zowel de reizigers als HSA.

De realisatie van Breda als halteplaats aan de HSL geeft de reiziger meer opties en snellere verbindingen. Daarnaast heeft HSA mij laten weten dat zij tevreden zijn met deze nieuwe verbinding want in slechts een half jaar tijd zijn er van en naar Breda reeds 400.000 reizen met Fyra gemaakt en met de aansluiting van Breda is er weer een onderdeel van de concessie gerealiseerd.

5

a. Kunt u een indicatie geven van het aantal HSL reizigers per dag tussen Breda en Rotterdam buiten de toeslagvrije introductieperiode om?

b. Kunt u aangeven hoeveel extra reizigers de toeslagvrije introductieperiode opleverde op het traject Rotterdam – Breda?

c. Kunt u daarnaast een indicatie geven van het aantal reizigers dat per dag van de reguliere treindiensten gebruik maakt tussen Breda en

5

Rotterdam?

Als alle treindiensten over de HSL rijden zoals voorzien in de concessie, verwacht NS Hispeed in de komende jaren ruim 50% meer reizigers over het traject Breda-Rotterdam te gaan vervoeren dan in 2011. NS Hispeed heeft mij laten weten dat de eerste zes maanden een goede start laten zien maar het is nog te vroeg om hieruit conclusies te trekken.

- 6 *Kunt u aangeven hoeveel toeslag er werd gerekend per treinkaartje in de eerste helft van 2010 en de eerste helft van 2011?*
- 6 NS Hispeed heeft mij de volgende gegevens toegestuurd over de toeslag per treinkaartje.

Tabel 1: Toeslag per Fyra-treinkaartje in 2010 en 2011

	2010	2011*
2e klas		
Amsterdam - Schiphol	€ 2,00	€ 0,70
Schiphol - Rotterdam	€ 6,00	€ 2,10
Amsterdam - Rotterdam	€ 7,40	€ 2,70
Amsterdam - Breda	nvt**	€ 3,60
Schiphol - Breda	nvt**	€ 3,40
Rotterdam - Breda	nvt**	€ 1,70
1e klas		
Amsterdam - Schiphol	€ 2,80	€ 1,00
Schiphol - Rotterdam	€ 7,90	€ 2,80
Amsterdam - Rotterdam	€ 9,70	€ 3,50
Amsterdam - Breda	nvt**	€ 4,70
Schiphol - Breda	nvt**	€ 4,40
Rotterdam - Breda	nvt**	€ 2,20

* Tarieven 2011 ingegaan op 1 februari 2011

** Breda per 4 april 2011 aangesloten op de HSL

- 7 *a. Wat zijn de praktische belemmeringen voor het rijden van de HSL tussen Breda en Antwerpen?*
b. Welke inspanning wordt geleverd om belemmeringen weg te nemen?
c. Wat zijn de politiek-strategische bezwaren tegen het rijden van de HSL tussen Breda en Antwerpen?
d. Wie werpt deze bezwaren op?
- 7 De belangrijkste praktische belemmering voor het rijden van de HSL tussen Breda en Antwerpen is het verkrijgen van medewerking van de Belgische overheid en de Belgische vervoerder. Daarom probeer ik zo snel mogelijk tot afspraken te komen met de Belgische overheid, NMBS en HSA. Tevens dient het hogesnelheidsmaterieel nog toegelaten te worden in zowel Nederland als België.
- 8 *a. Hoeveel procent van de uitval en vertraging is veroorzaakt door de branden in Moerdijk en Kijfhoek?*
b. Hoeveel procent van de uitval en vertraging had andere oorzaken?
- 8 Ten tijde van de branden in Moerdijk en Kijfhoek reden er alleen Thalys-treinen op de zuidelijke sectie van de HSL-Zuid. Beide branden vonden laat op de avond plaats, waardoor er Thalysen omgeleid diende te worden via Utrecht. NS Hispeed heeft mij laten weten dat de branden hebben bijgedragen aan 12,7% van het aantal vertraagde

treinaankomsten in het eerste kwartaal. In de periode van januari tot en met maart was de gezamenlijke impact van de twee branden 2,9% van het totaal aantal opgeheven treinen. Dit betekent dat ongeveer 87% van de vertragingen en 97% van de uitval andere oorzaken had.

- 9 *Hoeveel treinen zijn vertraagd dan wel uitgevallen vanwege het niet functioneren van het beveiligingssysteem?*
- 9 Het aantal vertraagde dan wel uitgevallen treinen als gevolg van het niet (goed) functioneren van het beveiligingssysteem is niet aan te geven, want in de registratie wordt nog geen directe koppeling gelegd tussen ETCS en de opgeheven trein.
- 10 *Wat zijn de gevolgen voor het geluidsniveau wanneer, conform de berichtgeving in de media, ook gewone treinen over het HSL-spoor gaan rijden?*
- 10 Op 23 december heb ik u in afschrift mijn brief aan het college van Lansingerland gestuurd. In deze brief is reeds ingegaan op deze berichtgeving.
- 11 *a. Is er de afgelopen periode V250-materieel getest in de nacht?
b. Zo ja, waarom is er voor gekozen om dit 's nachts en niet overdag te doen?*
- 11 In de afgelopen periode is er door AnsaldoBreda in de nacht V250-materieel getest. Tot begin november 2011 had de V250 nog geen toestemming om zonder extra (veiligheids)maatregelen tussen de reguliere treinen door over de hogesnelheidsinfrastructuur te rijden, waardoor deze testritten 's nachts plaatsvonden. Ook zijn er testen die op buitendienstgesteld spoor moeten plaatsvinden en die capaciteit is alleen in de nachturen beschikbaar.
- 12 *Wanneer zijn de resultaten van de pilot met betrekking tot aanvullende maatregelen bekend?*
- 12 Op dit moment werkt het adviesbureau M+P het plan van aanpak ten behoeve van de pilot uit. Als duidelijk is welke maatregelen kansrijk zijn en er overeenstemming is tussen alle betrokkenen over de uitvoering van de pilot zullen de maatregelen moeten worden aangebracht. Nadat de maatregelen zijn aangebracht worden effectmetingen uitgevoerd. In de pilot wordt middels een gedetailleerd rekenmodel eveneens het effect van de maatregelen voorspeld. Gezien de stappen die nog moeten worden gezet om tot uitvoering van de pilot te komen, is het ook gezien het feit dat er op de HSL sprake is van meerdere contractpartijen, lastig om in te schatten wanneer de definitieve resultaten bekend zijn. Ik verwacht medio 2012 meer duidelijkheid te hebben over de effectiviteit van de aanvullende maatregelen op basis van het gedetailleerde rekenmodel.

- 13
- a. *Wat is de stand van zaken met betrekking tot het V250-materieel?*
 - b. *Worden deze nu volgens planning geleverd?*
 - c. *Kunt u aangeven wat de exacte planning voor levering en inzet van het V250-materieel is?*
 - c. *Zijn er technische problemen met het V250-materieel?*
 - d. *Zo ja, welke zijn dit en zijn deze oplosbaar?*
- 13 De toelatingstesten van het V250 materieel in Nederland en België zijn grotendeels afgerond. Het moment van exacte afronding van dit traject is moeilijk te voorspellen omdat er een groot aantal partijen betrokken zijn bij de toelating in Nederland en België. Begin november is een voorlopige toelating verkregen waarmee het geoorloofd is verificatieritten uit te voeren vooruitlopend op de definitieve toelating. NS Hispeed heeft mij gemeld dat er op dit moment geen technische gebreken bekend zijn die impact hebben op de inzet van de trein. Zodra de treinstellen technisch gereed zijn en de toelating gerealiseerd is start de levering van treinstellen in een levertempo van ca. twee treinstellen per maand. Zodra voldoende treinstellen zijn geleverd start HSA in samenwerking met NMBS, ProRail en Infrabel met een voorbereidingsprogramma. Na succesvolle afronding van dit programma start HSA met de inzet van V250 treinstellen in de Fyra treindienst. De volgorde en de timing is afhankelijk van het verloop van het hierboven geschetste proces.
- 14
- a. *Klopt het dat het slijpen van de wielen en het gladder maken van de rails slecht is voor het zogenaamde aerodynamische geluid?*
 - b. *Zo ja, welke consequenties heeft dit?*
- 14 Het slijpen van de wielen en het gladder maken van de rails zijn maatregelen om het rolgeluid te verminderen. Deze maatregelen hebben geen invloed op het aerodynamisch geluid. De totale geluidemissie van treinen die met hoge snelheid rijden wordt bepaald door met name rolgeluid en aerodynamisch geluid. Door het verminderen van rolgeluid zal de totale geluidemissie dalen. Wel zal verhoudingsgewijs het aandeel van het aerodynamisch geluid in de totale geluidemissie groter worden.
- 15 *Wanneer is er volledig inzicht in wat er in Lansingerland al dan niet moet gebeuren om de geluidsbelasting van het definitieve materieel, bij volle snelheid en complete dienstregeling in overeenstemming te brengen met de voorgeschreven 57 dB(A) norm ter plaatse?*
- 15 Medio 2012 verwacht ik meer duidelijkheid te hebben over de verwachte effectiviteit van aanvullende maatregelen op basis van een nieuw gedetailleerd rekenmodel. Overigens wil ik nogmaals benadrukken dat er geen voorgeschreven norm van 57 dB(A) bestaat. Een geluidbelasting van 57 dB(A) komt overeen met de voorkeurswaarde, zoals die ten tijde van het Tracébesluit gold. Van deze norm kan op basis van de huidige wetgeving worden afgeweken door het verlenen van een hogere waarde. Dit is ook ten tijde van het

Tracébesluit langs de HSL-Zuid gebeurd. In de wet- en regelgeving zijn hierover voorschriften opgenomen. Doelmatigheid speelt bij deze eventuele afwijking een belangrijke rol.

- 16 *a. Klopt het dat de dienstregeling van 2012 nog niet volledig met V250-materieel gereden kan worden?*
b. Zo ja, betekent dit dat, vanwege het huidige overeengekomen geluidsplafond, de dienstregeling in 2012 in vergelijking met 2011 in de praktijk niet uitgebreid kan worden?

16 Zoals eerder is gemeld zal het V250-materieel in de loop van 2012 in de dienstregeling worden ingefaseerd. Het is daarbij niet zo dat de dienstregeling in 2012 niet kan worden uitgebreid. Zoals eerder toegezegd wil ik door middel van metingen inzicht hebben in de eindsituatie, zodat ik die kan vergelijken met de waarden uit het Tracébesluit. De pilot moet daarnaast ook informatie opleveren over de uitvoeringsmogelijkheden, de kosten en effectiviteit van mogelijke aanvullende geluidsmaatregelen. Een (tijdelijk) hogere geluidbelasting vind ik acceptabel.

- 17 *a. Klopt het dat u in uw brief (d.d. 10 september 2011) aan de gemeente Lansingerland voorgesteld heeft om, in het kader van een pilot, een studie te laten doen naar ballastmatten?*
b. Zo ja, waarom wordt dit voorstel gedaan terwijl uit het rapport van Lloyd's Register Rail Europe B.V. blijkt dat deze ballastmatten niet helpen?

17 In opdracht van IenM heeft ProRail aan M+P gevraagd om een voorstel voor een pilot te doen, daarbij worden meerdere mogelijke maatregelen tegen het licht gehouden. Ik verwacht dat Plan van Aanpak binnenkort. Ik sluit bij voorbaat geen enkele maatregel uit, met uitzondering van overkapping van de HSL. Uit het rapport van Lloyd's haal ik overigens niet dat ballastmatten niet zouden helpen om de geluidbelastingen te verlagen.

- 18 *a. Wat is de totale geluidsreductie die voor de gemeente Lansingerland is gerealiseerd?*
b. Geldt deze geluidsreductie voor het hele traject?
c. Zo nee, voor welk deel niet?

18 Voor het traject van de HSL-Zuid waar de HST-prio's rijden is door het afschakelen van de blokkenrem een reductie van circa 7 – 11 dB met betrekking tot de geluidemissie van dit type materieel gerealiseerd.

- 19 *a. Kunt u aangeven of er op enigerlei wijze sprake is dat de Thalys vertraging oploopt door de Fyra of omgekeerd?*
b. Wanneer dit niet het geval is, hoe verklaart u dan dat de punctualiteitscijfers bij de Thalys zo 'n 20% lager uitvallen dan bij de Fyra?

19

Op het moment dat een Fyra of een Thalys met vertraging rijdt is er een kans dat andere treinen van die series ook vertraagd geraken. Dit komt omdat ze gebruik maken van dezelfde infrastructuur. Tegelijkertijd valt de punctualiteit van de Thalys lager uit dan de punctualiteit van de Fyra. Dit heeft twee redenen.

1. De Thalys komt geregeld te laat uit het buitenland met een vertraging die niet meer goed te maken is op het Nederlandse traject. De Fyra rijdt tot op heden alleen in het binnenland.
2. Tot eind augustus bood de dienstregeling van de Thalys minder ruimte voor het goed maken van vertraging dan de dienstregeling van de Fyra. Hierdoor leed de Thalys relatief meer onder kleine vertragingen dan de Fyra.

20 *a. Beperkt uw aandacht omtrent de geluidsoverlast van de HSL zich uitsluitend tot Lansingerland?*

b. Zo nee, waar is afgelopen jaar nog meer aandacht besteed aan de geluidsproblematiek langs de HSL?

20 Nee, mijn aandacht gaat ook uit naar andere plaatsen langs de HSL-Zuid, waar geluidsoverlast wordt ervaren. Naast de gemeente Lansingerland speelt deze problematiek ook in de gemeente Breda en de gemeente Kaag en Braassem. Ik voer regelmatig overleg met vertegenwoordigers uit deze gemeenten.

21 *Waarom heeft u het rapport van Lloyd's Register Rail Europe B.V. niet, direct nadat het verschenen is, naar de Kamer gestuurd?*

21 Het rapport van Lloyd's is een quick scan naar mogelijke aanvullende maatregelen. Ik heb het rapport gebruikt om voor mijzelf inzicht te krijgen in eventuele mogelijkheden. Het rapport geeft een globaal inzicht in mogelijke geluidreducties en eventuele kosten. Het is mijns inziens ongeschikt om conclusies aan te verbinden. De pilot is daarvoor beter geschikt.

22 *Hoe verhoudt zich de risicoreserve ten opzichte van de € 2,8 miljard aan risico's en tot de aangekondigde injectie van € 300 miljoen in de HSL?*

22

De risicoreservering HSL-Zuid is er om de kosten te kunnen dekken van onvoorziene risico's tijdens de aanleg van de HSL-Zuid. Hierover wordt uw Kamer halfjaarlijks geïnformeerd middels de Voortgangsrapportage HSL-Zuid. Ik veronderstel dat het in uw vraag genoemde bedrag refereert aan de berichtgeving over de oplossing voor de HSA-problematiek. Zoals ik u in mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22026, nr. 343) heb gemeld is er, als gevolg van de HSA-problematiek, voor nu een schade op mijn lopende begroting van € 390 mln.

23 *a. Zijn de vier extra Auto Transformator (AT) stations, waarvan de oplevering gepland was aan het begin van het vierde kwartaal van*

2011, al opgeleverd?

b. Zo nee, wanneer worden de vier extra AT-stations opgeleverd?

c. Zo ja, is het probleem met Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) met de oplevering van de vier extra AT-stations structureel opgelost of restereren er nog EMC-problemen?

d. Zo ja, welke?

23 De vier extra Auto Transformator (AT) stations zijn opgeleverd en op 5 oktober 2011 operationeel gegaan. Met deze extra AT stations is onbeperkt vervoer op de HSL-Zuid mogelijk geworden voor enkelstel treinen (tot 500A per trein). Hiermee resteert er nog een EMC-probleem, namelijk het onbeperkt vervoer met dubbelstel treincombinaties, zoals dubbele Thalysen. Dit wordt pas mogelijk zodra het ombouwprogramma van de VIRM1 is afgerond (najaar 2013).

24 *Kunt u aangeven of de communicatie tussen gemeente Lansingerland en ProRail over het gebruik van het spoor goed verloopt?*

24 Ik heb van de gemeente Lansingerland geen signalen ontvangen dat de communicatie met ProRail niet goed zou verlopen.

25 a. *Is er reeds in voldoende goederenmateriaal Automatische Trein Beïnvloeding verbeterde versie (ATB-vv) ingebouwd?*

b. *Heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) al toestemming kunnen geven om de laatste snelheidsbeperkingen op te heffen?*

c. *Zo nee, wanneer is de verwachting dat dit wel het geval zal zijn?*

25 Er zijn momenteel nog onvoldoende treinen omgebouwd naar ATB-vv om de laatste snelheidsbeperkingen te kunnen opheffen. De laatste Thalys-treinen worden in april 2012 voorzien van ATB-vv. Mijn inspectie beraadt zich nog of ook de laatste goederentreinen moeten zijn voorzien van ATB-vv alvorens de snelheidsbeperkingen op te kunnen heffen.

26 a. *Hoe groot acht u de kans dat het extra benodigde (20e) V250-treinstel niet meer bij de fabrikant besteld kan worden nu de productielijn bij de fabrikant deels is afgebouwd?*

b. *Met welke scenario's houdt u, wanneer dit het geval zal zijn, rekening?*

c. *Betekent het afbouwen van de productielijn dat het V250-treinstel niet door andere spoorbedrijven worden aangekocht, en in feite een door de markt afgewezen product is?*

26

Ik heb afgelopen zomer tegenover mijn Belgische collega, minister Vervotte, mijn zorgen geuit over het niet tijdig bestellen van het 20^e treinstel door NMBS. Tevens heb ik aan haar gevraagd of er op korte termijn ander hogesnelheidsmaterieel aangeschaft kan worden. Het Belgische kabinet is dit aan het onderzoeken.

Het afbouwen van de productielijn betekent niet dat het product door de markt is afgewezen. Als gevolg van de huidige structuur in de

spoorsector wordt materieel door specifieke regelgeving vaak slechts voor één project gebouwd. Wel wordt de onderliggende techniek vaker gebruikt. Dit is ook hier aan de orde; V250-techniek is weer gebruikt in een andere opdracht voor hogesnelheidstreinen van AnsaldoBreda.

- 27 *Kunt u aangeven wanneer de uitgebreide tests die uitgevoerd worden door AnsaldoBreda, die nodig zijn voor de toelating van het V250-materieel in Nederland en België, zijn afgerond?*
- 27 Zie mijn beantwoording van vraag 13.
- 28 *Kunt u aangeven of het mogelijk is om voortaan punctualiteitscijfers te hanteren op basis van de fysiek haalbare reistijd, zodat het voor vervoerders niet meer loont om bewust extra speling in te bouwen in hun dienstregeling om zodoende een hogere punctualiteit te scoren?*
- 28 Dit zou theoretisch mogelijk zijn, maar kent in mijn ogen praktische nadelen. Het is mogelijk om vast te stellen wat de fysiek haalbare reistijd tussen een bepaalde herkomst en een bepaalde bestemming is. Op een zeer druk bereden netwerk als het hoofdrailnet krijgt dit echter een geheel andere betekenis: hier rijden meerdere treindiensten met verschillende snelheden en haltingen (Sprinter versus Intercity) op een baanvak. Ik ben van mening dat het wegnemen van marges in de dienstregeling juist het risico op vertraging en ook doorwerken van die vertraging in zich heeft. Ik laat het maken van de dienstregeling dan ook over aan de vervoerders in samenspraak met ProRail.
- 29 *Welke gevolgen heeft de overschrijding van geluid gemeten aan de oostzijde bij Lansingerland voor de gehele oostzijde van het spoor tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs?*
- 29 Er zijn op één locatie aan de oostzijde immissiemetingen uitgevoerd en op deze locatie is een overschrijding geconstateerd. Deze locatie is niet representatief voor de overige locaties. Het betreft een nieuwbouw-appartement op de zevende verdieping en deze bevindt zich relatief dicht bij het spoor.
- 30 *Welk effect heeft de nieuwe bijgewerkte versie van het Reken- en Meetvoorschrift op geluidsnormen?*
- 30 De geluidsnormen liggen wettelijk vast en die veranderen niet met een nieuwe versie van het Reken- en Meetvoorschrift. Het Reken- en Meetvoorschrift bevat geen geluidsnormen, maar voorschriften voor metingen en berekeningen aan verschillende types treinmaterieel.
- 31 *a. Kunt u aangeven welke afspraken over de vervolgaanpak er zijn gemaakt met vertegenwoordigers van de gemeente Lansingerland?
b. Kunt u nu een harde toezegging doen dat binnen enkele maanden de geluidsproductie binnen de normen zal zijn?*

- 31 De gemeente Lansingerland is betrokken bij alle stappen met betrekking tot de vervolgaanpak. Het plan van aanpak voor de pilot en het meetplan zullen met de gemeente en hun externe adviseur worden afgestemd. Daarnaast neem ik aan dat u met normen de voorkeurswaarde danwel eerder verleende hogere waarden bedoeld. Ik kan nu geen harde toezegging doen dat binnen enkele maanden de geluidsbelastingen aan de “norm” zullen voldoen. De uitkomsten van de pilot in de eindsituatie (gemeten met hogesnelheidsmaterieel) zijn namelijk medebepalend of en zo ja op welke wijze de geluidbelastingen van de woningen in overeenstemming kunnen worden gebracht met de voorkeurswaarde danwel eerder verleende hogere waarden.
- 32 *a. Kunt u aangeven of er aanvullende geluidsmaatregelen worden genomen die zowel nu effectief zijn als ook voor de eindsituatie in de gemeente Lansingerland?*
b. Zo ja, welke maatregelen worden er genomen?
c. Zo nee, waarom worden er nu geen aanvullende maatregelen genomen om geluidsoverlast die door het huidige, tijdelijke materiaal wordt veroorzaakt te reduceren, zeker nu op dit moment nog niet duidelijk is wanneer het tijdelijke treinmateriaal wordt vervangen door het V250-materieel?
d. Moet het voldoen aan wettelijke normen en afspraken niet hoe dan ook gebeuren?
- 32 Voor het antwoord op de vragen 32a, b en c verwijs ik naar mijn beantwoording van vraag 12. Het normenstelsel bevat kortgezegd een voorkeurswaarde en een maximale waarde. Het is op basis van de wet- en regelgeving niet zo dat er geen geluidbelastingen mogen zijn die hoger liggen dan de voorkeurswaarde. Ik heb toegezegd dat ik de waarden uit het Tracébesluit respecteer met betrekking tot de eindsituatie. Echter, indien er aanvullende maatregelen nodig zijn om hieraan te kunnen voldoen, hoort daar wat mij betreft wel een doelmatigheidstoets bij. Als bijvoorbeeld blijkt dat de maatregelen deze doelmatigheidstoets niet doorstaan en de effecten op de geluidbelastingen beperkt zijn, kan dit er toe leiden dat de maatregelen uiteindelijk niet getroffen worden.
- 33 *Bent u van mening dat de geluidsoverlast in Breda ook meteen moet worden aangepakt?*
- 33 Zoals ik in mijn beantwoording van vraag 20 heb beschreven, heb ik ook aandacht voor de situatie in Breda. Er zullen daar binnenkort, als onderdeel van het meetplan, geluidmetingen plaatsvinden.
- 34 *a. Wat is de status van het plan van aanpak en wat is het tijdschema?*
b. Wordt de gemeente Lansingerland betrokken bij het opstellen van het plan van aanpak?
- 34 Zie mijn beantwoording van de vragen 12 en 31.

- 35 *a. Klopt het dat AnsaldoBreda in de financiële problemen is gekomen en mogelijk verkocht wordt dan wel failliet gaat?*
b. Wat zijn de gevolgen van een eventuele verkoop van AnsaldoBreda voor de oplevering van de V250-treinstellen?
c. Wat zijn de gevolgen bij een faillissement?
- 35 AnsaldoBreda staat inderdaad in de verkoop vanwege herschikking van activiteiten van Finmeccanica SpA, het moederbedrijf van AnsaldoBreda.
NS heeft mij verzekerd dat zij, zoals gebruikelijk met dit soort grote contracten, deugdelijk afspraken heeft gemaakt met betrekking tot dit soort situaties.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen