

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 394**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 februari 2013

Op 25 februari 2013 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu verzocht om een brief te ontvangen met hierin een reactie op het Telegraaf-artikel «Fyra veel langer uit de running» van maandag 25 februari 2013. Bij dezen mijn reactie.

Het Fyra V250-materieel is in januari 2013 door HSA uit de dienstregeling gehaald vanwege een loslatend onderdeel en niet als gevolg van software- of communicatieproblemen.

Zoals ik ook in de beantwoording van uw feitelijke vragen inzake de Fyra-problematiek van 25 februari 2013 heb gemeld, is het de verantwoordelijkheid van de vervoerders om te zorgen dat het V250-materieel zo snel mogelijk veilig en betrouwbaar kan worden ingezet. In het Telegraaf-artikel wordt gesproken van softwarefouten in het beveiligingssysteem (ERTMS). Hierbij lijkt te zijn geput uit het artikel dat De Ingenieur op 8 februari 2013 («Falende Fyra») publiceerde. De in het artikel van De Ingenieur genoemde communicatie- en verbindingsproblemen binnen het ERTMS-systeem zijn bekend en worden opgepakt binnen de Stuurgroep HSL-Zuid, waarin naast het ministerie van IenM ook HSA als concessienemer, ProRail en Infrabeed samenwerken. Zoals eerder aan u medegedeeld heeft deze Stuurgroep dit opgepakt met de instelling van een multidisciplinaire Taskforce Communicatie. Deze Taskforce analyseert de verbindingsproblemen op de HSL-Zuid ontwikkelt voorstellen tot verbetering. Uw Kamer wordt over de voortgang van de Taskforce halfjaarlijks geïnformeerd via de Voortgangsrapportages HSL-Zuid.

Op initiatief van de Taskforce Communicatie, waarin onder andere Infrabeed, ProRail en HSA zijn vertegenwoordigd, is een reeks communicatie- en verbindingsproblemen op de HSL-Zuid opgelost. De hoeveelheid uitgevallen treinen en dispunctualiteit daalt mede hierdoor

gestaag. Dit heeft positieve effecten gehad op het binnenlandse (Fyra Amsterdam – Breda v. v.) en internationale (Amsterdam – Parijs, Thalys) HSL-verkeer. Deze positieve effecten zullen door de samenwerkende partijen moeten worden doorgetrokken naar de prestaties van het V250-materieel.

In het verleden speelden vergelijkbare problemen op de Betuweroute. ERTMS level 2 functioneert daar na software-updates op dit moment stabiel. Momenteel wordt bekeken op welke manier de lessen, die zijn geleerd met ERTMS op de Betuweroute, succesvol op de HSL-Zuid (eveneens level 2) kunnen worden toegepast. Ik acht het de verantwoordelijkheid van de samenwerkende partijen om deze lessen, binnen de kaders van veiligheid en betrouwbaarheid, op de HSL-Zuid toe te passen, zodat dit zo snel mogelijk ten goede komt aan een verbetering van de treindienst voor de reizigers.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld