

Vergaderjaar 2008–2009

**22 026**

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

**Nr. 283**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 oktober 2008

Hierbij bied ik u het drieëntwintigste voortgangsrapport (VGR 23) HSL-Zuid aan.<sup>1</sup> Het rapport behandelt de verslagperiode 1 januari 2008 tot en met 30 juni 2008. Ik maak van deze brief gebruik om u op de hoogte te brengen van de meest actuele stand van zaken rond de HSL-Zuid. Met deze brief beantwoord ik tevens de vragen die het lid Roemer van uw vaste Commissie Verkeer en Waterstaat op 22 augustus 2008 heeft gesteld over het onderwerp HSL-Zuid.

#### **1 Samenvatting**

In mijn brief van 1 april 2008 (Kamerstuk 22 026, nr. 279) gaf ik u al aan dat het project HSL-Zuid in de eindfase terecht is gekomen. In de huidige verslagperiode is goede voortgang geboekt bij de oplevering van de infrastructuur waarover ik in de VGR verslag doe.

Ook na 1 juli 2008 zijn er belangrijke mijlpalen gehaald ten aanzien van de infrastructuur van de HSL-Zuid. Met als resultaat dat deze infrastructuur, wat het Nederlandse deel en de grensovergang betreft, nu feitelijk gereed is en vrijgegeven is voor commercieel gebruik met 300 km/u. Ik ben verheugd u te kunnen melden de vrijgave van de gehele infrastructuur door de inspectiediensten IVW en DVIS voor gebruik met 300 km/u (inclusief de grensovergang naar België) sinds 9 oktober een feit is. Voordat dit het geval was is op 8 juli een verklaring is afgegeven door de NOBO<sup>2</sup> waarmee werd aangegeven dat de infrastructuur (inclusief de grensovergang) aan de te stellen interoperabiliteitseisen voldoet. Vervolgens is op 1 september de Toestemming voor Gebruik (TvG) voor commercieel vervoer ontvangen van ProRail voor de overgangen tussen het tracé van de HSL-Zuid en het bestaande gemengde net. Tenslotte hebben op 9 oktober IVW en de Belgische toezichthouder DVIS mij medegedeeld dat ook de grensovergang is vrijgegeven. Dit is gebeurd onder de voorwaarde dat er op dit moment geen treinen over de grens mogen rijden, vanwege het feit dat Lijn 4 in België nog niet is vrijgegeven. Naar verwachting zal dat medio december gebeuren.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Notified Body.

Daarmee zal een langdurig en complex proces succesvol beëindigd worden dat is begonnen met de installatie van de upgrade naar ERTMS 2.3.0 Corridor. Zoals ik al eerder aan uw Kamer aangaf betreft dit een ontwikkelingstraject met grote onzekerheden. Ik mag constateren dat dit traject door de projectorganisatie HSL-Zuid, ProRail en de IVW ruim binnen de marges van de prognoses uit de risicoanalyses is afgewikkeld.

Nu de infrastructuur gereed is nadert het moment dat er een definitieve Aanvangsdatum Vervoer moet worden bepaald. Deze datum wordt bepaald door de juridische uitgangspunten die hiervoor in het contract met HSA zijn geformuleerd, en het belang van de Staat en HSA om over deze datum niet in een complexe en langdurige juridische procedure te belanden.

In het overleg met uw Kamer in mei dit jaar meldde ik al dat er door de verlate levering van het treinmaterieel een kloof dreigt te ontstaan tussen de verwachte (contractuele) Aanvangsdatum Vervoer en het moment waarop naar verwachting daadwerkelijk treinen over het gehele tracé kunnen gaan rijden. Hierdoor kan HSA pas in de zomer van 2009 een begin maken met het genereren van de door haar voorziene inkomsten. Over de exacte bepaling van Aanvangsdatum Vervoer ben ik momenteel in gesprek met HSA. Ik verwacht binnen enkele weken een definitieve Aanvangsdatum vast te stellen.

Hoewel het beeld rond de levering van het treinmaterieel niet positief is, moet ik wel constateren dat volgens HSA binnen afzienbare tijd gestart zal worden met commercieel vervoer met 160 km/u op het noordelijke tracé tussen Amsterdam en Rotterdam. Voor de reiziger zal dit al een aanmerkelijke reistijdwinst gaan opleveren.

Helaas zijn er minder positieve ontwikkelingen te melden ten aanzien van de tijdige beschikbaarheid van geschikt hogesnelheidstreinmaterieel en daarmee de definitieve ingebruikname van de HSL-Zuid. Deze ingebruikname wordt, zoals bekend, hoofdzakelijk bepaald door de complexe invoering van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. De Staat als opdrachtgever, de infrabeheerder, de vervoerder en de fabrikanten van het rollend materieel hebben hier allen de gevolgen van ondervonden.

Deze problematiek heb ik bij verschillende gelegenheden met uw Kamer besproken. We worden geconfronteerd met een situatie die niet uniek is voor Nederland. Ook op andere hogesnelheidsprojecten in Europa worden vergelijkbare problemen ondervonden. De Nederlandse situatie is wel extra complex omdat we te maken hebben met een grensoverschrijdend project dat aansluitingen heeft op het bestaande net (met andere beveiligingssystemen). Dit tegen de achtergrond van stringente eisen op het terrein van veiligheid en betrouwbaarheid van zowel infrastructuur als materieel.

In het vervolg van deze brief zal ik op de bovenstaande onderwerpen nader ingaan.

## **2 Conclusies ten aanzien van de planning**

In de integrale risicoanalyse van het project die begin september 2008 door mijn projectorganisatie in samenspraak met de betrokken partijen is uitgevoerd, zijn alle risicoaspecten ten aanzien van de planning van het project geïnventariseerd en gekwantificeerd. Hieruit volgt het onderstaande beeld.

- Het Nederlandse deel van de infrastructuur is vanaf 8 juli 2008 geschikt voor commercieel vervoer met 300 km/u. Vanaf 1 september 2008 is er

een Toestemming voor Gebruik (TvG) afgegeven voor de overgangen van en naar het bestaande gemengde net. Vanaf 9 oktober is de vrijgave van de grensovergang voor commercieel vervoer met 300 km/u (ERTMS Level 2) een feit.

- Binnen enkele weken hoop ik tot vaststelling van een nieuwe Aanvangsdatum Vervoer over te gaan.
- De start van het tijdelijk vervoer door HSA tussen Amsterdam en Rotterdam wordt volgens de huidige planning niet voorzien voor medio januari 2009. Uit het huidige proefbedrijf van ProRail/HSA blijkt dat er nog problemen ten aanzien van de bedrijfszekerheid moeten worden opgelost.
- De situatie rond de tijdige beschikbaarheid van het treinmaterieel van HSA kent geen positieve ontwikkeling.

De ingebruikname van het Thalys-materieel en de daarmee samenhangende start van de internationale dienstregeling is volgens HSA nu voorzien in de zomer van 2009. Op grond van de meest recente risicoanalyse moet met een overschrijding van twee en een halve maand rekening gehouden worden (50% kans).

Op grond van de door HSA aangeleverde planning zullen de V250-treinen vanaf het najaar van 2009 geleidelijk beschikbaar komen en vermoedelijk vanaf de dienstregeling 2010 ingezet worden. Maar ook ten aanzien van het Ansaldo-materieel zijn er risico's voor wat betreft het testen (waaronder ERTMS) en het homologeren/toelaten van dit nieuwe type materieel. Deze risico's kunnen leiden tot uitlopen van de planning.

Van fabrikant Bombardier zijn signalen ontvangen dat het geschikt maken van het TRAXX-materieel voor ERTMS Level 2 meer tijd vergt en dat dit materieel pas vanaf voorjaar 2010 op het gehele tracé inzetbaar zal zijn. De vervoerder is hierover in gesprek met Bombardier.

### **3 Stand van zaken infrastructuur**

In de inleiding van de brief gaf ik u aan dat er de afgelopen maanden goede voortgang is geboekt bij de infrastructuur.

Ik wil op drie zaken nader ingaan:

- *de afronding van de werkzaamheden en certificering van de grensovergang;*
- *de invoering van ATB Verbeterde Versie;*
- *stof in de Tunnel Groene Hart.*

#### *3.1 De afronding van de werkzaamheden en certificering van de grensovergang*

Tijdens het overleg met uw Kamer in mei van dit jaar meldde ik u dat de baaninfra op het Nederlandse tracé vanaf 1 april 2008 naar mijn mening gereed was voor het testen door HSA. Volgens de toenmalige planning zou er begin/medio mei een goedkeurende verklaring zijn van de ISA<sup>1</sup> dat ook de grensovergang op een veilige wijze met 300 km/u gepasseerd kan worden.

Deze mijlpaal van 1 mei 2008 voor de vrijgave van de grensovergang bleek niet haalbaar te zijn. De ISA gaf op 16 mei een verklaring af waaruit

---

<sup>1</sup> Independent Safety Assessor.

bleek dat het grensbaanvak vooralsnog alleen voor testdoeleinden was vrijgegeven.

Dit is terug te voeren op onvolkomenheden/afwijkingen bij de oplevering van de upgrade naar ERTMS 2.3.0 Corridor. Deze problemen zijn vervolgens opgelost of gemitigeerd waardoor op 17 juni alsnog de benodigde veiligheidsverklaringen door de ISA zijn afgegeven. Vervolgens is op 8 juli door de NoBo van de Staat een «Interim Certificate of Conformity» afgegeven. Binnen korte tijd zal een definitief certificaat worden verleend.

Deze beperkte overschrijding heeft mij niet verrast. In mijn brief van april 2008 gaf ik reeds aan dat op grond van de risico-analyse een overschrijding van 1 tot 2 maanden bij de oplevering van de infrastructuur mogelijk was. Dit gelet op de complexiteit van de werkzaamheden, de vele daarbij betrokken partijen en de zeer hoge eisen die gesteld worden aan veiligheid en compatibiliteit.

Op 1 september is de Toestemming voor Gebruik (TvG) ontvangen voor de overgangen tussen het tracé van de HSL-Zuid en het bestaande gemengde net.

Op 9 oktober hebben IVW en de Belgische toezichthouder DVIS mij medegedeeld dat de grensovergang is vrijgegeven. Dit is gebeurd onder de voorwaarde dat er op dit moment geen treinen over de grens mogen rijden, vanwege het feit dat Lijn 4 in België nog niet is vrijgegeven. Naar verwachting zal dat medio december gebeuren.

### *3.2 De invoering van ATB Verbeterde Versie (ATB VV)*

In het kader van een landelijk programma ter invoering van ATB VV vinden werkzaamheden aan de baan en aanpassingen in al het Nederlandse treinmaterieel plaats. Op 5 overgangen naar het bestaande spoor (2 in het noorden en 3 in het zuiden) wordt de baaninfra van de HSL-Zuid op het bestaande conventionele net aangepast. Daarnaast wordt het materieel van alle vervoerders (incl. HSA) voorzien van ATB VV. Naar verwachting zullen de werkzaamheden aan de baaninfra, de certificering en het vastleggen van de procedures rond 1 oktober 2008 afgerond worden. De aanpassing van het materieel vraagt meer tijd en zal naar verwachting in de zomer 2009 vrijwel voltooid zijn. Zolang dat nog niet het geval is zal er bij 2 overgangen van een snelheidsreductie voor de HSL-Zuid sprake zijn. Dit zal zeer beperkte gevolgen hebben voor de rijsnelheden.

### *3.3 Stof in tunnel Groene Hart*

In de verslagperiode is onderzoek gedaan naar de oorsprong, de hoeveelheid en de samenstelling van het stof in de Groene Harttunnel. Met een Thalys trein is een beperkt aantal hogesnelheidstesten (25) uitgevoerd en met een TRAXX-trein zijn 165 ritten gemaakt door de tunnel met 160 km/uur.

Uit de onderzoeken blijkt dat de hoeveelheid stof met het voortschrijden van het aantal ritten aanzienlijk vermindert. Onderzoek heeft tevens uitgezeten dat het stof geen nadelige gevolgen heeft voor het materieel of tot gezondheidsrisico's voor de reizigers leidt.

Er is nu geen indicatie dat er op korte termijn ingrijpende technische maatregelen nodig zijn. Het onderzoek moet nog worden afgerond en er zijn aanvullende hogesnelheidstesten gepland om te verifiëren dat het stof ook bij hoge snelheid geen problemen meer oplevert. De situatie wordt nauwlettend gevolgd.

## 4 Stand van zaken vervoer

### 4.1 Treinmaterieel

De afgelopen maanden heeft de Staat nauw overleg gevoerd met HSA en ProRail over het proces van de trein-baanintegratie. Voor het toelaten van elk type materieel op de HSL-Zuid is een door IVW af te geven Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) of een Inzetcertificaat nodig. Het verkrijgen van een VGB vereist dat de leverancier de veiligheid en interoperabiliteit van het materieel aantoont door middel van een testprogramma voor homologatie en Trein-Baan Integratie (TBI). Dit testprogramma dient te resulteren in een ISA- en een NoBo-verklaring. IVW verleent de VGB voor het desbetreffende type materieel na advies van ProRail (in de rol van beheerder).

Hieronder meld ik u de meest recente informatie die ik van HSA heb ontvangen.

#### *A Beschikbaarheid TRAXX-materieel*

Zoals bekend zullen de TRAXX-locomotieven en voor de HSL-Zuid aangepaste IC-rijtuigen als tijdelijk materieel worden ingezet tot de komst van het AnsaldoBreda V-250-materieel.

Het TRAXX-materieel zal daarbij in eerste instantie gebruik maken van ERTMS Level 1. Dit tijdelijke materieel kan maximaal 160 km/u rijden. Medio augustus is door IVW het inzetcertificaat afgegeven voor het gebruik van de TRAXX-locs en de bijbehorende rijtuigen. Tevens is door IVW een Verklaring van Geen Bezwaar afgegeven voor de start van het Integraal Proefbedrijf tussen Amsterdam en Rotterdam. Dit houdt in dat er geen veiligheidsissues meer zijn voor het rijden onder ERTMS Level 1.

Het proefbedrijf Level 1 van HSA/ProRail met dit materieel is gestart op 8 september 2008. Er is tijdens het proefbedrijf een aantal problemen ten aanzien van de bedrijfszekerheid geconstateerd dat opgelost moet worden voordat een betrouwbare commerciële dienstverlening aan de orde kan zijn. Ik heb de verwachting dat niet voor medio januari 2009 de dienstverlening voor het publiek op het tracé tussen Amsterdam en Rotterdam beschikbaar komt.

Wanneer het gehele tracé van de HSL-baan definitief in gebruik wordt genomen is het noodzakelijk dat al het treinmaterieel onder ERTMS Level 2 opereert. Fabrikant Bombardier heeft aangegeven medio oktober 2009 de Traxx op level 2 met een ISA verklaring te zullen leveren. Deze verlate oplevering is terug te voeren op de algemene problematiek van Bombardier tijdens het ontwikkelings- en homologatietraject zoals uiteengezet in de brief van Bombardier en HSA d.d. 4 oktober 2007.<sup>1</sup>

#### *B Beschikbaarheid AnsaldoBreda-materieel*

Op grond van de door HSA aangeleverde planning zullen de treinen vanaf het najaar van 2009 geleidelijk beschikbaar komen en vermoedelijk met ingang van de dienstregeling 2010 ingezet worden. Ook ten aanzien van het Ansaldo-materieel bestaan er risico's voor wat betreft het testen (waaronder ERTMS) en het homologeren/toelaten van dit nieuwe type materieel. Deze risico's kunnen leiden tot uitlopen van de planning.

#### *C Beschikbaarheid Thalys-materieel*

Voor het Thalys-materieel is van belang dat het certificeringsproces in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland wordt uitgewerkt en uitgevoerd in samenspraak met de National Safety Authorities.<sup>2</sup> De verwachting is dat dit materieel met ingang van de zomerdienstregeling 2009 inzetbaar

<sup>1</sup> Deze brief heb ik uw Kamer op 4 oktober 2007 toegezonden als bijlage bij mij brief over het go/nogobesluit (Kamerstuk 22 026, nr. 274).

<sup>2</sup> In Nederland is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

zal zijn voor het grensoverschrijdende vervoer met 300 km/u tussen Amsterdam en Parijs. De beproevingsritten met het Thalysmaterieel (met Ansaldo OBU) verlopen in het algemeen bevredigend maar leiden er wel toe dat er problemen zichtbaar kunnen worden die ofwel in de infrastructuur of in de trein opgelost moeten worden. Dit kan gevolgen hebben voor het tijdstip van inzetbaarheid van de vervoerder.

#### *4.2 Financiële positie HSA*

Gelet op het beschikbaar komen van het treinmaterieel en de nog vast te stellen Aanvangsdatum Vervoer zal er een periode ontstaan waarin HSA, op grond van haar contract met de Staat een contractueel bepaalde gebruiksvergoeding aan de Staat moet betalen, zonder dat daar een volledig aanbod aan treindiensten tegenover staat. Dit heeft een negatief gevolg voor de bedrijfsresultaten van HSA.

De afgelopen maanden heb ik overleg gevoerd met HSA om in kaart te brengen wat hiervan de gevolgen voor HSA zijn. Ik heb de onderbouwing van de recent door HSA geleverde financiële cijfers laten beoordelen door een externe partij. Hieruit kwam het beeld naar voren dat wegens de verlate aflevering van de treinen sprake is van reële problematiek tot de Aanvangsdatum Vervoer en de periode daarna wanneer er nog geen materieel voorhanden is. Vervolgens zijn er problemen gesignaleerd vanaf het moment dat de eerste treinen beschikbaar zijn, maar er nog geen volledige dienstverlening mogelijk is. De omvang van deze problematiek is zodanig dat zonder ingrijpen de continuïteit van de onderneming in gevaar zou kunnen komen.

In gesprekken die ik voer met de top van NS/HSA is in kaart gebracht welke mogelijkheden er zijn om, binnen de kaders van het contract met HSA en het aanbestedingsrecht, te voorkomen dat de continuïteit van HSA in gevaar komt. Ik zal u over de uitkomsten hiervan binnen enkele weken informeren.

#### *4.3 Voortgang vervoerconcessie tijdelijk vervoer*

De concessie voor het tijdelijke vervoer is nagenoeg gereed. In overleg met HSA is besloten tot toezending van de concessie aan uw Kamer zodra de consumentenorganisaties in het LOCOV advies hebben uitgebracht over de hoogte van de tarieven die HSA gaat vragen voor dit vervoer. Dit proces is gaande.

#### *4.4 Concessie commercieel hogesnelheidsvervoer*

Voordat gestart kan worden met het commercieel vervoer dient de bestaande concessieovereenkomst met HSA te zijn omgezet in een publiekrechtelijk concessie. De conceptconcessie die eind 2007 in overleg met HSA is opgesteld, is op 16 juni 2008 aan de directie van HSA gepresenteerd. In overleg met HSA wordt de laatste hand gelegd aan de concessie.

#### *4.5 Aanvangsdatum Vervoer*

Aan het eind van de verslagperiode heeft de Staat aan HSA meegedeeld dat de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 tot een nader vast te stellen datum wordt uitgesteld omdat de oplevering en certificering van ERTMS 2.3.0 Corridor een aantal weken langer duurde.

HSA heeft – voorafgaand aan de Aanvangsdatum Vervoer – het recht om op de HSL infrastructuur 20 weken «zonder beperkingen» te testen en het

vervoerproces alsmede de systemen te beproeven. Op dit moment ben ik met HSA in gesprek over een definitieve Aanvangsdatum<sup>1</sup>. Ik hoop u hierover binnen enkele weken te kunnen informeren.

#### 4.6 België

Naar aanleiding van het gesprek dat ik in maart 2008 met mijn Belgische collega heb gevoerd, is HSA gevraagd met NMBS in kaart te brengen hoe de financiële situatie is met betrekking tot de dienst Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel. Ook wordt door de vervoerders in kaart gebracht of de bestaande Belgische spoordienst tussen Antwerpen en Essen kan worden doorgetrokken naar Roosendaal en wat hiervan de financiële consequenties zijn. Het onderzoek van de vervoerders is afgerond maar mijn Belgische ambtsgenoot heeft enkele aanvullende vragen aan de NMBS gesteld. Gezien het belang van het uitvoeren van de gezamenlijke conclusies uit het gesprek van maart 2005 tussen mijn voorganger en de toenmalige Belgische ambtsgenoot, zal er op korte termijn weer overleg plaatsvinden om de uitkomsten te bespreken.

Het tijdig tot stand komen van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een belangrijke voorwaarde voor de start van de internationale diensten over de HSL-Zuid.

### 5 Toekomstige ontwikkelingen rond ERTMS

In Europees verband worden de specificaties van de ERTMS-techniek verder ontwikkeld. Op 23 april 2008 heeft de Europese Commissie beschikking 2008/386/EG afgegeven. Deze beschikking heeft betrekking op de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving, waarmee de zogenaamde SRS-versie 2.3.0 D van ERTMS is vastgelegd. Artikel 3 van deze beschikking bevat de volgende passage:

*«..... Voor dezelfde datum (31 december 2008) delen de lidstaten de Commissie eveneens mee vanaf wanneer treinen die aan de in deze beschikking genoemde specificaties voldoen gebruik zullen kunnen maken van de met ETCS uitgeruste lijnen op hun grondgebied.»*

Er is dan ook geen wettelijke verplichting om de HSL-Zuid in de komende jaren uit te rusten met deze versie. Mijn departement heeft aan ProRail gevraagd in samenspraak met de vervoerders aan te geven wanneer dergelijke treinen gebruik zullen kunnen maken van de verschillende baanvakken, waaronder de HSL-Zuid. Op basis daarvan zal de Europese Commissie geïnformeerd worden.

Omdat de HSL-Zuid infrastructuur kan worden beschouwd als «bestaande infrastructuur», heeft de Nederlandse Staat niet de verplichting deze versie nu reeds te implementeren. De Staat zal het project afronden op basis van de met de infrabeheerders en vervoerders in de corridor Parijs-Brussel-Amsterdam overeengekomen 2.3.0 Corridor standaard.

### 6 Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 23 is het beroep (50% waarde) dat nog moet worden gedaan op de risicoreservering toegenomen van € 7 naar € 15 mln. Voor de Betuweroute is het beroep (50% waarde) niet gemu-teerd. Dat levert het volgende beeld op van de naar verwachting nog aan de risicoreservering te onttrekken middelen.

<sup>1</sup> Op het moment dat de definitieve aanvangsdatum wordt vastgesteld zal ik de financiële gevolgen in kaart brengen. Tevens zal ik dan de begrotingsgegevens actualiseren ten aanzien van de inkomsten uit de gebruikersvergoeding. Deze zijn vooralsnog met prijspeil 2007 berekend.

	90% waarde	50% waarde
Betuweroute	8 mln.	5 mln.
HSL-Zuid	33 mln.	15 mln.
Totaal	41 mln.	20 mln.

Bij Voorjaarsnota is € 15 mln. toegevoegd aan de risicoreservering. Per einde van de verslagperiode was in de risicoreservering nog een ruimte van € 76 mln. (€ 61 mln + € 15 mln.). De lopende ontwikkelingen in beide projecten zijn voor mij aanleiding om deze ruimte van € 76 mln. te handhaven.

In de risicoreservering wordt geen rekening gehouden met vervoersrisico's. Deze worden wél meegenomen in de integrale risico inventarisaties ten aanzien van de planning.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings