

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
15 mei 2007	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DAB/2007/1964	-
Onderwerp	
Voortgang HSL-Zuid	

Geachte voorzitter,

Zoals ik in mijn aanbiedingsbrief bij het Voortgangsrapport 20 van de HSL-Zuid (kenmerk VenW/DAB/2007/1995) heb aangekondigd zal ik u informeren over de meest recente stand van zaken rond de HSL-Zuid.

1 *Mijn benaderingswijze*

De periode vanaf mijn aantreden heb ik benut om mij een zo goed mogelijk beeld te vormen van het project HSL-Zuid. Ik heb mij gericht op de aan het project verbonden risico's en de relaties met de partners die dit project tot een succes moeten maken. Ik wil mijn bevindingen met uw Kamer delen. Hoewel veel zaken de komende maanden nog verder uitgewerkt moeten worden - ik verwijs hierbij naar Voortgangsrapport 20 - is de grote lijn naar mijn mening voldoende duidelijk.

Ik draag de eindverantwoordelijkheid voor het project; laat ik daarover volstrekt helder zijn. In dit project ben ik - zoals bij u bekend - afhankelijk van andere partijen waarop ik weinig tot geen rechtstreekse invloed kan uitoefenen. Dit komt voort uit de fundamentele keuzes over de uitvoering van het project die ten tijde van de parlementaire besluitvorming in 2000/2001 zijn gemaakt. Keuzes die hun weerslag hebben gekregen in uitgebreide en onderling sterk samenhangende contracten met marktpartijen. Tevens stel ik vast dat diverse partijen onafhankelijke taken hebben op het terrein van testen en certificeren, waarover ik geen zeggenschap kan of wil hebben.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Terugblikkend stel ik een aantal zaken vast. Zo constateer ik dat de verhoudingen met de contractpartners HSA en Infrasppeed de afgelopen periode sterk zijn gejuridificeerd waardoor meer nadruk leek te liggen op de onderlinge tegenstellingen dan op het bereiken van een gemeenschappelijk doel. Ik heb in de afgelopen weken mijn verantwoordelijkheid genomen door alle partijen bij elkaar te brengen en afspraken te maken over de komende periode tot aan de Aanvangsdatum Vervoer. Ik denk dat door de toegezegde samenwerking met de marktpartijen een goede uitgangspositie is gecreëerd om de komende periode onze gezamenlijke doelstellingen te halen: zo snel mogelijk volwaardig en hoogwaardig vervoer te realiseren over de HSL-Zuid. Ik heb met de partijen besproken om, binnen de reeds gemaakte contractuele afspraken, maximale flexibiliteit in acht te nemen.

Tevens moet ik vaststellen dat er in de afgelopen periode in uw Kamer rond de ingebruikname van de HSL-Zuid veelvuldig exacte termijnen en data zijn genoemd. Termijnen die vervolgens niet haalbaar bleken en door onverwachte ontwikkelingen of door het onderschatten van problemen hebben geleid tot vertragingen van de start van het vervoer. Dit heeft naar mijn mening grote afbreuk gedaan aan het positieve beeld van de HSL-Zuid; een HSL-Zuid waar we hoge verwachtingen van hebben. Ik wil deze benadering doorbreken en uw Kamer een realistisch beeld schetsen. Ik wil december 2007 (start vervoer 160 km/u) en oktober 2008 (Aanvangsdatum Vervoer 300 km/u) nadrukkelijk als streefdata gaan beschouwen. Streefdata die natuurlijk mijn volle inzet verdienen, maar die met grote onzekerheden zijn omgeven. Ik wil uw Kamer geen zekerheden geven wanneer die er simpelweg niet zijn.

Ik kies er voor om, op basis van de nu bekende gegevens, de HSL-Zuid stapsgewijs in gebruik te gaan nemen, geleidelijk de dienstregeling uit te breiden en dan met steeds hogere snelheden te gaan rijden. Veiligheid en realisme ten aanzien van de planning wil ik hierbij voorop plaatsen.

De realiteit is dat de huidige inzichten van alle betrokken partijen wijzen op een aanzienlijke overschrijdingskans van de beide streefdata met tenminste enkele maanden. Ik werk met alle betrokken partijen constructief samen om dit planningsrisico terug te dringen en beide genoemde streefdata zo goed mogelijk te handhaven, maar garanties kan ik niet geven.

Om deze reden heb ik het volgende besloten. Er zal gedurende de beginperiode van het vervoer met 160 km/u alleen van het noordelijke tracé (Amsterdam- Rotterdam) gebruik gemaakt gaan worden. Voor het zuidelijke deel van het tracé (Rotterdam-grens) geef ik absolute voorrang aan het onbelemmerd bouwen en testen van het veiligheidssysteem om daarmee verdere vertragingen te voorkomen.

Eind september zal ik meer inzicht hebben in de condities en de financiële aspecten van de concessie voor het tijdelijke vervoer door HSA over het noordelijk deel van de HSL-Zuid met 160 km/u. Ook hoop ik dan nog meer zicht te hebben op de realiteit van de streefdata wanneer ik meer resultaten heb van het testprogramma. Tevens heb ik dan meer zicht op de haalbaarheid van de Aanvangsdatum Vervoer.

Op basis van deze informatie zal ik in september een definitieve go/nogo-beslissing nemen over de voorgenomen start van het vervoer met 160 km/u in december 2007. Ik zal uw Kamer daarover zo spoedig mogelijk informeren. Ook kan ik uw Kamer dan met meer zekerheid berichten over de haalbaarheid van de streefdatum van 1 oktober 2008.

Ik wil nu gaarne een en ander nader toelichten.

2 *De infrastructuur*

Allereerst de beschikbaarheid van de infrastructuur. Deze is afhankelijk van de voortgang van de migratie van het beveiligingssysteem ERTMS. Zoals in het voortgangsrapport is aangegeven moet er de komende periode nog veel werk worden verzet: er moet worden ontwikkeld, gebouwd, getest en gecertificeerd. Zoals al in eerdere voortgangsrapporten aan uw Kamer is aangegeven is ERTMS een systeem dat nog in ontwikkeling is, met mogelijke kinderziektes. Het traject Rotterdam-Antwerpen zal het eerste in Europa zijn waarbij ERTMS op level 2 (300 km/u) grensoverschrijdend wordt toegepast. Er wordt uitvoerig getest, maar onzekerheden en risico's kunnen niet worden uitgesloten. De testen zijn juist bedoeld om tekortkomingen en kinderziektes in het systeem naar boven te brengen.

ERTMS is in de Nederlandse situatie een systeem dat moet functioneren met apparatuur van meerdere leveranciers. Dit draagt bij aan de complexiteit en kan daardoor gedurende de testfase weer leiden tot vertragingen.

Ik heb besloten absolute voorrang te geven aan het onbelemmerd bouwen en testen van ERTMS versie 2.3.0 Corridor. De meeste werkzaamheden hiervoor moeten de komende periode aan het zuidelijke tracé (Rotterdam-grens) worden verricht, in een beperkt tijdsbestek. Mij is gemeld dat een gelijktijdige combinatie van bouwen, testen en vervoer qua efficiency en betrouwbaarheid als risicovol wordt beschouwd en mogelijk negatieve gevolgen voor de veiligheid kan hebben.

Daarom heb ik besloten dat er op het zuidelijke tracé vanaf december 2007 geen vervoer plaats zal vinden. Een combinatie van bouwen, testen en vervoer zou daar de Aanvangsdatum Vervoer zwaar onder druk zetten.

Vanaf februari 2008 zullen op het noordelijke tracé (Rotterdam-Amsterdam) de resterende ERTMS-werkzaamheden tijdens 6 tot 8 weekenden worden verricht en in een aantal daarop volgende weekenden zal door de Staat worden getest. Deze planning luistert zeer nauw.

3 *Streefdata voor het vervoer*

Dan kom ik op de streefdata voor het vervoer over de HSL-Zuid. Binnen de mogelijkheden die ik heb, hanteer ik als streefdatum 1 oktober 2008 (Aanvangsdatum Vervoer) om samen met HSA een zo volwaardig en hoogwaardig mogelijk vervoer aan de Nederlandse burger aan te bieden. Vanaf die datum streef ik ernaar dat de Thalys met 300 km/u kan rijden tussen Amsterdam en Parijs. Gelet op de vele onzekerheden en de afhankelijkheden van diverse partijen, kan ik echter nu geen garanties geven.

Vooruitlopend hierop heb ik met HSA de ambitie om bij voorkeur vanaf december 2007 op werkdagen een uurdienst op het noordelijk deel van de HSL (Amsterdam-Rotterdam) te starten. Het gaat dan om uurdiensten gedurende 16 uur per dag. Betrokken partijen, HSA, ProRail en Infrasppeed, zijn daarmee in staat om vervoerservaring op te doen, eventuele kinderziekten op te sporen en deze in onderling overleg op te lossen.

HSA heeft mij gemeld dat er in december 2007 voldoende materieel en opgeleid personeel voorhanden is om de dienstverlening te starten.

Als de ERTMS-aanpassingen die in februari en maart 2008 in het noordelijke tracé worden aangebracht met goed gevolg de tests doorstaan, kan er ook in de weekenden door HSA op het noordelijke tracé gereden worden. Alle partijen delen het streven vanaf oktober 2008 grensoverschrijdend te gaan rijden op het zuidelijke tracé, of zoveel eerder als mogelijk is.

Ik zal voor de periode december 2007 tot oktober 2008 een concessie voor tijdelijk vervoer gaan verlenen aan HSA. Over de condities hiervan verwacht ik rond deze zomer overeenstemming te bereiken met HSA. Deze concessie zal aan uw Kamer worden voorgelegd.

Ik heb HSA verzocht inzichtelijk te maken wat de te verwachten kosten en de opbrengsten zijn van dit tijdelijke vervoer. Tussen de Staat en HSA moeten op basis daarvan afspraken worden gemaakt over de verdeling van de kosten en risico's. Ik houd er daarbij rekening mee dat een groot gedeelte van de kosten voor het tijdelijke vervoer voor rekening van de Staat zal komen.

Ik zal van mijn kant alles in het werk stellen om het vervoer met 160 km/u mogelijk te maken. Maar ook hier geldt dat ik nu nog geen zekerheid kan geven. Ik ben afhankelijk van vele partijen.

4 *Beschikbaarheid van het materieel*

Ik wil u een actueel beeld geven van de levering van het V250-materieel door Ansaldo-Breda aan HSA. Zoals ik al aankondigde in mijn brief van 13 februari aan uw Kamer heeft HSA mij gemeld dat er vertraging is ontstaan bij de levering van dit materieel. Volgens HSA is de huidige stand dat vanaf oktober 2008 de bestelde 19 treinen door de fabrikant in een periode van 12 maanden aan HSA worden afgeleverd.

Het is de bedoeling in 2009 de dienstregeling volledig met V250-materieel uit te voeren. Zolang nog onvoldoende V250 treinen beschikbaar zijn zullen door HSA Traxx-locomotieven worden ingezet voor een uurdienst tussen Amsterdam-Breda en tussen Amsterdam-Brussel met 160 km/u.

5 *Afspraken over de Benelux-trein*

Met de komst van de HSL-Zuid komt de vraag op tafel over de toekomst van de Benelux-trein. De NS heeft de verwachting dat door de komst van de HSL-Zuid er naar deze grensoverschrijdende dienst niet langer veel vraag zal zijn.

Wat het binnenlandse deel van de treindienst van Amsterdam tot Roosendaal betreft heeft NS op basis van de spoorconcessie mijn toestemming nodig om deze dienstverlening terug te brengen. Bij de beoordeling van een verzoek van de NS zal ik mij baseren op de voorwaarden uit de concessie en – conform de motie Van Hijum - hiermee alleen instemmen als NS heeft aangetoond dat er onvoldoende vraag naar deze binnenlandse treindienst bestaat.

Wat het traject tussen Roosendaal en Antwerpen betreft heb ik geen formele rol bij de besluitvorming over het handhaven van treindiensten op dit traject. Het internationale personenvervoer is in Europees verband geliberaliseerd. Dit betekent dat NS Internationaal in principe zelf kan bepalen welke internationale treindiensten zij aan de reizigers aanbiedt.

Ik heb de NS/HSA afgesproken dat NS het totale internationale aanbod over het HSL-traject in beeld brengt en daarbij in dezelfde geest zal handelen als ten aanzien van het binnenlands vervoer. Daarbij zullen de behoeften van de reiziger belangrijke input vormen voor een te nemen besluit.

Ik heb met NS/HSA afgesproken dat tot het najaar van 2008 sowieso de huidige Benelux-trein gehandhaafd zal blijven.

In de bijlagen bij deze brief treft u, in aanvulling op Voortgangsrapport 20, nadere informatie aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Bijlage 1 Stand van zaken infrastructuur

1 Contract upgrade ERTMS

In de brief van 13 februari 2007 (kenmerk VenW/DAB/2007/817) is gesproken over de onderhandelingen met Infrasppeed over een meerwerkcontract voor de upgrade van het beveiligingssysteem voor ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor. De kosten werden toen geraamd op € 25,1 mln.

Op 30 maart 2007 hebben de Staat en Infrasppeed uiteindelijk het aanvullende contract gesloten voor deze upgrade. Het betreft een contract met een waarde van € 34,4 mln. De definitieve kosten zullen afhankelijk zijn van enkele stelposten en kunnen iets lager uitvallen. Mochten zich tijdens de migratie en het testen onvoorziene tegenvallers voordoen, dan zullen de risico's en de daaruit volgende kosten voor rekening van de Staat komen.

De uiteindelijke contractsom is daarmee € 9,3 mln hoger uitgevallen dan in de brief van 13 februari is gemeld aan uw Kamer. De belangrijkste oorzaak van deze hogere contractsom dan aanvankelijk geraamd was, betreft de voorwaarde die de Staat stelde dat het ERTMS-meerwerk onder de werking van de oorspronkelijke overeenkomst met Infrasppeed valt (met name ten aanzien van het beschikbaarheids- en penalty regime). Infrasppeed beschouwde dit als een toename van haar risicoprofiel dat door de Staat diende te worden gecompenseerd. Om de risico's te mitigeren is besloten een extra testprogramma op te nemen hetgeen tot extra kosten leidt. Ook zijn eerder voorziene en nog noodzakelijke wijzigingen in de overgangen met het bestaand spoor in dit contract meegenomen.

Ik verzoek uw Kamer om in te stemmen met de onttrekking van deze aanvullende € 9,3 mln voor het meerwerkcontract ERTMS uit de risicoreservering voor de HSL en Betuweroute.

2 Werkzaamheden door Infrasppeed en gevolgen voor de planning

Bij de upgrade naar ERTMS 2.3.0 gaat het met name om aanpassingen die alleen met behulp van uitgebreid testen op hun werking kunnen worden beproefd. De upgrade zal in meerdere stappen worden doorgevoerd en moet volgens planning op 31 maart 2008 zijn afgerond. Op 2 april 2007 is Infrasppeed gestart met de werkzaamheden in de spoorbaan. Het gehele tracé wordt van versie 2.2.2-plus gemigreerd naar versie 2.3.0-min. Deze fase zal, als het testmateriaal en het benodigde personeel tijdig beschikbaar zijn en de tests positief verlopen, medio september 2007 afgerond kunnen zijn.

Vervolgens zal ERTMS vanaf 1 december 2007 worden opgewaardeerd van versie 2.3.0-min naar benodigde 2.3.0 Corridor. De opwaardering is nodig om het passeren van de grensovergang met 300 km/u mogelijk te maken. De start van deze werkzaamheden in december 2007 is afhankelijk van de tijdige beschikbaarheid van de Siemens ERTMS On Board Unit versie 6.3.

Eerst wordt begonnen op het zuidelijke tracé omdat hier de meest complexe werken moeten plaatsvinden binnen een beperkt tijdsbestek. Hierbij gaat het om het passeren van de grens met 300 km/u en de aansluiting op het Belgische ERTMS-systeem. Na afronding van het werk zullen, zij het beperkter, ook werkzaamheden aan het noordelijke tracé plaats gaan vinden.

Gaat alles volgens planning, dan is mijn streven dat vanaf 31 maart 2008 het gehele HSL-Zuid tracé gereed en beschikbaar is voor het testen door HSA gedurende de contractueel vastgelegde periode van 26 weken, waarvan 20 zonder beperkende voorwaarden.

Volgens deze planning kan de baan vervolgens rond de streefdatum van 1 oktober 2008 (Aanvangsdatum Vervoer) geschikt zijn om commerciële diensten te starten met 300 km/u. Vanaf deze Aanvangsdatum Vervoer is HSA verplicht haar vergoeding voor het vervoer aan de Staat te betalen. Dit alles natuurlijk onder het voorbehoud dat de testfase en certificeringsfase geen noemenswaardige problemen opleveren.

Ik kom op grond van de mij gemelde informatie tot de volgende bevindingen:

- een combinatie van vervoer en het gelijktijdig bouwen en testen van ERTMS versie 2.3.0-Corridor op het zuidelijke tracé brengt potentiële risico's mee t.a.v. betrouwbaarheid en efficiency omdat er continue moet worden geschaald tussen twee versies van ERTMS. Dit kan mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid;
- een combinatie van vervoer en (niet onbelemmerd) testen over het gehele tracé zet de Aanvangsdatum Vervoer van 1 oktober 2008 zwaar onder druk;
- naar verwachting zullen vanaf februari 2008 op het noordelijke tracé de resterende upgradewerkzaamheden tijdens 6 tot 8 weekenden worden verricht en in een aantal daarop volgende weekenden door de Staat worden getest. Op weekdays is de baan beschikbaar voor vervoer.

Mijn conclusie is dat het tracé tussen Rotterdam en de Belgische grens (het zuidelijke tracé) vanaf december 2007 niet beschikbaar kan zijn voor vervoer. Het noordelijke tracé is vanaf december 2007 wel beschikbaar, met uitzondering van de weekends.

3 *Geluidsschermen Noord Brabant*

In de brief van 13 februari 2007 (kenmerk VenW/DAB/2007/817) is uw Kamer gemeld dat een deel van de aanpassingen aan een aantal geluidsschermen in Noord Brabant nog gedurende 2007 zal worden uitgevoerd. In VGR20 is toegelicht dat verstevigingconstructies noodzakelijk zijn om de vereiste levensduur van de schermen te realiseren. Voor extra kosten moet een beroep gedaan worden op de risicoreservering.

In de eerste maanden van 2007 is nader onderzoek gedaan naar de noodzakelijke maatregelen en de inpassing daarvan in de planning. Mij is gemeld dat voor het grootste deel van de geluidsschermen de maatregelen zijn bepaald. Voor een aantal schermen wordt nog gezocht naar adequate technische oplossingen die maximaal tegemoet komen aan het uitgangspunt dat het implementeren van deze oplossingen geen verstoring mag veroorzaken op de activiteiten voor de versiemigratie ERTMS en het testprogramma. Indien verstoring toch optreedt, krijgen ERTMS en het testen voorrang. Derhalve is het mogelijk dat de aanpassingen aan de geluidsschermen in 2007 niet volledig kunnen worden voltooid.

Het onderzoek naar de mogelijkheid de kosten van maatregelen op de aannemers te verhalen is nog niet afgerond.

4 *GSM-R*

In de brief aan uw Kamer van 13 februari 2007 (kenmerk VenW/DAB/2007/817) en in VGR 20 is aangegeven dat ProRail in overleg met Infrasppeed en IVW nagaat welke mogelijkheden er zijn om het besluitvormingsproces inzake de GSM-R specificaties van de Europese Unie te versnellen. Voor de definitieve oplossing op basis van Europese specificaties is nog geen datum bekend. ProRail heeft aangegeven dat er daarom een tussenoplossing wordt geïmplementeerd, waardoor GSM-R geen belemmerende factor meer is. Het betreft een optimalisatie van de grootte van de alarmgebieden van het systeem. ProRail zal de kosten hiervan dragen.

5 *Overdracht aan ProRail*

ProRail wordt de beheerder van de HSL infrastructuur. ProRail beheert sinds oktober 2006 de zuidelijke sectie van de HSL-Zuid en zal het beheer van de noordelijke sectie aanvaarden, zodra de noordelijke sectie bij Koninklijk Besluit tot hoofdspoorweg is verklaard. Dit is voorzien per 1 juli 2007.

Dan neemt ProRail ook het management van het contract met Infrasppeed op zich. Het is de bedoeling dat de versiemigratie van het ERTMS –systeem en het testprogramma van de Staat door ProRail worden gecoördineerd. De overdracht kan plaatsvinden wanneer de HSL-organisatie van Rijkswaterstaat de testen van het veilig gebruik van de infrastructuur met ERTMS versie 2.3.0-min heeft afgerond. Overigens heeft de overdracht aan ProRail geen invloed op de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het project van de DG-RWS.

Bijlage 2 Stand van zaken projectaansturing

In de brief van 13 februari is aangekondigd dat er binnen mijn departement een sterkere nadruk zal komen te liggen op een integrale aansturing van het project door de DG-RWS. In de afgelopen periode is een interne projectreview uitgevoerd naar de wijze waarop de organisatie het beste om kan gaan met de risico's in het project. De review concludeerde dat een integrale planning ontbrak waardoor het zicht op mogelijke risico's werd belemmerd en er daardoor een grote kans op aanzienlijke vertraging van de Aanvangsdatum bestond. De review stelde dat het opstellen van een dergelijke integrale planning werd bemoeilijkt door de wijze van organiseren en de focus op de eigen belangen, zowel aan opdrachtgever- als aan opdrachtnemerszijde. Alle partijen worstelen bovendien met de voor een project van deze omvang zeer innovatieve contractvormen. Dat alles heeft geleid tot serieel plannen en werken.

Ik vind dat er een meer parallelle benadering voor de resterende fase nodig is. Ik neem de bevindingen van de review zeer serieus en heb vastgesteld dat binnen mijn departement nu hele duidelijke afspraken zijn gemaakt over de integrale en eenduidige projectsturing. De DG RWS draagt de volledige verantwoordelijkheid voor zowel de HSL-Zuid infrastructuur als het HSA vervoer. Daarmee is de integraliteit en een eenduidige aansturing geborgd.