

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

| | |
|-------------------------|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| - | - |
| Datum | Bijlage(n) |
| 9 oktober 2007 | 2 |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| HAVV\758197 | - |
| Onderwerp | |
| go/nogobesluit HSL-Zuid | |

Geachte voorzitter,

In deze brief zal ik u informeren over het door mij aan uw Kamer toegezegde go/nogobesluit over het tijdelijk vervoer met 160 km/u en de streefdata van december 2007 en oktober 2008. Tevens zal ik u de voortgang melden op deelonderwerpen binnen het project en inzicht geven in de financiële aspecten van de concessie voor het tijdelijke vervoer door HSA over het noordelijk deel van de HSL-Zuid met 160 km/u.

1 Mij go/nogobesluit

Op 10 september heb ik uw Kamer bij de aanbidding van Voortgangsrapport 21 geïnformeerd over de voorlopige stand van zaken rond de streefdata voor de start van het commercieel vervoer en de Aanvangsdatum Vervoer. Nu wil ik u het integrale beeld schetsen.

Bij de bepaling van het go/nogobesluit heb ik mij gebaseerd op een integrale risicoanalyse die in september 2007 door mijn projectorganisatie met de betrokken partijen is uitgevoerd¹ en op zeer recente ontwikkelingen bij de deelonderwerpen.

- *Alle partijen hechten groot belang aan het vergaren van kennis en ervaring op het noordelijke tracé van het HSL-Zuid vervoerssysteem voordat het hogesnelheidsbedrijf met grensoverschrijdend vervoer van start gaat.*

¹ De bevindingen uit de risicoanalyse treft u in bijlage 1 aan.

Dit is niet alleen van belang voor de vervoerder, maar ook voor de infrabeheerder en de inspectie.

- De meest recente integrale risicoanalyse meldt dat de streefdatum van december 2007 niet gehaald wordt en geeft - met een verwachtingswaarde van 50% - een mogelijke overschrijding aan van 3 maanden.*

Dit is terug te voeren op een aantal samenhangende factoren: de noodzakelijke schoonmaak van de Groene Harttunnel, de tijdige beschikbaarheid van de APSC-versie F², de tijdige beschikbaarheid van een goed werkende ERTMS-versie in de TRAXX-locomotieven, het toelatingsproces van het TRAXX-materieel en het te doorlopen vrijgaveproces door de Inspectie verkeer en Waterstaat om te kunnen starten met het proefbedrijf.

Gezien het bovenstaande heb ik, in goed overleg met al onze partners, besloten niet te starten in december met het tijdelijke vervoer op het noordelijke tracé.
- Over de datum van de start van dit proefbedrijf en de daarop volgende aanvang van het tijdelijke vervoer met 160 km/u op het noordelijke tracé kan ik op dit moment geen harde uitspraken doen.*

Voordat er sprake kan zijn van de start van het commercieel vervoer moet een aantal fasen tijdens de test- en vrijgave cyclus succesvol worden doorlopen. Ik constateer dat er op dit moment bij het doorlopen van deze fasen nog veel onzekerheden ten aanzien van de planning bestaan. Bovendien zijn het technische zaken waarop ik nu geen directe invloed kan uitoefenen. Ik acht het daarom onverantwoord nu een nieuwe streefdatum te melden. Wel zal ik nauwgezet toezien op de te behalen mijlpalen. Ik wil u de komende periode, wanneer een mijlpaal wordt bereikt bij de implementatie van ERTMS, op de hoogte brengen van de ontwikkelingen. Een dergelijk moment is na de afronding van de testfase en de start van het proefbedrijf. Dat zal ik met u in overleg treden over een definitieve datum voor de start van het vervoer op het noordelijke tracé.
- Uit de meest recente risicoanalyse blijkt dat de haalbaarheid van de streefdatum voor de Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 nog steeds onder druk staat.*

Hier moet met een gerede kans op een vertraging van enkele maanden gerekend worden wanneer geen mitigerende maatregelen getroffen worden. Daartoe ziet de projectorganisatie nog mogelijkheden. Daarom wil ik de ambitie die wij hebben met de Aanvangsdatum Vervoer niet loslaten en zal ik alles in het werk stellen om deze streefdatum te realiseren.

² Availability Safety Case versie F is een bewijs van veiligheid van de infrastructuur, voorzien van een positieve beoordeling van de Independent Safety Assessor.

2 Verantwoordelijkheid en samenwerking binnen het project

Laat ik uw Kamer nogmaals in herinnering brengen hoe ik tegenover dit project sta. Ik draag de eindverantwoordelijkheid voor het project; daarover bestaat geen misverstand. Maar in het project ben ik van meerdere partijen afhankelijk. De afgelopen maanden is er op organisatorisch vlak veel gebeurd om deze verantwoordelijkheid verder in te vullen. De integrale aansturing binnen mijn departement is in handen gelegd van de DG RWS. Daarnaast heeft RWS de taak gekregen om alle partijen die betrokken zijn (Infraspeed, HSA, ProRail, IVW) bijeen te brengen om zo de systeemintegratie van het project te realiseren.

Na een klein halfjaar stel ik vast dat er een grote slag is gemaakt om met alle partijen constructief samen te werken en met grote openheid van zaken te streven naar het gezamenlijk realiseren van het einddoel: de ingebruikname van een hoogwaardig vervoersconcept. De moeizame verhoudingen zijn achter ons gelaten, informatie wordt actief gewisseld en samen wordt gezocht naar optimalisatiemogelijkheden. Een voorbeeld hiervan zijn de parallelle testen die nu worden uitgevoerd. Voor mij is een belangrijk winstpunt dat er, waar in het verleden de contractuele posities bepalend waren, nu met de betrokken partijen rechtstreeks wordt gecommuniceerd.

3 Mijn uitgangspunten

De ingebruikname van de HSL-Zuid wordt op dit moment hoofdzakelijk bepaald door de migratie van het beveiligingssysteem ERTMS en de beschikbaarheid van materieel. Dit beeld schetste ik eerder al in de overleggen met uw Kamer.

Het ERTMS-systeem is nog in ontwikkeling en kent kinderziektes. Daar komt bij dat het traject Rotterdam-Antwerpen het eerste in Europa is waarbij ERTMS op level 2 (300 km/u) grensoverschrijdend wordt toegepast, aansluitingen kent op het bestaande net (met een ander beveiligingssysteem), ERTMS van verschillende leveranciers in de baan en in de treinen heeft en zonder problemen aan hoge eisen van betrouwbaarheid moet voldoen. Dit alles maakt de implementatie van ERTMS een lastige zaak, het gaat om het operationeel maken van een systeem dat ten dele nog in de ontwikkelingsfase verkeert.

Wij bespraken eerder al dat een ontwikkelingstraject met zich mee brengt dat de voortgang van het project met grote onzekerheden is omgeven terwijl het systeem in de operationele fase aan hoge veiligheids- en betrouwbaarheidseisen moet voldoen.

Gegeven deze situatie hanteer ik een aantal uitgangspunten:

Uitgangspunt 1

In mei spraken wij over de vele risico's rond ERTMS en gaf ik aan dat ik gegeven die risico's december 2007 (start vervoer 160 km/u) en oktober 2008 (Aanvangsdatum Vervoer 300 km/u) nadrukkelijk als streefdata wilde beschouwen en niet langer als harde data.

Daarbij gaf ik ook in mei 2007 al aan dat onzekerheden rond de start van het tijdelijke vervoer zo groot waren dat ik een expliciet go/nogobesluit heb ingebouwd over het wel of niet starten van het tijdelijk vervoer per december 2007.

Uitgangspunt 2

Mijn tweede uitgangspunt was dat de ingebruikname van de HSL-Zuid stapsgewijs zal plaatsvinden. Zo wordt eerst het noordelijke tracé in gebruik genomen met het minder complexe ERTMS Level 1. Daarna wordt de dienstregeling geleidelijk uitgebreid en wordt ERTMS onder Level 2 in gebruik genomen en met steeds hogere snelheden gereden. Ook dit uitgangspunt is onveranderd gebleven en versterkt door de ervaringen van de afgelopen maanden.

Uitgangspunt 3

De start van de exploitatie kan pas plaatsvinden wanneer de infrastructuur en de treinen aan alle gestelde eisen voldoen, de vereiste procedures zijn doorlopen en er voldoende geschikt materieel en opgeleid personeel beschikbaar zijn. Dat geldt ook voor de door mij voorziene geleidelijke uitbreiding van de dienstverlening. Veiligheid, betrouwbaarheid en een realistische planning staan voor mij voorop.

4 Stand van zaken bij de deelonderwerpen

De afhankelijkheid van partijen is, zo signaleerde ik al in mijn brief van 15 mei (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 265), bijzonder groot door de keuzes die in het verleden rond dit project zijn gemaakt. Dit maakt dat mijn rechtstreekse beïnvloedingsmogelijkheden beperkt zijn. Maar ik zie dat op basis van samenwerking nu betere resultaten worden geboekt.

In mijn brieven van 15 mei 2007 en 10 september 2007 heb ik een aantal kritische elementen benoemd ten aanzien van de infrastructuur en het vervoer. Ik wil hieronder een beeld schetsen waar wij momenteel staan.

Ik wil daarbij een onderscheid maken tussen zaken op het gebied van infrastructuur en vervoer waarop ik rechtstreeks invloed kan uitoefenen (zie deze paragraaf) en onderwerpen waar dat minder het geval is zoals bij de beschikbaarheid van materieel (paragraaf 5).

4.1 Stand van zaken infrastructuur

ERTMS-migratie

- De migratie van ERTMS 2.2.2+ naar ERTMS 2.3.0 Corridor is met een Supplemental Agreement op 30 maart 2007 met Infrasppeed overeengekomen;
- Inmiddels heeft Infrasppeed ERTMS 2.3.0 Minus conform de planning gerealiseerd;
- De acceptatie van APSC-versie F van Infrasppeed door de Staat is om procedurele redenen vertraagd maar wordt binnen afzienbare tijd verwacht;
- De testen van de infrastructuur ERTMS 2.3.0 Minus Level 1 verlopen volgens de verwachtingen;

- Uit de testen van de functionaliteit op Level 1 (160 km/u) lijkt er vanuit het oogpunt van de infrastructuur geen beletsel te zijn om op korte termijn met het tijdelijke vervoer te starten;
- Wel zijn in de testen van ERTMS 2.3.0 Minus op Level 2 enkele problemen gesignaleerd in de communicatie tussen de OBU³ (trein) en de RBC⁴ (infrastructuur). Hiaten in de infrastructuur zullen bij de introductie van 2.3.0 Corridor worden gecorrigeerd. Dat zal vanaf december het geval zijn;
- In de afgelopen periode is veelvuldig contact geweest met de leverancier van de OBU 6.3 die noodzakelijk is voor het testen van ERTMS versie 2.3.0 Corridor. Op grond van deze contacten ga ik er vooralsnog van uit dat deze OBU conform de planning in november 2007 beschikbaar zal komen, zodat de testen vanaf de tweede week van december 2007 op het zuidelijke tracé kunnen beginnen. Deze testen duren tot eind maart 2008.

Stof in de tunnel onder het Groene Hart

- In juni bleek er bij enkele testritten met 330 km/h sprake te zijn van excessieve stofvorming in de tunnel Groene Hart.⁵ Als gevolg van het stof kan er schade ontstaan aan de treinen en de tunneltechnische installaties. De veiligheid is niet in het geding.
- Inmiddels is gebleken dat schoonmaak van beide tunnelbuizen noodzakelijk is om schade aan het materieel en de installaties te voorkomen. Besloten is de verticale delen af te sproeien en de horizontale delen en kabelgoten schoon te zuigen.
- De werkzaamheden zijn op 2 oktober 2007 gestart en zullen voortduren tot 20 oktober 2007. Hierna zal een aantal testritten worden uitgevoerd.

Plan van aanpak vrijgave door IVW

- Van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is een uitgebreid overzicht ontvangen waarin de onderdelen die beoordeeld zullen worden en de eisen die daarbij gehanteerd worden zijn beschreven;
- Op deze eisen is geanticipeerd in het vrijgaveproces van de projectorganisatie waarbij de de ISA's⁶ en NOBO's⁷ betrokken zijn;
- Gekozen is dezelfde aanpak te volgen als bij de vrijgave van de Betuweroute, zij het dat de functionaliteit van de HSL-Zuid daarin aanpassingen noodzakelijk maakt. De consequenties hiervan worden op dit moment samen met ProRail en HSA onderzocht.

³ De On Board Unit is de ERTMS-computer in de trein die de machinist via een display van info voorziet.

⁴ Radio Block Center: zend- en ontvangstation van de GSM-R signalen tussen trein en verkeersleiding

⁵ In het Algemeen Overleg van 4 juli 2007 is dit punt reeds door mij aan de orde gesteld (22026, nr. 272)

⁶ Independent Safety Assessor

⁷ Notified Body

4.2 *Stand van zaken vervoer*

Gebruiksvergunning

- In goed overleg met de gemeenten zijn de ontwerpbesluiten voor de gebruiksvergunningen begin juli 2007 afgegeven conform de Tracéwet.
- In mijn regulier overleg met de heer van Belzen van 25 september 2007 is afgesproken dat de definitieve vergunningen in overleg met de gemeenten tijdig worden afgegeven.
- In de overeenkomst die ik in december 2006 heb gesloten met de gemeenten, is nog een aantal voorwaarden gesteld door de gemeenten aan het in gebruik nemen van de HSL-Zuid:
 - Zo dient middels een test aangetoond te worden dat de evacuatieprocedure van vervoerder HSA werkt. Deze test is succesvol uitgevoerd op 1 september 2007 en geeft de gemeenten geen aanleiding om de gebruiksvergunning niet te verstrekken;
 - Ook dient onderzoek gedaan te worden naar een verbetering van de brandveiligheid van de Thalys. Dit onderzoek loopt. Eind oktober worden de rapporten met de technische mogelijkheden voor verbetering opgeleverd. Bij het nemen van een beslissing over eventuele aanpassing van de Thalys is het zogenaamde ALARA (As Low As Reasonable Achievable) principe leidend;
 - Daarnaast dient er een veilige procedure te zijn om 25kV af te schakelen. Een veilige procedure (Complete Lijn Uitschakeling, met behulp van een spanningstester) is inmiddels ontwikkeld. De brandweer wordt vóór de start van commercieel vervoer getraind in het omgaan met de tester;
 - Naar het verschil van brandveiligheid van het tijdelijk materieel (Prio) en de Thalys loopt nog een onderzoek. Met coördinerend burgemeester van Belzen is afgesproken dat de resultaten van het uiteindelijke rapport over de brandveiligheid van het tijdelijke materieel en mogelijke (tijdelijke) aanvullende maatregelen besproken zullen worden in een bestuurlijk overleg tussen mij en de betrokken burgemeesters. Dit overleg is begin november gepland;
 - Een laatste voorwaarde om te mogen gaan rijden is langstransport⁸ voor de afvoer van gewonden in geval van een calamiteit. Dit is een voorwaarde uit de beveiligingsconcepten. Hierover voert de HSL-Zuid projectorganisatie momenteel gesprekken. Naar verwachting is dit geregeld voor start commercieel vervoer.

Alles overziend ben ik van mening dat tijdig een gebruiksvergunning afgegeven zal worden.

⁸ langstransport is het transport van gewonden via de naastliggende tunnelbuis

Akkoord met HSA over de schadevergoeding verschuiving Aanvangsdatum Vervoer en afspraken exploitatie tijdelijk vervoer

Op 16 januari 2007 heeft HSA laten weten dat zij schade lijdt door de verschuiving van de Aanvangsdatum naar 1 oktober 2008 en dat HSA deze schade, conform haar rechten uit de concessieovereenkomst, zal verhalen op de Staat. In dezelfde brief heeft HSA aangegeven bereid te zijn onder voorwaarden een begin te maken met tijdelijk vervoer over de HSL-Zuid per december 2007. Ik heb u hierover in mijn brieven geïnformeerd.⁹

Op 7 juni heeft HSA een eerste indicatie gegeven van de schade die zij zou lijden als gevolg van de verschuiving van de Aanvangsdatum. Op 24 augustus 2007 heeft HSA haar definitieve opgave van de schade en haar inschatting van de kosten en opbrengsten van het tijdelijk rijden aan de Staat verzonden. HSA schatte haar totale schade in op € 49 mln. De kosten van het tijdelijk rijden in de periode december 2007 – september 2008 werden door HSA geschat op € 7,5 mln en de opbrengsten in die periode op € 9 mln.

Mijn departement heeft een accountantsbureau ingeschakeld om de onderbouwing en argumentatie van HSA te beoordelen. Deze bevindingen zijn op 3 september 2007 gerapporteerd. Op basis van dit rapport zijn in goed overleg gesprekken gevoerd tussen de Staat (VenW en Financiën) en HSA en is zowel over de schadevergoeding als de kosten en opbrengsten van het tijdelijk rijden recentelijk een akkoord bereikt. Dit akkoord kent als opschortende voorwaarde de instemming van de aandeelhouders van HSA.

Uitgaande van de Aanvangsdatum Vervoer op 1 oktober 2008 zal in totaal aan HSA een bedrag van € 37,5 mln in plaats van de aanvankelijk geschatte € 49 mln voor de schade worden uitgekeerd. De daadwerkelijke kosten zullen bij nacalculatie worden bepaald. Vertraging van de tijdelijke exploitatie levert een aantal lagere schadeposten op, maar ook een aantal hogere posten. De verwachting is dat per saldo het totaal aan te betalen schadevergoeding hierdoor niet substantieel zal wijzigen.

De overeenkomst over de schadevergoeding en de afspraken over de bijdrage van de Staat in de kosten van het tijdelijke vervoer waren een randvoorwaarde voor het kunnen opstellen van een vervoersconcessie. Nu deze zaken zijn geregeld kan de concessie verder in procedure worden gebracht. De overeenkomst en de subsidiebeschikking zijn nu voorgelegd aan HSA en ProRail voor akkoord. Vervolgens wordt de overeenkomst besproken met de consumentenorganisaties en zal uw Kamer deze overeenkomst ter informatie worden toegezonden.

⁹ In mijn brieven van 23 januari 2007 (Tweede Kamer, 22026, nr. 260), 15 mei (Tweede Kamer, 22026, nr. 265) en 15 juni (Tweede Kamer, 22026, nr. 268) heb ik uw Kamer op het risico van een schadevergoeding gewezen.

5 Stand van zaken TRAXX-materieel (160 km/u)

Dit brengt mij bij een deelonderwerp waar ik geen directe mogelijkheden tot beïnvloeding heb. Conform de geïntegreerde aanpak van het project heb ik in overleg met HSA enige tijd geleden besloten alle partijen bij elkaar aan tafel te brengen toen er signalen waren dat er problemen zouden kunnen zijn met de tijdige beschikbaarheid van materieel. Een dergelijke benadering past binnen mijn verantwoordelijkheid en is illustratief voor de verbeterde werkrelatie met HSA.

HSA heeft vanwege de vertraging in de aflevering van de AnsaldoBreda-treinen eind 2005 besloten deze tijdelijk te vervangen door TRAXX locomotieven en rijtuigen. HSA heeft een overeenkomst gesloten met de leasemaatschappij Angel Trains voor de levering van TRAXX locomotieven (met Bombardier ERTMS) met een toelating voor de Betuweroute en het gemengde net (Nederland, België, Duitsland en Oostenrijk). HSA heeft een directe overeenkomst met Bombardier voor het geschikt maken van de ERTMS van deze locomotieven voor de HSL-Zuid.

Met HSA zijn twee high-levelmeetings op hoog ambtelijk niveau met de leverancier Bombardier Transport georganiseerd waarvan de laatste op 20 september 2007 plaatsvond. Tijdens dat gesprek werd duidelijk dat Bombardier problemen heeft ondervonden bij het ontwikkelen en testen van de OBU die wordt gebruikt in de TRAXX-locomotieven die bestemd zijn voor Betuweroute en HSL-Zuid. In dat gesprek van 20 september werd door Bombardier gemeld dat tot op dat moment afgesproken afleverschema niet kon worden gehandhaafd en dat dit gevolgen voor de start van het tijdelijke vervoer zou hebben. De vertraging zou naar de mening van HSA/Bombardier mede door onvoldoende stabiliteit in de baanapparatuur en late beschikbaarheid van gegevens over de HSL-Zuid infrastructuur veroorzaakt zijn.

Vervolgens heb ik op 24 september 2007 een open en constructief gesprek gehad met de top van Bombardier Transport waarin het beeld van 20 september werd bevestigd. Ik heb mijn verontrusting kenbaar gemaakt en gewezen op het grote belang van een snelle start van de HSL-Zuid en uitbreiding van de dienstverlening op de Betuweroute. Door Bombardier werden de problemen onderkend en werd aangegeven alles in het werk te stellen om de situatie aan te pakken. In de als bijlage 2 bijgevoegde brief wordt door HSA/Bombardier op een openhartige manier geschetst welke problemen zijn ondervonden bij de levering van locomotieven met de juiste ERTMS-versie.

Ik ben van mening dat het kenmerkend is voor de problematiek van een ontwikkelingsproduct als ERTMS dat gerenommeerde bedrijven bij de upgrade naar 2.3.0. Corridor problemen ondervinden met de ontwikkeling van hun producten. Het gebrek aan eenduidige en volledige Europese specificaties speelt hierbij een belangrijke rol. Ook de beperkte beschikbaarheid van specialistische expertise speelt deze bedrijven parten.

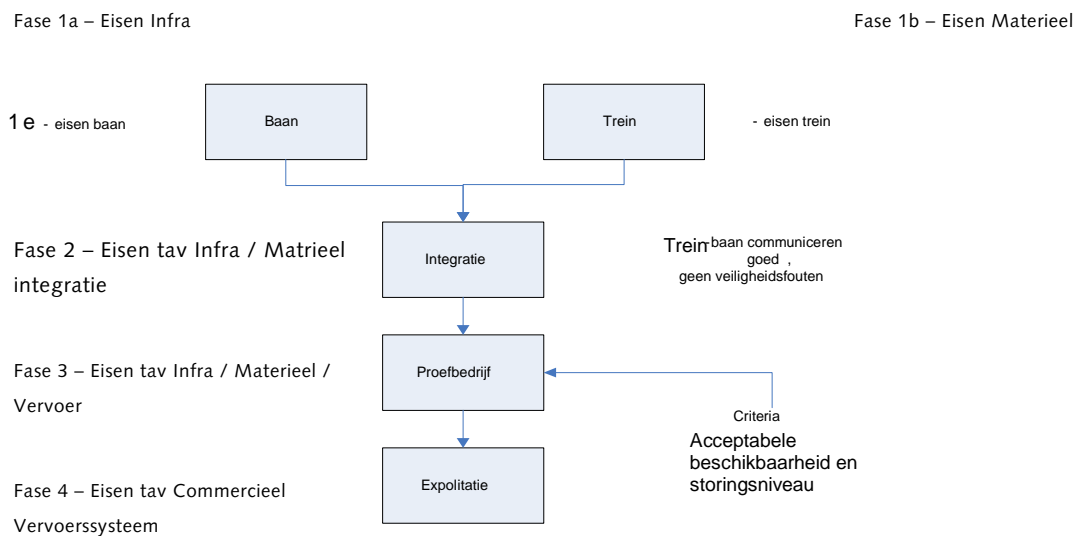
6 Wat gaat er de komende periode gebeuren

In de komende periode kent het test- en vrijgave proces een aantal te doorlopen fasen:

- Fase 1a: het testen en certificeren van de infrastructuur;
- Fase 1b: het testen en certificeren van de TRAXX-locomotieven;
- Fase 2: het in combinatie testen en certificeren van trein en baan in het zogenaamde trein-baanintegratie traject. Dit moet leiden tot een vrijgave van de infrastructuur en het materieel voor het starten van het proefbedrijf. Daarmee is er duidelijkheid over de veiligheid van het spoorstelsel;
- Fase 3: vervolgens moet het geïntegreerde proefbedrijf van HSA en ProRail duidelijkheid geven over de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoorbedrijf. Na afronding van het proefbedrijf wordt het stelsel vrijgegeven voor commercieel gebruik;
- Fase 4: tenslotte dient er een concessieovereenkomst te zijn waarmee de commerciële dienstverlening van start kan gaan.

De eerste drie fasen (1a, 1b & 2) hebben met veiligheid te maken, fase 3 met beschikbaarheid en betrouwbaarheid en de laatste fase 4 vloeit voort uit de spoorwet.

Schematisch ziet een en ander er als volgt uit.



Op dit moment bevinden we ons voor Level 1 (vervoer met 160 km/u) in fase 1. In nauwe samenwerking worden zoveel mogelijk testen¹⁰ door de partijen parallel uitgevoerd en niet volgtijdelijk.

¹⁰ De cross-reference testen en trein-baan integratietesten moeten aantonen dat de ERTMS apparatuur in de infrastructuur kan samenwerken met de apparatuur in treinen van verschillende leveranciers.

Vele partijen zijn betrokken bij dit complexe proces van testen en vrijgave.¹¹ Ik heb in mei in uw kamer de ambitie uitgesproken mij volledig te willen inzetten voor het halen van de streefdata bij de ingebruikname van de HSL-Zuid. Ik sta daar nog steeds volledig achter. Ik heb in mei al gewezen op de vele risico's rond deze streefdata. Ik wil nog steeds uitgaan van realisme bij de planning. Tevens wil ik nogmaals benadrukken dat ik daarbij van vele partijen afhankelijk ben en mijn rol als systeemintegrator op actieve wijze invul.

In mijn go/nogobesluit constateer ik dat er op dit moment bij het doorlopen van deze fasen nog veel onzekerheden ten aanzien van de planning bestaan. Ik acht het onverantwoord nu een nieuwe streefdatum te melden voor de start van het tijdelijke vervoer op het noordelijke tracé.

Ik wil u de komende periode per fase op de hoogte houden van de ontwikkelingen en dit per brief aan u melden. Een eerstvolgende moment zal bij de start van het proefbedrijf van HSA en ProRail.

Wat de start van het hogesnelheidsvervoer vanaf oktober 2008 betreft, zal ik alles in het werk stellen om deze streefdatum, ondanks de vele risico's, te realiseren. In het voorjaar van 2008 zal ik hier beter beeld van kunnen hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Transitietesten worden uitgevoerd om aan te tonen dat de beveiliging van de infrastructuur probleemloos werkt indien treinen de overgang maken van het HSL-spoor met ERTMS beveiliging naar bestaand spoor met ATB beveiliging.

¹¹ Elke keer moet worden vastgesteld of het veilig is over te gaan naar de volgende stap in de upgrade van het beveiligingssysteem. Diverse Notified Bodies (NOBO's) geven conformiteitsverklaringen af en garanderen daarmee de interoperabiliteit van het HSL-spoor. Daarnaast dient er ook Toestemming voor het Gebruik van de Transitie (TvG) te worden verleend. De overgangen van HSL-spoor naar bestaand spoor moeten dan voor gebruik (in de testfase) door ProRail worden vrijgegeven. Uiteindelijk is het aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat om de minister te adviseren de baan vrij te geven voor commercieel gebruik.