

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 augustus 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerken
DGP/SPO/U.05.02058	2040518260, 2040518270, 2040518280 en 2040518290
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Gerkens, Duyvendak, Hofstra en Van Hijum over HSA en ERTMS. Alvorens dat te doen ga ik eerst in zijn algemeenheid in op ERTMS in relatie tot de HSL-Zuid en de systemen die in Europa gebruikt worden.

ERTMS en de HSL-Zuid

Zoals u weet is de concessieovereenkomst inzake het vervoer over de HSL-Zuid in december 2001 getekend. De eisen aan het beveiligingssysteem zoals die toen bekend waren, zijn in de overeenkomst opgenomen. Op dat moment was bekend dat er in Europa nog diverse ontwikkelingen zouden zijn ten aanzien van de versie van het ERTMS¹ beveiligingssysteem. Daarom is in de concessieovereenkomst opgenomen dat zodra de overheid bekend is dat er nieuwe concept-versies zijn (zogenaamde ontwerp-TSI's²), zij onverwijld de vervoerder hiervan op de hoogte zal stellen.

Bij de implementatie van ERTMS in Europa in zowel de infrastructuur als het rollend materieel zijn de infrastructuurbeheerders en de vervoerders geconfronteerd met het feit dat de vigerende ERTMS-versie (versie 2.2.2) niet interoperabel is. Versie 2.2.2. bleek een aantal kleine onvolkomenheden te bevatten. Daarnaast bleken de specificaties van deze versie op verschillende wijze te kunnen worden geïnterpreteerd, waardoor niet werd ge-

¹ European Railway Traffic Management System

² Technical Specification for Interoperability

garandeerd dat de technische uitwerking van de specificaties door infrastructuurbouwers en materieelleveranciers in de verschillende landen op dezelfde wijze zou plaatsvinden. De doelstelling van ERTMS, dat door de toepassing van één Europese beveiligingsstandaard treinen veilig over een interoperabele spoorwegcorridor kunnen rijden ongeacht de aanwezige landsgrenzen op die corridor, werd met versie 2.2.2. niet bereikt. Bovendien werd begin 2004 duidelijk dat de eerste wel interoperabele ERTMS-versie (versie 3.0.0) niet tijdig beschikbaar zou zijn voor het vervoer over de zogenaamde PBKA-corridor (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam). Ik heb toen samen met de andere landen van de "2007 Corridor group" (Nederland, België, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk) het initiatief genomen om interoperabele ERTMS-specificaties te definiëren, zodat in 2007 op tijd commercieel vervoer op de hogesnelheidslijnen Amsterdam-Parijs en de LGV-Est (Parijs – Baudrecourt) mogelijk zou moeten zijn.

Nadat we met deze landen eind 2004 overeenstemming hadden bereikt over de specificaties zijn in de eerste helft van 2005 intensieve gesprekken gevoerd met de zogenaamde ERTMS Users Group (waarin vervoerders en infrastructuurbouwers zitten). Hierbij zijn de verbeteringen op de ERTMS Versie 2.2.2 vastgelegd in de "2007 Corridor Baseline". De gesprekken hebben in juni 2005 geresulteerd in de vaststelling en ondertekening van de 2007 Corridor Baseline door de landen van de PBA-corridor, Frankrijk, België en Nederland.

De producenten van de ERTMS-apparatuur zijn door het initiatief van de landen en de gebruikers begin dit jaar begonnen met hun eigen interoperabele versie, de zogenaamde geconsolideerde versie. Met het oog op de Europese interoperabiliteitsdoelstelling is onder druk van de Europese Commissie een beweging ontstaan om de 2007 Corridor Baseline te harmoniseren met de door de ERTMS-leveranciers voorgestelde ERTMS versie. Intensief overleg tussen de 2007 Corridor Groep en de ERTMS-leveranciers heeft uiteindelijk geresulteerd in het voorstel om beide versies zodanig aan te passen dat deze compatibel zijn met elkaar. Hiermee wordt binnenkort interoperabiliteit gewaarborgd in de landen die ofwel de 2007 Corridor Baseline ofwel de geconsolideerde ERTMS versie implementeren.

De ERTMS-leveranciers zijn reeds bezig met de ontwikkeling van het systeem dat in de trein moet worden gebouwd. De verwachting is dat men in enkele maanden de juiste versie heeft uitontwikkeld. Vervolgens moeten deze systemen in de treinen worden gebouwd en getest. Volgens de informatie van HSA zijn de materieelbouwers niet op tijd klaar met deze inbouw om het commerciële vervoer te kunnen starten op 1 april 2007.

Ik ben nu met NS en HSA bezig om de feiten te harden en te analyseren in hoeverre er sprake is van een probleem. Beide partijen hebben expliciet naar elkaar uitgesproken dat er alles aan wordt gedaan om het commerciële vervoer vanaf april 2007 mogelijk te maken. Ik heb overigens al wel tijdens mijn verhoor in het kader van de TCI aangegeven dat ik het veiligheidssysteem als een mogelijk risico zie.

Overigens zijn de ontwikkelingen inzake ERTMS sinds het sluiten van het contract in december 2001 frequent met de vervoerder HSA besproken. Enerzijds om de juiste specificaties vast te stellen en anderzijds om er voor te zorgen dat de vervoerder wel de juiste versie in zijn treinen laat bouwen. Mede daarom zijn er in 2003 expertmeetings georganiseerd waar de vervoerder aanwezig was en is in december 2004 het dossier met de concept-wijzigingen op versie 2.2.2, later uitgegroeid tot de 2007 Corridor Baseline, aan HSA gestuurd. Recent is ook de vastgestelde en door de landen ondertekende 2007 Corridor Baseline aan HSA gezonden. Ik heb HSA dus tijdig, voldoende informatie geleverd om er voor te zorgen dat de juiste versie in het materieel kan worden ingebouwd.

Welke systemen zijn er nu in Europa?

Er is bij de aanleg van de HSL-Zuid gekozen voor de installatie van het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. Bij de technische uitwerking is gekozen voor ERTMS Level 2 en wordt het minder geavanceerde ERTMS Level 1 als back-up gebruikt. ERTMS Level 2 is gebaseerd op GSM-R³ en maakt gebruik van radiosignalen. Het back-up systeem ERTMS Level 1 maakt gebruik van bakens zonder radiosignalen en is technisch vergelijkbaar met het bestaande ATB-NG⁴ beveiligingssysteem in Nederland.

In Europa vinden in meerdere landen ontwikkelingen inzake ERTMS plaats. In Italië, Duitsland en Spanje vindt er al geruime tijd een operationeel (proef)bedrijf van ERTMS (Level 2) plaats. In deze drie landen zal het operationeel bedrijf in het najaar van 2005 aanvangen. In Luxemburg en Oostenrijk is het operationeel gebruik van ERTMS Level 1 inmiddels gestart.

In tegenstelling tot de Franse en Duitse ERTMS implementaties, wordt in Nederland geen eigen systeem gebruikt als back-up, maar wordt ERTMS Level 1 toegepast. Zoals hierboven is aangegeven, wordt het in Nederland als back-up te gebruiken ERTMS Level 1 systeem reeds toegepast in operationeel bedrijf in Oostenrijk en Luxemburg.

Er zijn in Europa meerdere landen die, net als Nederland, geen gebruik maken van een eigen back-up systeem. De hogesnelheidslijnen die momenteel in Italië worden gebouwd hebben geen eigen back-up systeem. Bovendien wordt daar ook geen ERTMS Level 1 als terugval gebruikt. In België en Spanje wordt hetzelfde concept als in Nederland toegepast. Ook hier is geen sprake van een eigen back-up systeem, maar wordt gebruik gemaakt van ERTMS Level 1 als terugval.

Antwoorden op de vragen van het lid Gerkens

1. Zal de komst van de HSL extra vertraging op lopen omdat de beveiliging niet tijdig in de treinen ingebouwd is?⁵ Zo ja, kunt u aangeven wat de oorzaak hiervan is?

³ GSM-telefoons speciaal voor machinisten

⁴ Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie

⁵ Algemeen Dagblad, 12 juli 2005.

1. Als de beweringen van HSA juist zijn is dit inderdaad het geval. Of de beweringen van HSA juist zijn, ben ik nu aan het analyseren. Ik kan nu nog geen uitspraken doen over de mogelijke oorzaken.
 Voor wat betreft het bestaande v300 (Thalys) materieel geldt dat dit moet worden omgebouwd ten behoeve van het nieuwe beveiligingssysteem. Volgens HSA spoort de planning die de SNCF hiervoor aanhoudt niet met de indienststelling van de HSL-Zuid op 1 april 2007. HSA is echter op grond van de Concessieovereenkomst verplicht om tijdig over voldoende geschikt materieel te beschikken. Ik heb reeds in 2004 bijstand verleend aan HSA door dit onderwerp aan te kaarten bij mijn Franse collega die heeft toegezegd dit met de SNCF te bespreken. Op 27 juni heb ik dit onderwerp andermaal bij mijn nieuwe Franse collega aangekaart. Ik blijf hier aandacht voor vragen.
 Ook het nieuwe v250 materieel moet worden voorzien van ERTMS. Ook hier geldt dat HSA op grond van de Concessieovereenkomst ervoor verantwoordelijk is dat dit materieel tijdig beschikbaar is. Bijstand van mij is in dit geval niet aan de orde aangezien het hier de contractuele relatie tussen vervoerder en materieelleverancier betreft.
2. Heeft u de afgelopen tijd al meer dan 100 wijzigingsvoorstellen ingebracht zonder dat duidelijk is welke doorgevoerd moeten worden door de vervoerders? Kunt u aangeven waarom dit zo lang duurt? Kunt u tevens aangeven hoe de vervoerders ondanks deze onzekerheid toch tijdig de beveiliging ingebouwd kunnen hebben?
2. Nee. Zoals uit de algemene toelichting blijkt heb ik zelf in het najaar van 2004 gesprekken gestart omdat men in Europa achterbleef. In november 2004 heeft HSA de voorlopige 2007 Corridor Baseline (108 wijzigingsvoorstellen ten opzichte van versie 2.2.2.) van de toelastende instantie ontvangen, waarbij geadviseerd is om in het ontwerpproces van het beveiligingssysteem hier rekening mee te houden. Na afronding van de internationale afstemming met betrekking tot de interoperabiliteit is de in juni 2005 ondertekende definitieve 2007 Corridor Baseline ook in het bezit van HSA. HSA heeft zodra dit mogelijk was duidelijkheid gekregen over de specificaties zoals deze naar verwachting zullen worden vastgelegd in de nieuwe interoperabele ERTMS versie. Het is aan HSA en haar materieelleverancier om op basis van deze specificaties een functionerend beveiligingssysteem op te leveren. Of en in welke mate dit problematisch is, ben ik thans aan het onderzoeken.
3. Kunt u aangeven wat de kosten zijn als de HSL later dan gepland in gebruik wordt genomen? Welke partijen zullen voor deze kosten opdraaien?
3. HSA is op grond van de Concessieovereenkomst verplicht om vanaf Aanvangsdatum de Concessievergoeding te betalen. De Staat is vanaf het moment van de oplevering van de infrastructuur verplicht om Infrasppeed te betalen voor de beschikbaarheid van de infrastructuur. Mocht er uit het feitenonderzoek blijken dat er sprake is van een latere ingebruikname, dan zal op basis van de dan bekende feiten worden gekeken wie voor een eventuele vertraging verantwoordelijk is en welke financiële consequenties hierbij horen.

4. Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van een hapering in het beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) en uitgaande van de situatie dat er geen extra beveiligingssysteem is? Is het interne noodstelsel voldoende getest en functioneert dit ook goed bij een algehele storing in de ERTMS?
4. Bij het ontwerp van het ERTMS systeem voor de HSL-Zuid is expliciet rekening gehouden met de mogelijkheid van het falen van ERTMS Level 2. In dat geval is er een terugval mogelijk naar het ERTMS Level 1 niveau. Deze terugvalmogelijkheid, die in nauw overleg met de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel is ontwikkeld, wordt ook op de Belgische hogesnelheidslijnen lijnen geïmplementeerd. Dit ERTMS Level 1 systeem is uitgebreid in Europa getest en is reeds enige tijd in operationeel bedrijf in Luxemburg en Oostenrijk.
Indien bij het rijden zou blijken dat naast het ERTMS Level 2 systeem ook het ERTMS Level 1 systeem faalt, dan worden de hogesnelheidstreinen over het Hoofdrailnet omgeleid.
5. Klopt het dat in geen enkel Europees land nog gereden wordt met ERTMS zonder dat er een back-up is? Waarom acht u dit wel verantwoord op de HSL?
5. Nee, dit klopt niet. Bij de hogesnelheidslijnen in België wordt hetzelfde concept toegepast als bij de HSL-Zuid, te weten ERTMS Level 1 als terugval voor het geval dat ERTMS Level 2 niet correct functioneert.
De hogesnelheidslijn Rome – Napels en de overige Italiaanse hogesnelheidslijnen worden uitsluitend met ERTMS Level 2 uitgerust. Hier wordt zelfs geen gebruik gemaakt van ERTMS Level 1 als terugval.

Antwoorden op de vragen van het lid Duyvendak over mogelijke vertraging in de exploitatie van de HSL-Zuid.

1. Welke oorzaken zijn aan te wijzen voor het feit dat het eerste halfjaar na de opening van de HSL-Zuid er mogelijk geen treinen rijden?
1. Dat er het eerste halfjaar na de opening van de HSL-Zuid mogelijk geen treinen rijden is voor mij geen feit. Voorshands houd ik vast aan de geplande datum van ingebruikname. Er zijn wel berichten van de vervoerder over de tijdige inbouw van het beveiligingssysteem die mij zorgen baren. Om deze reden ben ik met HSA bezig de feiten helder te krijgen. Zodra meer duidelijkheid is verkregen zal ik u informeren.
2. Sinds wanneer zijn de problemen bij u bekend?
2. Dat de door SNCF aangehouden planning voor de ombouw van het bestaande Thalys-materieel niet spoort met de Aanvangsdatum 1 april 2007 is mij reeds enige tijd bekend. Ik heb u hierover in de 16^e voortgangsrapportage geïnformeerd. HSA is sindsdien bezig de planning van de SNCF gewijzigd te krijgen. Ik heb hierbij HSA bij-

stand verleend en zal dat ook de komende tijd blijven doen. Zie ook het antwoord op vraag 1 van het lid Gerkens.

3. Klopt het dat het probleem of een deel van het probleem is dat het ministerie onvoldoende duidelijkheid geeft over de technische specificaties van het beveiligingssysteem? Zo ja, hoe kan dit probleem zijn ontstaan? Zo neen, waarop baseren de vervoerders HSA en SNCF dan hun bewering dat de vertraging het gevolg is van vertraging op het ministerie?
3. Nee, dat klopt niet. Ik verwijs u hierbij naar mijn antwoord op vraag 2 van het lid Gerkens en de algemene inleiding.
4. Zijn er harde deadlines gesteld voor de aanlevering van de betreffende technische specificaties? Staat duidelijk omschreven in de overeenkomsten welke informatie exact benodigd is voor de constructeurs van de treinen? Zo neen, waarom niet?
4. Nee, in de Concessieovereenkomst zijn geen deadlines afgesproken tussen HSA en de Staat voor het aanleveren van technische specificaties, aangezien deze specificaties onderdeel uitmaken van de Nederlandse Wet- en Regelgeving. In de Concessieovereenkomst wordt hiernaar verwezen.
Het ERTMS-systeem is nog in ontwikkeling, en moet daarna ingebouwd worden in het materieel. Daarbij weten alle partijen sinds 2001 dat iets nieuws ontwikkeld wordt in Europees verband. Specificaties kunnen daarom veranderen, en besluitvorming erover kan soms enige tijd vergen. Het is aan de vervoerder om contractueel vast te leggen op welke wijze omgegaan wordt met wijzigingen in de technische specificaties. Contractueel is met HSA vastgelegd dat zodra er sprake is van een wijziging betrokkenen hierover worden geïnformeerd door de Staat. Dat is ook conform het contract gebeurd.
5. Wat is de actuele planning met betrekking tot de ingebruikneming van de HSL-Zuid?
5. Alle inspanningen zijn er op gericht de aanvangsdatum van 1 april 2007 te realiseren. Ik neem de berichten van vervoerder HSA uiteraard serieus en wil derhalve de feiten boven tafel krijgen. Zodra deze bekend zijn zal ik u nader informeren.
6. Welke vertraging is zeker, wat is de vertraging die het meest waarschijnlijk is en welke vertraging is maximaal mogelijk?
6. Er is geen sprake van een zekere vertraging, noch van een waarschijnlijke vertraging. Er zijn momenteel slechts berichten van vervoerder HSA die onderzocht worden. Als de feiten boven tafel zijn kan ik een oordeel geven over een eventuele vertraging en de omvang daarvan.
7. Kunt u garanderen dat er vanaf 1 januari 2007 treinen zullen kunnen gaan rijden op de HSL-Zuid?

7. Nee, ik kan niet garanderen dat er vanaf de Aanvangsdatum 1 april 2007 treinen zullen kunnen gaan rijden op de HSL-Zuid. Er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen die deze aanvangsdatum, hoe ongewenst ook, kunnen doen verschuiven, al is mijn inzet gericht op het realiseren van de start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007. Maar ook de vervoerder, die immers verantwoordelijk is voor het beschikbaar hebben van materieel, moet zijn deel doen.
8. Herinnert u zich uw eerdere bewering dat elke maand vertraging de Staat 22 miljoen euro kost?⁶ Is dit nu aan de orde?
8. Ik herinner mij deze uitspraak zeker. Deze had betrekking op de kosten die elke maand vertraging in de oplevering van de infrastructuur zou hebben. In geval van een latere ingebruikname van de HSL-Zuid als gevolg van het door de vervoerder niet beschikbaar hebben van treinmaterieel is de € 22 miljoen niet aan de orde. De omvang van de kosten van een latere ingebruikname door de niet tijdige beschikbaarheid van rollend materieel kan pas na het beschikbaar komen van alle feiten worden berekend.

Antwoorden op de vragen van het lid Hofstra over de HSL-Zuid.

1. Kan er nog niet worden begonnen met het inbouwen van het ERTMS beveiligingssysteem omdat uw ministerie nog geen duidelijkheid kon geven over de technische voorwaarden aan dit systeem? Zo ja, wanneer zijn deze voorwaarden wel gereed? Wat is de reden dat dit zo lang heeft geduurd? Zo neen, wat is dan de reden voor de verlate inbouw van het beveiligingssysteem?
1. Zoals uit het antwoord op de tweede vraag van het lid Gerkens en de algemene toelichting blijkt, is het niet juist dat nog niet kan worden begonnen met het inbouwen van het ERTMS beveiligingssysteem omdat het ministerie nog geen duidelijkheid kon geven over de technische voorwaarden aan dit systeem. Wij zijn juist zelf in november 2004 gesprekken gestart omdat men in Europa achterbleef en ik heb HSA voortdurend op de hoogte gehouden van de actuele ontwikkelingen. HSA was vanaf december 2001 op de hoogte van de noodzaak om een interoperabele ERTMS versie in het door haar te gebruiken materieel te laten inbouwen.
2. Welke effecten heeft het door u aanspreken van uw Franse ambtgenoot op tijdige aanpassing van de Thalys met betrekking tot ERMTS gehad.⁷ Ziet u nog andere mogelijkheden om de inbouw van het ERMTS beveiligingssysteem te versnellen?

⁶ onder andere in brief van minister van Verkeer en Waterstaat van 11 april 2005 (Kamerstuk 22 026 nr. 220)

⁷ Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 april 2005 (Kamerstuk 22 026, nr. 221)

2. Uit contacten met de Fransen is gebleken dat het aanpassen van de Thalys-treinen duidelijk op de agenda van de SNCF staat. Echter, tot een sneller gereedkomen heeft dit nog niet geleid. Ik blijf dit onderwerp nauwlettend volgen en zal het voortdurend bij mijn Franse collega aankaarten. Andere mogelijkheden om de inbouw te versnellen zijn niet voorhanden.
3. Kan de HSA de veiligheid en bedrijfszekerheid niet garanderen zonder de aanwezigheid van een back-up systeem?
3. Er is wel degelijk sprake van een back-up systeem, te weten ERTMS level 1.

Antwoorden op de vragen van het lid Van Hijum over het HSL-spoor

1. Hebben de vervoerders HSA en SNCF u in een brandbrief geïnformeerd over het feit dat vertraging bij de ingebruikname van de HSL "zeer waarschijnlijk" is?
1. Ja. NS (niet HSA) en de SNCF hebben mij in het najaar van 2003 schriftelijk aangegeven dat de ingebruikname van de HSL-Zuid volgens hen zeer waarschijnlijk vertraging zal ondervinden als er geen back-up zal worden aangelegd voor ERTMS in de infrastructuur. De SNCF en de NS hebben mij in diezelfde brief verzocht om een back-up voor ERTMS in de infrastructuur aan te leggen.
In nauw overleg met Infrabel heb ik dit verzoek destijds afgewezen. Daarbij heb ik NS en SNCF gewezen op het feit dat er een back-up op het niveau van ERTMS Level 1 aanwezig is, en dat het introduceren van een andere back-up zal leiden tot een aanzienlijke vertraging van de oplevering van de infrastructuur. Ook heb ik hen nogmaals gewezen op hun verantwoordelijkheid om tijdig te beschikken over met ERTMS uitgerust materieel.
De heer Gallois en de heer Veenman herhalen bij hun brief van 8 juli 2005 het verzoek uit 2003 om een back-up voor ERTMS in de infrastructuur. Ook de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel heeft dit verzoek ontvangen. Waarom NS en SNCF hun verzoek nu herhalen is mij niet duidelijk; ik ben daarom in gesprek met hen gegaan.
2. Welke contractuele mogelijkheden (inclusief sancties) hebt u om de SNCF te houden aan de afspraken over het beveiligingssysteem?
2. Geen. Op grond van de Concessieovereenkomst dient HSA samen met NMBS een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met SNCF voor de bediening van Parijs. Het is dus de verantwoordelijkheid van HSA om met SNCF tot overeenstemming te komen.
3. Wat zijn de gevolgen wanneer de beveiliging van de Franse treinstellen niet op tijd is aangepast? Klopt het dat de ingebruikname van de HSL dan een half jaar vertraging oploopt? Welke mogelijkheden ziet u om een dergelijke vertraging te voorkomen?

3. Indien de beveiliging van de Franse treinstellen daadwerkelijk niet tijdig is aangepast dan komt de vervoersverbinding Amsterdam – Parijs via de HSL-Zuid infrastructuur later tot stand. De vervoerders zullen de Thalys-treinen in dat geval hoogstwaarschijnlijk nog voor die periode laten doorrijden over het bestaande spoorwegnet. Voor de binnenlandse hogesnelheidsdiensten en de diensten naar België heeft dit geen gevolgen.
HSA is op grond van de Concessieovereenkomst verplicht al het mogelijke te doen om de vertraging te voorkomen. Ik zal HSA, indien gewenst, hierbij bijstand blijven verlenen.
Zie ook mijn antwoord op vraag 2 van het lid Hofstra.
4. Welke acties gaat u op korte termijn ondernemen richting uw Franse ambtgenoot en/of de SNCF om vertraging te voorkomen?
4. Op 14 september a.s. spreek ik met mijn Franse collega de heer Perben. Ik zal dan opnieuw het belang van een tijdige start van het hogesnelheidsvervoer naar Parijs over de HSL-Zuid infrastructuur bij hem benadrukken.

Briefing

Ik kan mij voorstellen dat het ERTMS beveiligingssysteem aanvullende technische vragen oproept bij uw Kamer. Ik zou uw Kamer dan ook in overweging willen geven zich via een technische briefing op dat punt nader te laten informeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs