

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
29 november 2005	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.05.03056	-
Onderwerp	
Start vervoer over de HSL-Zuid	

Geachte voorzitter,

Aanleiding

Op 8 november 2005 heb ik u bij brief (kenmerk DGP/SPO/u.05.02651) geïnformeerd over de stand van zaken bij de voorbereiding van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. In mijn brief en tijdens het overleg met uw Kamer op 10 november 2005 heb ik aangegeven dat ik samen met NS en HSA mogelijkheden onderzoek om met het vervoer over de HSL-Zuid te starten op de geplande datum van 1 april 2007.

Tijdens het overleg van 10 november heb ik u laten weten dat het aantal alternatieven is teruggebracht van zeventien naar zes. Deze zeventien alternatieven zijn beschreven in bijlage 21 van mijn brief van 8 november. Ik heb tijdens het overleg toegezegd dat ik u binnen twee weken een overzicht zou sturen van de resterende zes alternatieven en daarbij zou aangeven welk van deze alternatieven mijn voorkeur heeft. Bij deze ontvangt u het toegezegde overzicht van de alternatieven en mijn beoordeling daarvan.

Vooraf wil ik nog eens benadrukken dat mijn inzet erop is gericht om zo spoedig mogelijk treinen te laten rijden over de HSL-Zuid.

Uit het onderzoek blijkt dat de alternatieven waarbij een extra beveiligingssysteem in de infrastructuur wordt aangebracht niet tijdig gereed kunnen zijn om een oplossing te bieden voor de vertraging bij de aflevering van de door HSA bestelde treinen en de omgebouwde V300 (Thalys)treinen. Met de tijdelijke inzet van andere treinen kan er, zij het met enige vertraging, wel in 2007 gestart worden met het vervoer over de HSL-Zuid. Dit alternatief heeft dan ook mijn voorkeur.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Ter onderbouwing van het in deze brief gepresenteerde overzicht vindt u als bijlage 1 het onderzoeksrapport van Rijkswaterstaat naar de alternatieven waarbij aanpassingen in de infrastructuur worden aangebracht, en als bijlage 2 de op dit rapport uitgevoerde audit door LREHC Infraproject Services (een samenwerkingsverband van Lloyd's Register Transport & Infrastructuur en Horvat & Partners B.V.). Als bijlage 3 vindt u de door HSA opgestelde analyse over de tijdelijke inzet van andere treinen op de HSL-Zuid.

Het onderzoek naar de zes alternatieven

Door middel van een quick-scan waaraan naast V&W en HSA ook ProRail, IVW en via een consultatie NMBS deelnamen zijn zeventien alternatieven onderzocht op technische haalbaarheid, tijdige realisatie (op 1 april 2007 operationeel), en mate van complexiteit. De uitkomsten van deze quick-scan zijn vastgelegd in een rapport (bijlage 21 van mijn brief van 8 november 2005).

In overleg met de heer Veenman van NS, aandeelhouder van HSA, heb ik besloten zes van de alternatieven nader te onderzoeken. Twee alternatieven omvatten de aanleg van een extra beveiligingssysteem in de HSL infrastructuur, één alternatief omvat de aanleg van een extra beveiligingssysteem op bestaand spoor in Breda, Rotterdam en Amsterdam. De overige drie alternatieven hebben betrekking op de tijdelijke inzet van andere treinen.

Hoewel in de quick-scan was gebleken dat de drie infrastructuur alternatieven niet tijdig gerealiseerd kunnen worden heb ik om een volledig beeld te krijgen besloten deze alternatieven ook nader uit te werken. De nadere uitwerking (zie bijlage 1) leverde een bevestiging op van de uitkomsten van de quick-scan; aanleg van een extra beveiligingssysteem in de infrastructuur vergt, vanaf het besluit tot aanleg, minimaal 25 maanden. Er kan daarmee op zijn vroegst per januari 2008 gebruik worden gemaakt van de infrastructuur.

Een audit op het nadere onderzoek naar de infrastructuur alternatieven bevestigt de uitkomsten en stelt daarbij dat de minimale doorlooptijd van 25 maanden wellicht nog te optimistisch is. Het eindrapport van de audit is opgenomen als bijlage 2.

HSA heeft nader onderzoek verricht naar de drie alternatieven met de tijdelijke inzet van andere treinen op de HSL-Zuid. Drie bedrijven: Siemens, Angeltrains, en Mitsui hebben aanbiedingen gedaan voor de lease van een aantal locomotieven. Deze aanbiedingen zijn door HSA gehard door middel van het verzenden van een *Letter of Intent* naar de drie bedrijven. Mitsui heeft niet gereageerd op de *Letter of Intent*. De door Mitsui gedane aanbieding kon dan ook niet worden onderzocht. Uit het onderzoek naar de tijdelijke inzet van andere treinen blijkt dat het, met het aanbod van Angeltrains, mogelijk is om per 1 april 2007 één trein beschikbaar te hebben, 4 treinen en daarmee voldoende treinen voor de start van een dienstregeling per juli 2007.

Overzicht van de zes alternatieven

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de zes onderzochte alternatieven en bijbehorende doorlooptijd, kosten, en andere relevante kenmerken. Ter vergelijking is een nulvariant opgenomen; geen actie ondernemen maar starten met het vervoer over de HSL-Zuid wanneer de bestelde V250 treinen van AnsaldoBreda en de omgebouwde V300 (Thalys)treinen beschikbaar komen.

Tabel 1: overzicht zes alternatieven en bijbehorende kenmerken

Kenmerken Alternatieven	Aantal	Lease Duur	Beschikbaarheid	Kosten in mln euro	Beveiliging	Voornaamste risico's
<i>Infrastructuur</i>						
TBL2 (160 km/uur)	--	--	25 tot 42 mnd. (tussen jan. 2008 en juni 2009).	22 tot 37	ERTMS L2 ERTMS L1 TBL2	Samenwerking verschillende leveranciers, combinatie verschillende systemen. Contract met Infrspeed aanpassen. Medewerking België nodig voor aanleg TBL2 in België.
ATB-NG (160 km/uur)	--	--	25 tot 45 mnd. (tussen jan. 2008 en sept. 2009)	22 tot 75	ERTMS L2 ERTMS L1 ATB-NG TBL2 (in België)	Samenwerking verschillende leveranciers, combinatie verschillende systemen. Contract met Infrspeed aanpassen. Medewerking België nodig voor aanleg TBL2 in België.
ERTMS level 1 overlay bestaand spoor (300 km/uur op HSL-Zuid)	--	--	25 tot 41 mnd. (tussen jan. 2008 en mei 2009)	15 tot 30 ¹	ERTMS L2 ERTMS L1 ERTMS L1 (overlay op bestaand spoor)	Onderschatting complexiteit. Buitendienststellingen zijn nodig op de drukke knooppunten A'dam en R'dam (verstoring HRN).
<i>Treinen</i>				<i>Kosten</i> ²		
Siemens Dispolok (Siemens treinen, 200 km/uur)	12 locs	24 mnd.	Lente 2007	45,4 tot 48,9	ERTMS L2 ERTMS L1 ATB-EG	Toelating is een probleem, Siemens wil geen verantwoordelijkheid dragen voor toelating. Tijdige levering onzeker.
Mitsui (Siemens treinen, 160 km/uur)	12 locs	24 mnd.	april 2007	45,3 tot 48,8	ERTMS L2 ERTMS L1 ATB-EG STM-ATB	Geen reactie Mitsui op <i>Letter of Intent</i> . Alternatief valt af.
Angeltrains (Bombardier treinen, 160 km/uur)	12 locs	24 mnd.	1 in april 2007, 4 in juli 2007, 9 in sept. 2007, 12 in nov. 2007.	47,4 tot 51,6	ERTMS L2 ERTMS L1 ATB-EG STM-ATB	Toelating moet nog geregeld worden. Planning niet tijdig voor start op 1 april 2007.
<i>Nulvariant</i>						
Geen actie	--	--	V300 treinen niet voor dec. 2007, V250 treinen niet voor febr. 2008.	-- ³	ERTMS L2 ERTMS L1 STM-ATB	Geen vervoer over HSL-Zuid voor december 2007, start binnenlandse diensten niet voor februari 2008.

¹ Exclusief de kosten voor buitendienststellingen op het bestaande spoorwagennet.

² Inclusief benodigde rijtuigen.

³ Extra kosten zijn nihil, HSA heeft echter tegenover gebruiksvergoeding geen inkomsten.

Voor een beschrijving van de genoemde alternatieven verwijs ik u naar de bijlagen. In bijlage 1 vindt u de omschrijving van de alternatieven TBL2, ATB-NG en de ERTMS level 1 overlay. In bijlage 3 vindt u een beschrijving van de door Siemens, Mitsui, en Angeltrains aangeboden locomotieven.

Conclusies inzake de infrastructuur alternatieven

De conclusie van het uitgevoerde onderzoek naar de mogelijkheden van alternatieven in infrastructuur is dat de aanpassingen in de infrastructuur niet tijdig gereed zijn om per 1 april 2007 met vervoer over de HSL-Zuid te kunnen starten. In het meest positieve scenario kan een extra beveiligingssysteem per januari 2008 gerealiseerd zijn. De aanleg van een extra beveiligingssysteem is geen oplossing voor het niet beschikbaar zijn van de HSA treinen op 1 april 2007.

Zowel de aanleg van TBL2 en ATB-NG is slechts zinvol voor de periode dat de HSA treinen van AnsaldoBreda en de door SNCF omgebouwde V300 (Thalys)treinen nog niet zijn afgeleverd. Een investering in deze systemen is niet zinvol omdat de systemen pas gerealiseerd kunnen zijn op het moment dat de HSA treinen bijna worden afgeleverd (begin 2008). De aanleg van een ERTMS level 1 overlay is om dezelfde reden geen oplossing voor het niet tijdig beschikbaar zijn van de HSA treinen.

Vervoerder HSA is van mening dat de aanleg van een extra beveiligingssysteem nodig is als vangnet voor het geval ERTMS kinderziektes vertoont. Omdat op de HSL-Zuid al sprake is van een fall-back systeem, ERTMS level 1, acht ik aanleg van een extra systeem niet nodig.

Conclusies inzake de alternatieven met tijdelijke inzet van andere treinen

Uit het onderzoek blijkt dat het mogelijk is door de tijdelijke inzet van andere treinen voorafgaande aan de aflevering van de door HSA bestelde V250 treinen en de omgebouwde V300 (Thalys)treinen te starten met vervoerdiensten op de HSL-Zuid.

Omdat Mitsui niet heeft gereageerd op het toesturen van de *Letter of Intent* door HSA is het niet mogelijk gebleken om het door Mitsui oorspronkelijk gedane aanbod te onderzoeken. Dit alternatief valt daarom af.

Het aanbod van Siemens, waarbij locomotieven in “de lente van 2007” beschikbaar zouden komen, heeft als nadeel dat geen gebruik wordt gemaakt van een STM-ATB. Een STM-ATB zet de signalen van het beveiligingssysteem ATB op het bestaande spoor om in ERTMS signalen. Zonder een STM-ATB zal de trein bij elke overgang van het nieuwe spoor (met ERTMS) naar bestaand spoor (met ATB) moeten stoppen om handmatig naar het andere systeem over te schakelen, of in ieder geval moeten afremmen naar maximaal 40 km/uur.

Siemens heeft aangegeven geen verantwoordelijkheid voor de toelating van de door hen aangeboden treinen te willen dragen. Ik acht het risico dat hierdoor de beschikbaarheid van de treinen vertraging oploopt te groot om voor dit alternatief te kiezen.

Het aanbod van Angeltrains omvat voldoende locomotieven om een start te kunnen maken met zowel het binnenlandse als het internationale het vervoer over de HSL-Zuid.

Angeltrains biedt de treinen aan inclusief een STM-ATB. Nadeel van het aanbod van Angeltrains is dat de planning uitgaat van de aflevering van één trein per 1 april 2007, te weten een testlocomotief. In september 2007 zijn er negen treinen inzetbaar. Hoewel een keuze voor het aanbod van Angeltrains betekent dat er een vertraging optreedt bij de start van het vervoer over de HSL-Zuid van enkele maanden acht ik dit aanbod het beste van de onderzochte opties.

Vervoersdiensten met de tijdelijke inzet van andere treinen

HSA heeft op basis van de aanbiedingen en na overleg met NSR over de inzet van NSR rijkstroken, in kaart gebracht welke vervoersdiensten kunnen worden uitgevoerd met de inzet van de aangeboden locomotieven. Een viertal scenario's is uitgewerkt waarbij HSA een voorkeur heeft uitgesproken voor een scenario waarbij met 12 locomotieven en 71 rijkstroken wordt gereden. De vier uitgewerkte scenario's vindt u in bijlage 3. In alle door HSA uitgewerkte scenario's wordt nog niet gestart met de dienst Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel. Deze dienst gaat pas na aflevering van de V250 treinen van start. Met HSA wordt bekeken in hoeverre Den Haag tegemoet kan worden gekomen voor de tussenliggende periode.

Uitgangspunt bij de scenario's is dat het dienstenpatroon van tijdelijke aard is. Zodra er voldoende V250 treinen en omgebouwde V300 (Thalys) treinen beschikbaar zijn zal HSA van start gaan met het gecontracteerde bedieningspatroon.

Het voorkeursscenario van HSA ziet er als volgt uit.

Met 12 locomotieven⁴ en 71 rijkstroken wordt met 160 km/uur over de nieuwe HSL-Zuid infrastructuur een halfuurdienst gereden tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda en een twee uurdienst tussen Amsterdam en Brussel⁵. Op het bestaande spoor blijven er ten dele Beneluxtreinen rijden totdat er genoeg nieuwe V250 treinen beschikbaar zijn. De Thalys treinen blijven over het bestaande spoor rijden tot ze zijn omgebouwd.

De kosten van het voorkeursscenario van HSA bedragen ongeveer € 50 mln. bij inzet van 12 locomotieven en 71 rijkstroken. De exacte kosten zijn afhankelijk van de nadere uitwerking van het scenario en bijvoorbeeld de keuze hoelang de bestaande Thalystreinen en Beneluxtreinen blijven doorrijden. Ook de eventuele opbrengsten van een door HSA bij leverancier AnsaldoBreda in te dienen claim vanwege het te laat leveren van de treinen zal hierbij betrokken moeten worden.

Mijn voorkeursscenario

Er is een contract afgesloten met HSA om per 1 april 2007 met het vervoer over de HSL-Zuid te starten. Daar heeft de NS (samen met de KLM) voor getekend. Op basis daarvan is de reizigers beloofd dat zij vanaf 1 april 2007 gebruik kunnen maken van de nieuwe lijn en daarmee een substantiële reistijdwinst zouden kunnen boeken. Inmiddels is duidelijk dat de belofte aan de reizigers slechts gedeeltelijk kan worden ingelost.

⁴ Om met locomotieven over de HSL-Zuid in Nederland en België te mogen rijden moet er een toelatingsproces worden gevolgd.

⁵ Het exacte dienstregelingmodel kan na overleg met NS, Prorail, en NMBS (capaciteitsmanagement) worden vastgesteld.

Mijn verantwoordelijkheid is het bewaken van de contractuele relatie met HSA, om er zo voor te zorgen dat de reizigers krijgen wat contractueel is overeengekomen (in dit geval rijden per 1 april 2007). Daarom ben ik er dan ook voorstander van om zo snel als mogelijk de HSL-Zuid in gebruik te nemen door tijdelijk andere treinen te gebruiken. De aanleg van een extra beveiligingssysteem in de HSL infrastructuur acht ik geen redelijke investering en levert bovendien geen tijdswinst ten aanzien van het starten van commercieel vervoer over de HSL-Zuid op.

Het voorkeursscenario van HSA heeft mede mijn voorkeur omdat er in dit scenario zowel een binnenlandse als een internationale treindienst wordt gereden. Daarbij komt dat in dit scenario met het grootste aantal locomotieven en rytuigen wordt gereden zodat er voor de reizigers het meest uitgebreide aanbod aan treinen wordt gecreëerd. De reizigers kunnen in dit scenario profiteren van reistijdswinst op de verbinding Amsterdam – Rotterdam - Breda. Internationale reizigers profiteren van reistijdswinst op de verbinding Amsterdam - Brussel. Deze reistijdswinst is, bij een snelheid van 160 km/uur over de nieuwe infrastructuur, op de verbinding Amsterdam – Rotterdam 12 minuten ten opzichte van de huidige snelste verbinding met de Thalys. Op de verbinding Amsterdam – Brussel zal de reistijdswinst ten opzichte van de huidige snelste verbinding 38 minuten bedragen.

Vervolgproces

Op 1 december spreek ik met u over de mogelijkheden om zo spoedig mogelijk met het vervoer te starten over de HSL-Zuid. Ik zal met u dan graag nader ingaan op de verschillende alternatieven en mijn voorkeursvariant.

Ik ben voornemens om met HSA het voorkeursscenario nader uit te werken en te optimaliseren. Mijn inzet in de gesprekken met HSA over de kosten is dat HSA deze dient te dragen. HSA is een andere mening toegedaan. De verwachting is dat wij ten aanzien van dit punt een bindend adviesprocedure gaan voeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs