

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
18 januari 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HSLZuid\2008\765491	2070807980 en 2070808090
Onderwerp	
Kamervragen leden Roemer en Duyvendak over HSL-Zuid	

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die de leden Roemer (SP) en het lid Duyvendak (GL) van uw vaste Commissie Verkeer en Waterstaat op 10 januari 2008 hebben gesteld over het onderwerp HSL-Zuid. Tevens maak ik van deze gelegenheid gebruik u in het kort te informeren over de stand van zaken rond de HSL-Zuid.

1. Wat is uw mening over de dramatisch verlopen proeven met het nieuwe beveiligingssysteem bij de HSL?<sup>1</sup>
1. De kwalificatie 'dramatisch' zoals verwoord in het artikel van de NRC onderschrijf ik niet voor wat betreft de testen van de HSL-Zuid.

Navraag bij NS Hispeed leert dat er met journalisten gesproken is over de complexiteit van de implementatie van ERTMS. Daarbij is ingegaan op de Franse situatie op de TGV-Est. Er is door NS Hispeed niet gezegd dat er 'dramatische' problemen zouden zijn met de testen in Frankrijk. NRC-Next heeft deze passage op aandringen van NS Hispeed gecorrigeerd en laten weten dat het niet de bedoeling was om het veiligheidssysteem ERTMS of het testen ervan op de HSL-Zuid als 'drama' te betitelen.

---

<sup>1</sup> nrc.nl, 9 januari 2008 : "veiligheidstests HSL een drama"

2. Kunt u in een overzicht aangeven wat de resultaten van de proeven zijn en wat er mis gaat?
  
2. Voor alle duidelijkheid het artikel in de NRC gaat niet over de situatie bij de HSL-Zuid.  
Wanneer we spreken over het testen op de HSL-Zuid moet er een onderscheid worden gemaakt tussen het testen van de infrastructuur, het materieel en de integratie van infrastructuur en materieel. Ik heb u in mijn brief van 9 oktober 2007<sup>2</sup> over deze systematiek geïnformeerd. Juist door de vele onzekerheden die met het testen gemoeid zijn, heb ik ervoor gekozen niet langer te spreken van harde streefdata.

Wat de infrastructuur (de baan) betreft moet ik vaststellen dat de oplevering en het testen van ERTMS 2.3.0 Minus in november en december 2007 in het algemeen positief is verlopen, maar er is nog wel een aantal problemen naar boven gekomen.

Uit informatie die mij op 16 januari 2008 heeft bereikt is gebleken dat op 31 maart 2008 ook nog niet de volledige functionaliteit van ERTMS versie 2.3.0 Corridor beschikbaar zal zijn. Dit omdat problemen in de infrastructuur, die tijdens het testen met de Thalys eind 2007 op de grensovergang met België zijn geconstateerd, nog moeten worden opgelost. Daarnaast is er tevens een upgrade van het Radio Block Center (RBC) dat de communicatie tussen de trein en de baan verzorgt, noodzakelijk. Deze upgrade moet aangebracht worden op basis van gewijzigde EU-specificaties.

Alle problemen moeten worden opgelost in de upgrade naar versie 2.3.0 Corridor. De implementatie van deze upgrade is volgens planning van start gegaan en wordt in de komende maanden afgerond en getest. Over de uitkomsten van deze testen kan ik dus nog geen uitspraken doen. Na het met goed gevolg afronden van de baantesten zal de trein/baanintegratie van start gaan. Na afronding hiervan kan het integrale Thalys-proefbedrijf van NS Hispeed en ProRail beginnen.

Naar het zich laat aanzien zal het testprogramma van ERTMS 2.3.0 Corridor hierdoor doorlopen tot 30 juni 2008. Dan zal naar verwachting de definitieve vrijgave van de baan plaatsvinden. Vanaf 1 april zal de baan wel beschikbaar zijn voor HSA en ProRail met een snelheidsbeperking tot 160 km/u voor de grensovergang. Met alle partners wordt bekeken welke gevolgen dit heeft voor de uitvoering van het proefbedrijf met de Thalys en de start van het vervoer op 1 oktober.

Op dit moment laat ik alle informatie verifiëren. Vervolgens zal in beeld worden gebracht wat de eventuele gevolgen zijn voor de Aanvangsdatum vervoer op 1 oktober 2008. Ik zal u daarover later informeren.

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, 22026, nr. 274

Wat het testen en het certificeren van het materieel betreft moet ik vaststellen dat de risico's die ik in oktober 2007 voorzag rond de toelating van het tijdelijke TRAXX-materieel op het noordelijke tracé zich daadwerkelijk hebben voorgedaan. Deze kwestie is in mijn brief van 9 oktober 2007 aan de orde geweest. Gevolg hiervan is dat het testen van TRAXX-materieel door HSA later start en dat daardoor het drie maanden durende TRAXX-proefbedrijf voor het tijdelijk vervoer op het noordelijke deel in het voorjaar van 2008 zal kunnen beginnen. Tijdelijk vervoer op het noordelijke tracé zal dan na de zomer van 2008 aanvangen.

De testen met de Thalys zijn in december 2007 in Nederland en België minder voorspoedig verlopen dan tot dan toe het geval was. De analyse van de problemen en de mogelijke gevolgen voor de planning worden onderzocht.

3. Welke maatregelen gaat u nemen om te zorgen voor een goede beveiliging op het tracé van de HSL-Zuid en op welke termijn?
3. Het testen, certificeren en vrijgeven van het vervoer over de HSL-Zuid wordt getoetst aan de hoogste veiligheidseisen en is gebaseerd op internationale standaarden. Van meet af aan heeft de veiligheid de hoogste prioriteit gehad. Additionele maatregelen zijn niet nodig.
4. Wat is uw mening over het feit dat NS Hispeed geen datum meer durft te noemen voor de start van de HSL-Zuid?
4. Ik deel deze mening. Dit is in lijn met hetgeen ik in mijn brief van 9 oktober 2007 aan uw kamer heb gemeld. Ik heb u toen aangegeven dat het niet verantwoord is te spreken over harde data omdat we nu spreken over een ontwikkelingstraject voor de implementatie van ERTMS. Zie verder ook het antwoord op vraag 5.
5. Kunt u aangeven wanneer de HSL-Zuid gaat rijden? Verwacht u dat het HSL-traject Amsterdam - Belgische grens voor het eind van dit jaar in gebruik genomen kan worden? Zo neen, wanneer wel?
5. Bij de beantwoording van vraag 2 heb ik aangegeven dat een aanpassing van het testprogramma noodzakelijk is en er problemen worden gesignaleerd bij het materieel. De komendeweken zal ik meer duidelijkheid krijgen over de oorzaken, gevolgen en effecten op de Aanvangsdatum Vervoer. Ik ben van plan u medio maart in de aanbiedingsbrief bij het Voortgangsrapport nader te informeren over de stand van zaken rond de HSL-Zuid. Dan hoop ik ook meer duidelijkheid te hebben over de streefdata voor het tijdelijk vervoer en de Aanvangsdatum Vervoer.
6. Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het Algemeen Overleg spoor van 23 januari 2008 ?
6. Ja.

7. Wat zijn de kosten van de vertraagde ingebruikname van de HSL en voor wiens rekening komen deze kosten?
7. Over de kwestie van de kosten heb ik u in mijn brief van 15 juni 2007<sup>3</sup> geïnformeerd. Op basis van de mij nu ter beschikking staande gegevens heb ik geen andere informatie voorhanden. Een wijziging van de kosten voor de Staat zou pas aan de orde zijn wanneer onverhoopt sprake zou zijn van een verschuiving van de Aanvangsdatum Vervoer. Daar kan ik op dit moment nog geen uitspraken over doen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

---

<sup>3</sup> Tweede Kamer, 22026, nr. 268

