

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 303

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 september 2009

Hierbij bied ik u het vijftiendste voortgangsrapport (VGR 25) HSL-Zuid aan.¹ Het rapport behandelt de verslagperiode 1 januari 2009 tot en met 30 juni 2009. Ik zal mij in deze brief beperken tot een weergave van de laatste stand van zaken.

1 Stand van zaken vervoer

Sinds mijn eerste bemoeienis met het dossier HSL-Zuid ruim twee jaar geleden heb ik telkens benadrukt dat er bij de ingebruikname vele factoren van invloed zijn op de daadwerkelijke start van het vervoer.

Dat is de reden dat ik van meet af aan heb willen spreken van streefdata in plaats van harde planningsdata. De projectorganisatie HSL-Zuid, Infra-speed, ProRail, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en HSA hebben alles in het werk gesteld de start van het vervoer zo snel als mogelijk te realiseren. U weet dat dit de afgelopen jaren geen eenvoudige opgave is geweest, met name omdat het ERTMS-systeem nog niet volledig ontwikkeld was. Veiligheid en betrouwbaarheid hebben bij dit proces altijd voorop gestaan.

Daarom ben ik erg verheugd dat we nu ten aanzien van de HSL-Zuid een echte mijlpaal hebben bereikt. Vanaf 7 september 2009 wordt er volgens dienstregeling door HSA gereden tussen Amsterdam en Rotterdam over de baan. Geleidelijk aan zal de dienstverlening worden uitgebreid. HSA heeft de verwachting dat vanaf 13 december 2009 het hogesnelheidsvervoer op de corridor Amsterdam–Parijs van start kan gaan.

TRAXX

Zoals hierboven aangegeven is per 7 september 2009 de dienstregeling op het noordelijke tracé van start gegaan. De snelheid is 160 km/u. Het TRAXX-materieel maakt voorlopig gebruik van ERTMS Level 1.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In periode voorafgaand aan de start van dit vervoer zijn uitgebreide testen gedaan door ProRail en HSA die vooral in het teken stonden van betrouwbaarheid en punctualiteit. Op 9 juli 2009 is door alle betrokkenen, waaronder de Inspectie Verkeer en Waterstaat, mijn departement, ProRail, Infrasppeed en HSA een go-besluit genomen voor de start van het vervoer. Sinds 9 juli 2009 zijn enkele werkprocessen verbeterd, de resterende ERTMS-problemen zijn opgelost en heeft HSA duurproeven uitgevoerd.

In eerste instantie zal HSA op werkdagen van 07:00 uur tot 23:00 uur eenmaal per uur gaan rijden. De reistijd van Amsterdam CS naar Rotterdam CS zal met 20 minuten worden bekort van 63 minuten naar 43 minuten.

De reistijd tussen Schiphol en Rotterdam CS zal van 47 minuten teruggebracht worden naar 26 minuten.

Vooralsnog is het streven van HSA dat vanaf april 2010 een ISA certificaat Level 2 beschikbaar zal zijn voor het Traxx-materieel. Nog onbekend is wanneer er een inzetcertificaat beschikbaar komt waardoor de TRAXX met passagiers onder Level 2 kan gaan rijden.

HSA heeft procedures in gang gezet waardoor de toelating van de TRAXX in België kan worden bewerkstelligd. Hiertoe wordt nauw samengewerkt met de NMBS en Infrabel.

Thalys

De recent uitgevoerde testen met de Thalys zijn goed verlopen. De Thalysgroup, waarin ook HSA vertegenwoordigd is, heeft besloten om vanaf 13 december 2009 te starten met grensoverschrijdend vervoer op hoge snelheid.

Voordat het zo ver is moet er nog het nodige gebeuren. Zo is de verwachting dat eind september de EC Declaration of Verification beschikbaar komt voor de Thalys. HSA heeft aangegeven dat vanaf dat moment de praktijkopleidingsritten en examens van de machinisten van start kunnen gaan.

Medio oktober wordt het inzetcertificaat voor de Thalys verwacht en wordt reizigersvervoer mogelijk. Tot medio december zullen betrouwbaarheid en punctualiteitstesten gedaan worden door HSA, in samenwerking met de Belgische en de Franse vervoerders.

Indien dit alles tot goede resultaten leidt en de Inspectie Verkeer en Waterstaat mij positief adviseert, zal de Thalys vanaf 13 december 2009 gaan rijden tussen Amsterdam en Parijs over het HSL-tracé.

Vooralsnog zal de Thalys tussen Amsterdam en Rotterdam onder ERTMS Level 1 rijden met maximaal 160 km/u. Tussen Rotterdam en Antwerpen zal de Thalys gaan rijden onder ERTMS Level 2 met 300 km/u.

Er zal gestart worden met 7 keer per dag een dienst naar Parijs. De reistijd Amsterdam–Parijs bedraagt nu 4:09 uur en zal dan 3:18 uur gaan bedragen, een winst van 51 minuten. De reistijd Rotterdam–Parijs die nu 3:09 uur is, zal worden teruggebracht naar 2:30 uur. Een tijdswinst van 39 minuten.

Zodra het op de gehele HSL-Zuid mogelijk wordt onder ERTMS Level 2 te gaan rijden zal de snelheid op het noordelijke tracé worden verhoogd.

AnsaldoBreda V250

De AnsaldoBreda V250 heeft inmiddels een aantal testen afgewerkt op Nederlandse bodem. De testen hadden betrekking op de integrale werking van de treinsystemen. Daarbij heeft de trein van AnsaldoBreda tijdens

snelheidstesten op het HSL-tracé een snelheid van 278 km/uur bereikt. ERTMS-testen hebben met de V250 nog niet plaatsgevonden. HSA is nog in overleg met de leverancier om te komen tot een harde planning. Vooralsnog wordt de geleidelijke instroom van de V250 voorzien vanaf medio 2010.

Overleg met België

In het overleg met uw Kamer op 1 juli 2009 (kamerstuk 22 026/22 589, nr. 302) is ook het overleg met België aan de orde geweest. Ik heb toen aangegeven teleurgesteld te zijn in de voortgang van het overleg inzake de naleving van de in 2005 gemaakte afspraken over de bediening van Breda en Den Haag. Ik heb op 30 juni 2009 een brief aan mijn Belgische ambtgenoot gestuurd waarin ik de Nederlandse positie nogmaals heb toegelicht. Tevens heb ik voorgesteld op korte termijn een overleg te plannen waarin ook het doortrekken van de Belgische intercity naar Roosendaal aan de orde kan komen. Helaas heeft dit gesprek, door agendaproblemen van mijn Belgische collega, nog niet kunnen plaatsvinden. Ik blijf proberen dit overleg op korte termijn te kunnen hebben.

2 Stand van zaken infrastructuur

ERTMS

Begin 2009 is gebleken dat in enkele uitzonderlijke situaties het beveiligingssysteem op de HSL-Zuid niet goed functioneerde. Om dit te corrigeren is de spoorbaan eind februari 2009 voorzien van een software versie-update. Aansluitend op het weer vrijgeven van de baan is een onderzoek gestart naar de achterliggende oorzaken van de geconstateerde omissies. Dit onderzoek is in nauw overleg tussen de leverancier van de software, ProRail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerd en afgerond. Daarbij is een aantal maatregelen overeengekomen en door de leverancier uitgevoerd om het proces van kwaliteitsborging te verbeteren. Dit is inmiddels naar tevredenheid van alle partijen afgerond.

ATB-VV

De HSL-Zuid infrastructuur is op de daartoe benodigde punten aangepast voor ATB verbeterde versie. Nu resteert nog het aanpassen van het binnenlandse en internationale treinmaterieel, voordat ATB-VV operationeel wordt op de HSL-Zuid. Voor het mitigeren van de vijf HSL 100+ punten is met name de ombouw van het binnenlandse materieel van belang. Voor één punt op de noordelijke sectie (Hoofddorp) is ombouw van het internationale materieel aan de orde. Hiervoor wordt in overleg met HSA een planning opgesteld.

Tot het moment dat het materieel is omgebouwd, zal in elk geval voor twee overgangen naar het bestaande spoor (op de noordelijke sectie) de snelheid gereduceerd worden van 130 km/u naar 90 km/u. Dit heeft beperkte gevolgen voor de rijtijd. Voor de overige drie punten (zuidelijke sectie) is ontheffing van deze snelheidsbeperking bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat aangevraagd.

EMC

Aan de energieonttrekking op de HSL-Zuid zijn vooralsnog beperkingen gesteld. Dit ter voorkoming van EMC-verstoringen die bij de volledig voorziene energieonttrekking zouden kunnen optreden op het aan de HSL-Zuid nevenliggende conventionele spoor bij het passeren van een HSL-trein. Uit onderzoek is gebleken dat er van een verhoogde aanraak-

spanning sprake kan zijn en dat de werking van het treinbeveiligingssysteem van het conventionele spoor kan worden verstoord. Mogelijk moeten – in aanvulling op de in de afgelopen jaren reeds genomen maatregelen – extra voorzieningen worden aangebracht in materieel van NS Reizigers, langs het bestaande spoor en in de voedingsinstallaties van de HSL-Zuid.

Op dit moment bevindt het onderzoek en daarmee de formulering van robuuste oplossingen zich in de afrondende fase. Ik verwacht voor december hierover een definitief besluit te kunnen nemen. Vooral nog kan een en ander opgelost worden door een iets langere opvolgtijd tussen de treinen aan te houden hetgeen wel enige impact heeft voor de vervoerder HSA. Gestreefd wordt uiterlijk medio 2010 het probleem structureel op te lossen.

ESS

De HSL-tunnels Groene Hart, Dordtse Kil en Oude Maas zijn zodanig uitgevoerd dat de twee sporen gescheiden zijn door middel van een tussenwand. De tussenwand is voorzien van vluchtdeuren die in normaal bedrijf en tijdens onderhoud vergrendeld zijn, maar voor calamiteiten gebruikt kunnen worden om te vluchten naar de nevenbuis.

Op basis van de huidige systemen en procedures zijn de tunnels thans veilig bevonden voor vervoer van passagiers. De tunnels voldoen aan de van kracht zijnde regelgeving.

Op verzoek van de vervoerder HSA is een onderzoek gedaan om een aanvullend veiligheidssysteem, het Evacuatie Support Systeem (ESS) in de tunnels aan te brengen. Dit zou er toe kunnen leiden dat de veiligheid tijdens een ontruiming bij noodsituaties nog verder zou verbeteren. In het kader van ESS zouden verbeteringen aangebracht worden aan de signalering bij de vluchtdeuren en aan de ontgrendeling van deze deuren. Door ProRail is in kaart gebracht welke mogelijkheden bestaan en welke kosten en inspanningen hiermee gemoeid zijn. In het onderzoek wordt benadrukt dat het hier om een gewenste verbetering gaat, en niet om een noodzakelijke verbetering.

Bij de afweging is gebruik gemaakt van het zogeheten ALARP principe (As Low As Reasonably Practicable). Dit houdt in dat de kosten die gepaard gaan met het verder reduceren van het risico niet disproportioneel mogen zijn ten opzichte van de mate waarin het risico daadwerkelijk verlaagd wordt.

Het bestaande veiligheidssysteem voldoet aan de regelgeving, de specificaties, richtlijnen en standaards. Mede gezien de beperkte verbetering is in relatie met de kosten (€ 10 mln.) besloten het ESS niet aan te brengen.

Geluid

In de afgelopen maanden zijn klachten binnengekomen van omwonenden wegens het geluid van de treinen op de HSL-Zuid. Ik neem deze klachten uiteraard serieus en heb besloten eerder dan voorzien geluidsmetingen langs de HSL-Zuid uit te gaan voeren. De metingen zijn gestart vanaf maandag 7 september. Er zal op de 2 á 3 locaties worden gemeten waar de klachten het meest frequent zijn. De metingen richten zich op de hoeveelheid treingeluid en op de effectiviteit van de genomen geluidsbeperkende maatregelen. Allicht wordt dit afgezet tegen de normen van de wet Geluidhinder. Ik verwacht medio oktober over de eerste resultaten te beschikken.

Overdracht naar ProRail lijnorganisatie

Voor het afronden van het spoortechnische deel van de HSL infrastructuur heeft ProRail in 2007 een «Programma HSL-Zuid» ingericht. Per 1 juli is dit programma beëindigd en zijn de werkzaamheden overgeheveld naar de ProRail lijnorganisatie. Voor het inregelen van de exploitatie van de HSL-Zuid tot het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert, wordt voorzien dat ProRail nog enkele jaren specifieke activiteiten zal verrichten in aanvulling op de normale activiteiten die ProRail vanuit de rol van beheerder van de HSL-infrastructuur zal vervullen. Bij ProRail blijft daartoe een centrale regie- en coördinerende rol in stand.

3 Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 25 is het potentiële beroep (50% waarde) op de risicoreservering toegenomen van € 24 mln naar € 41 mln. Voor de HSL-Zuid is het beroep toegenomen door de mogelijke EMC-maatregelen. Voor de Betuweroute is het potentiële beroep niet gewijzigd.

Dat levert het volgende beeld op van de naar verwachting nog aan de risicoreservering te onttrekken middelen:

	90% waarde	50% waarde
Betuweroute	3 mln.	2 mln.
HSL-Zuid	58 mln.	41 mln.
Totaal	61 mln.	43 mln.

Per einde van de verslagperiode was in de risicoreservering nog een ruimte van € 76 mln. De lopende ontwikkelingen in beide projecten zijn voor mij aanleiding om deze ruimte van € 76 mln te handhaven.

In de risicoreservering wordt geen rekening gehouden met vervoersrisico's. Deze worden wél meegenomen in de integrale risico inventarisaties ten aanzien van de planning.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings