

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

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

Nr. 279

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2008

Hierbij bied ik u het tweeëntwintigste voortgangsrapport (VGR 22) HSL-Zuid aan¹. Het rapport behandelt de verslagperiode 1 juli tot en met 31 december 2007. Ik maak van deze brief gebruik om u op de hoogte te brengen van de meest actuele stand van zaken rond de HSL-Zuid.

Toen ik in mei en oktober 2007 met uw Kamer over de voortgang van de HSL-Zuid sprak heb ik het beeld geschetst dat de complexe ingebruikname van de HSL-Zuid hoofdzakelijk wordt bepaald door de migratie van het beveiligingssysteem ERTMS en de daarmee samenhangende beschikbaarheid van materieel. Door de toepassing van de in Europees verband ontwikkelde ERTMS-techniek bleek dat er veel hordes genomen moeten worden. De situatie van de HSL-Zuid in Nederland maakt het niet eenvoudig:

- Het traject Rotterdam–Antwerpen zal het eerste in Europa zijn waarbij ERTMS op Level 2 (300 km/u) grensoverschrijdend wordt toegepast. Het ERTMS-systeem in de Belgische infrastructuur en in de Nederlandse infrastructuur is ontwikkeld door verschillende leveranciers;
- De infrastructuur kent aansluitingen op het bestaande net (met een ander beveiligingssysteem);
- ERTMS in de baan en in de treinen wordt noodzakelijkerwijs ontwikkeld en toegepast door verschillende leveranciers.

Omdat het systeem probleemloos aan de hoge eisen van betrouwbaarheid en veiligheid moet voldoen is nauwkeurige afstemming op de genoemde raakvlakken van cruciaal belang voor een verantwoorde exploitatie.

Het project HSL-Zuid is nu in de eindfase beland. In deze fase moeten alle delen van het project integreren tot een werkend vervoerssysteem. De nieuwe systemen die zijn ontwikkeld moeten worden getest en vrijgegeven. Dit blijkt een lastige klus te zijn. De uitkomsten van de testen van de nieuwe technieken laten zich niet voorspellen. De vrijgave voor het

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

vervoer van passagiers is een proces waar veel partijen bij betrokken zijn. Bij dit alles staat de veiligheid altijd voorop.

Ik heb eerder in uw Kamer gemeld dat ik de integrale verantwoordelijkheid draag om vanuit het publieke belang tot een werkend vervoerssysteem te komen op de HSL-Zuid. Vanuit deze verantwoordelijkheid is onder mijn regie de afgelopen periode nauw samengewerkt met alle partijen die bij de HSL-Zuid betrokken zijn. Daarbij is een goede informatie-uitwisseling tussen alle betrokkenen tot stand gekomen. Het begrip voor elkaars problemen is gegroeid.

Wij bespraken in mei 2007 in uw Kamer dat de HSL-Zuid stapsgewijs in gebruik zal worden genomen. Ik ben verheugd u te kunnen melden dat er goede vooruitzichten zijn dat vanaf eind september 2008 HSA gaat starten met vervoer op het tracé tussen Amsterdam en Rotterdam. Daarmee wordt de gedeeltelijke ingebruikname van de HSL-Zuid een feit.

In de afgelopen maanden is het beeld ontstaan dat de nog op te lossen problemen met de infrastructuur nu stap voor stap afnemen hoewel toch nog steeds grote onzekerheden zijn. De baaninfrastructuur is naar mijn mening vanaf 1 april 2008 gereed voor het testen. Op dit punt is HSA nog een andere mening toegeedaan.

Wat de beschikbaarheid van het treinmaterieel betreft, is uit de contacten met HSA het beeld naar voren gekomen dat de vervoerder zich geconfronteerd ziet met aanzienlijke vertragingen bij de aflevering van materieel dat volledig geschikt is voor het ERTMS-systeem. De homologatie¹ en de toelating van dit materieel verlopen moeizamer dan voorheen was aangenomen. Deze problemen zijn niet uniek voor de HSL-Zuid. Ook op andere hogesnelheidsprojecten in Europa worden problemen ondervonden met de implementatie van ERTMS. Uit de vertragingen volgt dat volgens de planning van HSA op zijn vroegst vanaf voorjaar 2009 voldoende materieel aanwezig zal zijn om internationaal vervoer mogelijk te maken. Samen met de vervoerder zet ik mij in om deze problematiek aan te pakken.

Ik constateer dat er door de vertraagde levering van het treinmaterieel een kloof dreigt te ontstaan tussen de beoogde Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 die voortvloeit uit de verwachte oplevering van de infrastructuur en het moment waarop naar verwachting daadwerkelijk alle treinen over het gehele tracé kunnen gaan rijden. Door de problematiek van de treinen kan HSA pas vanaf voorjaar 2009 de door haar voorziene inkomsten genereren.

De komende weken zal er meer duidelijkheid komen over de definitieve Aanvangsdatum Vervoer. Dan zal de omvang van de kloof tussen de Aanvangsdatum en het tijdstip van beschikbaarheid van het materieel duidelijk worden. Ik heb inmiddels een eerste gedachteswisseling gehad met de NS en HSA over wat er in een dergelijke situatie kan worden gedaan, binnen de contractuele kaders die zijn gesteld.

1 Hoofdconclusies

In de integrale risicoanalyse van het project die begin maart 2008 door mijn projectorganisatie met de betrokken partijen is uitgevoerd zijn alle risicoaspecten van het project geïnventariseerd en gekwantificeerd². Op grond hiervan kom ik tot de volgende hoofdconclusies:

- De infrastructuur is naar mijn mening op 1 april 2008 gereed voor het testen door HSA, zij het met enkele beperkingen. Overigens deelt op dit moment HSA mijn verwachting niet over de termijn van oplevering

¹ Het proces waarin aangetoond wordt dat aan de eisen, bijvoorbeeld de ERTMS-specificaties, voldaan wordt.

² Zie bijlage 1.

van de HSL-infrastructuur en de daarmee samenhangende start van het test- en proefbedrijf per 1 april 2008. HSA interpreteert het contract op dit punt juridisch anders dan ik doe. Ik ben hierover nog in overleg met HSA.

Wel stel ik vast dat op grond van de mij nu bekende informatie de beoogde Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 nog onder druk staat. Door de vele onzekerheden rond het testen moet hier nog met een kans (50%) op een overschrijding van 1 tot 2 maanden gerekend worden¹. Hierdoor kan de Aanvangsdatum Vervoer alsnog verschuiven. Ik ben hierover in overleg met ProRail en de vervoerder HSA en hoop de komende weken meer duidelijkheid te krijgen en een definitieve Aanvangsdatum Vervoer vast te stellen.

- Ten aanzien van de tijdige beschikbaarheid van het treinmaterieel constateer ik dat HSA zich geconfronteerd ziet met aanzienlijke vertragingen bij de homologatie en certificering van haar materieel. Hierdoor zal HSA nog niet in staat zijn om direct vanaf de Aanvangsdatum Vervoer op 1 oktober 2008 de beoogde inkomsten te genereren. Over de gevolgen hiervan heb ik een eerste gedachtewisseling met de NS en HSA gehad.

De ingebruikname van het Thalys-materieel verschuift naar de huidige inzichten van de huidige streefdatum van 1 oktober 2008 naar voorjaar 2009. Hierbij moet met een 50% kans op een overschrijding van anderhalve maand gerekend worden.

Er zijn van fabrikant Bombardier signalen ontvangen dat het geschikt maken van het TRAXX-materieel voor ERTMS Level 2 meer tijd vergt en dit materieel pas vanaf voorjaar 2009 op het gehele tracé inzetbaar zal zijn. De vervoerder is hierover in gesprek met Bombardier.

- Het vervoer met 160 km/u op de noordelijke sectie gedurende de weekdagen kan eind september 2008 starten onder ERTMS 2.3.0 Corridor Level 1. Hier moet met een 50% kans op overschrijding van de planning met 1 maand gerekend worden.

In het vervolg van deze brief zal ik op deze onderwerpen nader ingaan.

2 Stand van zaken infrastructuur

In de afgelopen maanden is er hard gewerkt aan het afronden van de infrastructuur om de door de Staat vastgelegde Aanvangsdatum Vervoer op 1 oktober 2008 te kunnen handhaven. Er is goede vooruitgang geboekt en het resultaat is dat vanaf 1 april 2008 het tracé gereed is voor het testen door HSA. Wel zijn er nog enkele gebruiksbepalingen. Die komen voort uit:

- *de afronding van de werkzaamheden en certificering van de grensovergang;*
- *het hotboxdetectiesysteem;*
- *de invoering van ATB Verbeterde Versie;*

2.1 De afronding van de werkzaamheden en certificering van de grensovergang

Na afronding van de testen door Infrasppeed van ERTMS 2.3.0 Minus heeft de Staat, zoals gebruikelijk, een eigen testprogramma uitgevoerd. Dit is in de verslagperiode – op enkele restpunten na – afgerond. De testen leverden een groot aantal makkelijk te verhelpen punten op maar ook

¹ Het risico van niet tijdige beschikbaarheid van het Belgische deel van de HSL-Zuid is in de risicoanalyse niet meegenomen. In het Opvolgingscomité zijn nog geen signalen ontvangen waaruit een vertraging bij de vrijgave van de grensovergang aan Belgische zijde afgeleid kan worden. De risico's van de grensovergang zijn wel meegenomen.

«blocking issues». Het grootste deel hiervan is inmiddels opgelost. Een aantal van de nog resterende bevindingen had betrekking op problemen met het Radio Block Center (RBC) dat de communicatie regelt met de On Board Unit van de trein (OBU). Besloten is de oplossing hiervan mee te nemen bij de upgrade naar versie 2.3.0 Corridor.

In december heeft Infrasppeed gerapporteerd dat er problemen waren ontstaan bij de certificering en goedkeuring van de Gateway¹. Om deze problemen op te lossen zal de Gateway aangepast worden en de software van het RBC aan Nederlandse zijde worden geüpdatet. In de praktijk betekent dit dat vooralsnog in de periode van 1 april tot medio mei 2008 de snelheid op de grensovergang beperkt zal zijn tot 160 km/u.

Volgens mijn inzichten is de baan vanaf 1 april 2008 zonder beperkingen geschikt voor het testen met 300 km/u en zal het zuidelijke tracé vanaf medio mei volledig vrijgegeven worden². Op dit moment vinden nog testen plaats. Omdat de uitkomsten onzeker zijn, kunnen risico's optreden waardoor ik een uitloop van 1 tot 2 maanden niet kan uitsluiten. Dit zal mede afhankelijk zijn van de voortgang van de vrijgave aan Belgische zijde. Hierover is overleg gaande tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Belgische veiligheidsautoriteit.

2.2 Het hotboxdetectiesysteem

Bij het rijden met snelheden hoger dan 190 km/u is een systeem vereist dat afwijkingen signaleert in de temperatuur van de wielagers van de trein. Omdat de Thalys-treinen geen signaleringssysteem aan boord hebben, wordt bij de HSL-Zuid een dergelijk detectiesysteem alsnog in de baan aangebracht. Op grond van de voorlopige planning kan de installatie in de baan en de invoering van de procedures op 1 september 2008 gereed zijn. Tot die tijd wordt de snelheid van de Thalys beperkt tot 190 km/u.

2.3 De invoering van ATB Verbeterde Versie (ATB VV)

In het kader van een landelijk programma ter invoering van ATB VV vinden werkzaamheden aan de baan en aanpassingen in al het Nederlandse treinmaterieel plaats. Op 5 overgangen naar het bestaande spoor (2 in het noorden en 3 in het zuiden) wordt de baaninfra van de HSL-Zuid aangepast. Daarnaast wordt het materieel van alle vervoerders (incl. HSA) voorzien van ATB VV.

In het landelijk programma worden de werkzaamheden voor de 5 HSL-locaties met voorrang aangepakt. Deze zullen naar verwachting in oktober 2008 gereed zijn. De aanpassingen van het treinmaterieel vergen tot voorjaar 2009. Pas als al het materieel is aangepast is ATB VV operationeel en kunnen snelheidsbeperkingen worden opgeheven. Tot voorjaar 2009 zal op de 5 overgangen naar het bestaande spoor de snelheid gereduceerd worden van 130 km/u naar 90 km/u. Dit heeft beperkte gevolgen voor de reistijd. Ik ben momenteel in overleg met NS/HSA over de contractuele gevolgen die aan dit tijdsverlies verbonden moeten worden.

2.4 Stof in tunnel Groene Hart

In het Algemeen Overleg van 4 juli 2007 is in uw Kamer gemeld dat tijdens enkele hogesnelheidstestritten in juni 2007 overlast door stof in de Tunnel Groene Hart is vastgesteld. Er ontstonden tijdens het rijden hinderlijke stofwolken. Dit leidde tot bezorgdheid over potentiële schade aan het treinmaterieel en de tunneltechnische installaties.

¹ De Gateway is de gezamenlijk door België en Nederland te realiseren grensovergang die zorgt dat de systemen van beide landen aan elkaar worden gekoppeld en de grens met 300 km/u veilig kan worden gepasseerd.

² De problematiek van de hotbox en ATB VV is van invloed op het commerciële vervoer, maar heeft weinig impact op de testfase van HSA.

Beide tunnelbuizen zijn in oktober 2007 schoon gemaakt. Daarbij is ruim 20 ton stof verwijderd. Omdat in de tunnel nog steeds substantiële hoeveelheden stof aanwezig zijn, vinden tijdens de weekends regelmatig schoonmaakacties plaats. Op dit moment geldt in de tunnel een snelheidsbeperking tot 160 km/u.

Momenteel wordt een test uitgevoerd met een hogesnelheidstrein om vast te stellen of er nog sprake is van overlast. Dan zal ook bepaald worden of nog aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. De verwachting is dat de stofproblematiek in de tunnel onder het Groene Hart niet meer tot een gebruiksbeperking zal leiden. Definitief uitsluitel hierover verwacht ik begin mei 2008.

2.5 Toekomstige ontwikkelingen rond ERTMS

In november 2007 is met de ERTMS-coördinator van de Europese Commissie gezamenlijk geconcludeerd dat het invoeren van nieuwe wijzigingen in het ERTMS in Europees verband op dit moment verregaande consequenties heeft voor doorlooptijd en kosten van de HSL-Zuid. Derhalve is dit voor mij in deze fase van het project niet meer acceptabel. De vooruitzichten zijn echter dat er vóór 2012 wel een versiewijziging ERTMS zal worden afgekondigd. Per wijziging zal beoordeeld worden wat nut en noodzaak voor de corridor Parijs–Brussel–Amsterdam zullen zijn.

De inzet van mijn departement is dat toekomstige wijzigingen in de ERTMS-systemen volledig compatibel moeten zijn met de bestaande systemen en geen verplicht karakter zouden moeten hebben als het bestaande infrastructuur betreft, zoals bij de HSL-Zuid het geval is.

2.6 Opmvolgingscomité

In het afgelopen halfjaar is het Opmvolgingscomité diverse malen bijeengekomen om de planning van Belgische en Nederlandse infrastructuur af te stemmen. Dit heeft geresulteerd in afspraken voor een gemeenschappelijk plan voor het testen van de ERTMS systemen op het grensbaanvak en de aanpak voor vrijgave hiervan door de Belgische en Nederlandse infromanagers. In overleg met de Belgische en Nederlandse Safety Authorities vormt dit plan de basis voor de vrijgave van het grensbaanvak. Uit contacten met België is gebleken dat de oplevering van het Belgische deel van de infrastructuur op schema ligt. De verwachting is dat deze infrastructuur tijdig ter beschikking komt voor de testen van HSA.

2.7 Gebruiksvergunningen tunnels

Over de afgifte van de gebruiksvergunningen is herhaaldelijk constructief overleg gevoerd met coördinerend burgemeester Van Belzen. Inmiddels zijn in maart 2008 de vergunningen afgegeven.

3 Stand van zaken vervoer

3.1 Treinmaterieel

De afgelopen maanden heeft de Staat nauw overleg gevoerd met HSA over de planning van de beschikbaarheid van het treinmaterieel. Hieronder meld ik u de meest recente informatie die ik van HSA heb ontvangen.

Beschikbaarheid TRAXX-materieel

Zoals bekend zullen de TRAXX-locomotieven en voor HSL-Zuid aange-

paste IC-rijtuigen als tijdelijk materieel worden ingezet tot de komst van het AnsaldoBreda V-250-materieel.

Er zijn verschillende High Level meetings tussen de relevante partners en leverancier Bombardier gehouden om de voortgang te bespreken. Eind december 2007 is door Bombardier een definitieve planning gepresenteerd voor de levering, het testen en certificeren van de locs ten behoeve van tijdelijk vervoer onder Level 1¹ op de noordelijke sectie.

Conform deze planning is eind februari voor het TRAXX-materieel een verklaring afgegeven door de NoBo/ISA² van Bombardier/HSA. In deze veiligheidsverklaring is nog wel een aantal gebruiksbeperkingen opgenomen. Het oplossen van deze beperkingen en het aanvullende proefbedrijf van HSA en ProRail vergen tijd waardoor het tijdelijk vervoer met TRAXX locomotieven eind september 2008 van start kan gaan onder ERTMS Level 1.

Vanaf het moment dat de HSL-baan definitief in gebruik wordt genomen is het noodzakelijk dat al het treinmaterieel onder ERTMS Level 2 opereert. Op grond van een voorlopige planning van Bombardier zal TRAXX-materieel vanaf voorjaar 2009 geschikt zijn voor commerciële inzet onder Level 2.

Beschikbaarheid AnsaldoBreda-materieel

Herhaaldelijk is in uw Kamer de levering van het V-250-materieel door AnsaldoBreda aan de orde geweest. Zoals eerder gemeld zullen de eerste Ansaldo-treinen in december 2008 beschikbaar komen. Als het test- en proefbedrijf in Nederland en België tijdig succesvol kan worden afgerond, zullen de eerste zes treinstellen naar verwachting medio 2009 in dienst genomen kunnen worden. Vanaf de dienstregeling 2010 zal volgens de planning van HSA de volledige vloot Ansaldo-treinen beschikbaar zijn. Deze planning is zeer recent door Ansaldo-Breda aan HSA bevestigd. Wel bestaan er ook ten aanzien van het Ansaldo-materieel risico's voor wat betreft het testen (waaronder ERTMS) en het homologeren/toelaten van dit nieuwe type materieel. Deze risico's kunnen leiden tot uitlopen van de planning.

Beschikbaarheid Thalys-materieel

Voor het Thalys-materieel is van belang dat in 2008 het certificeringsproces in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland wordt uitgewerkt en uitgevoerd in samenspraak met de National Safety Authorities³. Ook Infrasppeed en de Belgische inframanager Infrabel zullen hierbij betrokken zijn.

Uit recente informatie is naar voren gekomen dat de testen van de compatibiliteit tussen infrastructuur en de trein en de daarop volgende vrijgave door de SNCF van de ERTMS-treinapparatuur van de Thalys tot vertragingen in de definitieve oplevering gaan leiden. Ook de complexiteit en diversiteit in het toelatingsproces in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland spelen daarbij een rol.

Voor de start van het vervoer met de Thalys over het gehele HSL-Zuid tracé inclusief de grensovergang en het Belgische deel van de infrastructuur moet rekening gehouden worden met een vertraging van ongeveer 7 maanden ten opzichte van de huidige streefdatum van 1 oktober 2008. Dit betekent dat het materieel op zijn vroegst in voorjaar 2009 commercieel inzetbaar zal zijn op de HSL-Zuid. Een verdere uitloop kan niet uitgesloten worden.

3.2 Financiële positie HSA

Door de vertraagde levering van haar treinmaterieel kan HSA in het eerste

¹ ERTMS kent in het geval van de HSL-Zuid Level 1 en Level 2. Level 1 is normaliter de fall-back optie indien zich problemen voordoen met Level 2. In Level 1 is de snelheid beperkt tot 160 km/u en wordt geen gebruik gemaakt van GSM-R en het RBC.

² NoBo is een Notified Body dat de interoperabiliteit bewaakt. De ISA is een Independent Safety Assessor die de veiligheid beoordeelt.

³ In Nederland is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

jaar van exploitatie een beperkte opbrengst uit kaartverkoop genereren. De omvang van deze problematiek hangt nauw samen met de definitieve vaststelling van de Aanvangsdatum Vervoer en daarmee het moment waarop de betalingen van de gebruiksvergoeding door HSA starten. Met het oog op het publieke belang dat gediend is met de continuïteit van het vervoer over de HSL-Zuid, ben ik in overleg getreden met de NS en HSA om deze situatie te bezien. Uitgangspunt hierbij zijn de gestelde contractuele kaders. Ik heb over deze kwestie op 21 maart een eerste gedachtewisseling gehad met de top van de NS en HSA.

3.3 Voortgang vervoerconcessie tijdelijk vervoer

In de afgelopen periode is gewerkt aan een concessie en de daarbij behorende subsidiebeschikking om tijdelijk vervoer op de HSL-Zuid mogelijk te maken. De vervolgstappen (advies vragen aan Beheerder Prorail en het LOCOV en het voorhangen bij uw Kamer) worden op korte termijn gezet.

3.4 Concessie commercieel hogesnelheidsvervoer

Inmiddels zijn de gesprekken met HSA gestart over de omzetting van de privaatrechtelijke overeenkomst in een publiekrechtelijke concessie, die nodig is om vanaf de Aanvangsdatum commercieel vervoer mogelijk te maken. Verwacht wordt dat dit proces tijdig kan worden afgerond.

3.5 België

In de verslagperiode hebben HSA en NMBS geen verdere voortgang geboekt bij de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst. De mogelijkheden om vanuit mijn rol hier invloed op uit te oefenen waren beperkt door de impasse die tot voor kort de politieke situatie in België beheerste.

De tijdige totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS vormt een belangrijke voorwaarde voor de start van internationale verbindingen over de HSL-Zuid. Op 12 maart heb ik hierover een constructief overleg gehad met mijn Belgische collega minister Vervotte. Uit het gesprek kwam duidelijk naar voren dat er voldoende politieke wil is om de problematiek tot een goed einde te brengen.

4 Projectaansturing

Overdracht aan ProRail

De overdracht van het management van het ERTMS-contract met Infrasppeed aan ProRail is in december 2007 geëffectueerd. ProRail heeft daartoe het Programma HSL-Zuid ingericht, waarbinnen een aantal nieuwe samenwerkingsverbanden zijn ingericht, deels voortbouwend op oude structuren, deels op nieuwe. Ook na deze overdracht blijft RWS integraal verantwoordelijk voor de aanleg tot zes maanden na de ingebruikname van de HSL-Zuid.

Als beheerder van de HSL infrastructuur en als contractmanager van het contract met Infrasppeed gedurende de exploitatiefase van de HSL heeft ProRail een cruciale rol. ProRail is verantwoordelijk voor beheer van de infrastructuur en het management van het Infrasppeed contract ten aanzien van de beschikbaarheid en het onderhoud van de infrastructuur.

5 Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 22 is het beroep dat nog moet worden gedaan op de risicoreservering gedaald van € 9 naar € 7 mln. Voor de Betuweroute is het beroep gedaald van € 23 naar € 5 mln. De daling bij

de Betuweroute is grotendeels veroorzaakt door een onttrekking uit de risicoreservering in de verslagperiode van € 14 mln. ten behoeve van ERTMS op de Havenspoorlijn. Dat levert het volgende beeld op van de naar verwachting nog aan de risicoreservering te onttrekken middelen.

	90% waarde	50% waarde
Betuweroute	8 mln.	5 mln.
HSL-Zuid	63 mln.	7 mln.
Totaal	71 mln.	12 mln.

Per einde van de verslagperiode resteerde in de risicoreservering nog een ruimte van € 61 mln. De ontwikkelingen in beide projecten zijn voor mij aanleiding om deze ruimte van € 61 mln. te handhaven. Aan de 90% waarde verbind ik nu geen directe budgettaire consequenties.

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

Begin maart 2008 is een nieuwe risicoanalyse opgesteld waarbij zowel de risico's rond het tijdelijke vervoer als de risico's rond de Aanvangsdatum Vervoer in kaart zijn gebracht en gekwantificeerd. De belangrijkste bevindingen zijn:

Risicoprofiel start tijdelijk vervoer

- Op grond van de huidige basisplanning wordt eind september 2008 de start voorzien van het tijdelijke commerciële vervoer (Amsterdam–Rotterdam). Met behulp van Monte Carlo-simulaties zijn de afzonderlijk benoemde en gekwantificeerde risico's in kaart gebracht. Afhankelijk of deze risico's zich zullen voordoen bedraagt de kans dat de start met 1 maand vertraagd wordt 50%. De kans dat het vervoer per begin december van start kan gaan bedraagt 90%.

Risicoprofiel Aanvangsdatum start vervoer

- Uit de basisplanning, zonder rekening te houden met het optreden van risico's, volgt een datum van eind juni 2008 voor het moment waarop de infrastructuur onder ERTMS 2.3.0 Corridor Level 2 zonder beperkingen op de grensovergang beschikbaar is voor commercieel vervoer. Uit de Monte Carlo-simulaties volgt een 50% kans op een overschrijding tot van 1 maand (eind juli 2008).
- De mijlpaal «Start commercieel vervoer Level 2» betreft het starten van de commerciële diensten Amsterdam–Brussel met het TRAXX-materieel en de dienst Amsterdam–Brussel–Parijs met de Thalys. Uit de basisplanning, zonder rekening te houden met het optreden van risico's, volgt een mogelijke ingebruikname van de TRAXX op Level 2 en de Thalys vanaf eind april 2009. Hierbij moet met een kans van 50% op overschrijding van anderhalve maand rekening moet worden gehouden als zich risico's voordoen. De kans dat het vervoer van start kan gaan met ingang van de zomerdienstregeling 2009 bedraagt naar de huidige inzichten 90%.