

Vergaderjaar 2006–2007

**22 026**

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

**Nr. 265**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2007

Zoals ik in mijn aanbiedingsbrief bij het Voortgangsrapport 20 van de HSL-Zuid (22 026, nr. 264) heb aangekondigd zal ik u informeren over de meest recente stand van zaken rond de HSL-Zuid.

#### **1 Mijn benaderingswijze**

De periode vanaf mijn aantreden heb ik benut om mij een zo goed mogelijk beeld te vormen van het project HSL-Zuid. Ik heb mij gericht op de aan het project verbonden risico's en de relaties met de partners die dit project tot een succes moeten maken. Ik wil mijn bevindingen met uw Kamer delen. Hoewel veel zaken de komende maanden nog verder uitgewerkt moeten worden – ik verwijs hierbij naar Voortgangsrapport 20 – is de grote lijn naar mijn mening voldoende duidelijk.

Ik draag de eindverantwoordelijkheid voor het project; laat ik daarover volstrekt helder zijn. In dit project ben ik – zoals bij u bekend – afhankelijk van andere partijen waarop ik weinig tot geen rechtstreekse invloed kan uitoefenen. Dit komt voort uit de fundamentele keuzes over de uitvoering van het project die ten tijde van de parlementaire besluitvorming in 2000/2001 zijn gemaakt. Keuzes die hun weerslag hebben gekregen in uitgebreide en onderling sterk samenhangende contracten met marktpartijen. Tevens stel ik vast dat diverse partijen onafhankelijke taken hebben op het terrein van testen en certificeren, waarover ik geen zeggenschap kan of wil hebben.

Terugblikkend stel ik een aantal zaken vast. Zo constateer ik dat de verhoudingen met de contractpartners HSA en Infrasppeed de afgelopen periode sterk zijn gejuridificeerd waardoor meer nadruk leek te liggen op de onderlinge tegenstellingen dan op het bereiken van een gemeenschappelijk doel. Ik heb in de afgelopen weken mijn verantwoordelijkheid genomen door alle partijen bij elkaar te brengen en afspraken te maken over de komende periode tot aan de Aanvangsdatum Vervoer. Ik denk dat door de toegezegde samenwerking met de marktpartijen een goede

uitgangspositie is gecreëerd om de komende periode onze gezamenlijke doelstellingen te halen: zo snel mogelijk volwaardig en hoogwaardig vervoer te realiseren over de HSL-Zuid.

Ik heb met de partijen besproken om, binnen de reeds gemaakte contractuele afspraken, maximale flexibiliteit in acht te nemen.

Tevens moet ik vaststellen dat er in de afgelopen periode in uw Kamer rond de ingebruikname van de HSL-Zuid veelvuldig exacte termijnen en data zijn genoemd. Termijnen die vervolgens niet haalbaar bleken en door onverwachte ontwikkelingen of door het onderschatten van problemen hebben geleid tot vertragingen van de start van het vervoer. Dit heeft naar mijn mening grote afbreuk gedaan aan het positieve beeld van de HSL-Zuid; een HSL-Zuid waar we hoge verwachtingen van hebben. Ik wil deze benadering doorbreken en uw Kamer een realistisch beeld schetsen. Ik wil december 2007 (start vervoer 160 km/u) en oktober 2008 (Aanvangsdatum Vervoer 300 km/u) nadrukkelijk als streefdata gaan beschouwen. Streefdata die natuurlijk mijn volle inzet verdienen, maar die met grote onzekerheden zijn omgeven. Ik wil uw Kamer geen zekerheden geven wanneer die er simpelweg niet zijn.

Ik kies er voor om, op basis van de nu bekende gegevens, de HSL-Zuid stapsgewijs in gebruik te gaan nemen, geleidelijk de dienstregeling uit te breiden en dan met steeds hogere snelheden te gaan rijden. Veiligheid en realisme ten aanzien van de planning wil ik hierbij voorop plaatsen.

De realiteit is dat de huidige inzichten van alle betrokken partijen wijzen op een aanzienlijke overschrijdingskans van de beide streefdata met tenminste enkele maanden. Ik werk met alle betrokken partijen constructief samen om dit planningsrisico terug te dringen en beide genoemde streefdata zo goed mogelijk te handhaven, maar garanties kan ik niet geven.

Om deze reden heb ik het volgende besloten. Er zal gedurende de beginperiode van het vervoer met 160 km/u alleen van het noordelijke tracé (Amsterdam-Rotterdam) gebruik gemaakt gaan worden. Voor het zuidelijke deel van het tracé (Rotterdam-grens) geef ik absolute voorrang aan het onbelemmerd bouwen en testen van het veiligheidssysteem om daarmee verdere vertragingen te voorkomen.

Eind september zal ik meer inzicht hebben in de condities en de financiële aspecten van de concessie voor het tijdelijke vervoer door HSA over het noordelijk deel van de HSL-Zuid met 160 km/u. Ook hoop ik dan nog meer zicht te hebben op de realiteit van de streefdata wanneer ik meer resultaten heb van het testprogramma. Tevens heb ik dan meer zicht op de haalbaarheid van de Aanvangsdatum Vervoer.

Op basis van deze informatie zal ik in september een definitieve go/nogobeslissing nemen over de voorgenomen start van het vervoer met 160 km/u in december 2007. Ik zal uw Kamer daarover zo spoedig mogelijk informeren. Ook kan ik uw Kamer dan met meer zekerheid berichten over de haalbaarheid van de streefdatum van 1 oktober 2008.

Ik wil nu gaarne een en ander nader toelichten.

## **2 De infrastructuur**

Allereerst de beschikbaarheid van de infrastructuur. Deze is afhankelijk van de voortgang van de migratie van het beveiligingssysteem ERTMS. Zoals in het voortgangsrapport is aangegeven moet er de komende periode nog veel werk worden verzet: er moet worden ontwikkeld, gebouwd, getest en gecertificeerd. Zoals al in eerdere voortgangs-

rapporten aan uw Kamer is aangegeven is ERTMS een systeem dat nog in ontwikkeling is, met mogelijke kinderziektes. Het traject Rotterdam–Antwerpen zal het eerste in Europa zijn waarbij ERTMS op level 2 (300 km/u) grensoverschrijdend wordt toegepast. Er wordt uitvoerig getest, maar onzekerheden en risico's kunnen niet worden uitgesloten. De testen zijn juist bedoeld om tekortkomingen en kinderziektes in het systeem naar boven te brengen.

ERTMS is in de Nederlandse situatie een systeem dat moet functioneren met apparatuur van meerdere leveranciers. Dit draagt bij aan de complexiteit en kan daardoor gedurende de testfase weer leiden tot vertragingen.

Ik heb besloten absolute voorrang te geven aan het onbelemmerd bouwen en testen van ERTMS versie 2.3.0 Corridor. De meeste werkzaamheden hiervoor moeten de komende periode aan het zuidelijke tracé (Rotterdam-grens) worden verricht, in een beperkt tijdsbestek. Mij is gemeld dat een gelijktijdige combinatie van bouwen, testen en vervoer qua efficiency en betrouwbaarheid als risicovol wordt beschouwd en mogelijk negatieve gevolgen voor de veiligheid kan hebben. Daarom heb ik besloten dat er op het zuidelijke tracé vanaf december 2007 geen vervoer plaats zal vinden. Een combinatie van bouwen, testen en vervoer zou daar de Aanvangsdatum Vervoer zwaar onder druk zetten.

Vanaf februari 2008 zullen op het noordelijke tracé (Rotterdam–Amsterdam) de resterende ERTMS-werkzaamheden tijdens 6 tot 8 weekenden worden verricht en in een aantal daarop volgende weekenden zal door de Staat worden getest. Deze planning luistert zeer nauw.

### **3 Streefdata voor het vervoer**

Dan kom ik op de streefdata voor het vervoer over de HSL-Zuid. Binnen de mogelijkheden die ik heb, hanteer ik als streefdatum 1 oktober 2008 (Aanvangsdatum Vervoer) om samen met HSA een zo volwaardig en hoogwaardig mogelijk vervoer aan de Nederlandse burger aan te bieden. Vanaf die datum streef ik ernaar dat de Thalys met 300 km/u kan rijden tussen Amsterdam en Parijs. Gelet op de vele onzekerheden en de afhankelijkheden van diverse partijen, kan ik echter nu geen garanties geven.

Vooruitlopend hierop heb ik met HSA de ambitie om bij voorkeur vanaf december 2007 op werkdagen een uurdienst op het noordelijk deel van de HSL (Amsterdam–Rotterdam) te starten. Het gaat dan om uurdiensten gedurende 16 uur per dag. Betrokken partijen, HSA, ProRail en Infrasppeed, zijn daarmee in staat om vervoerservaring op te doen, eventuele kinderziektes op te sporen en deze in onderling overleg op te lossen. HSA heeft mij gemeld dat er in december 2007 voldoende materieel en opgeleid personeel voorhanden is om de dienstverlening te starten.

Als de ERTMS-aanpassingen die in februari en maart 2008 in het noordelijke tracé worden aangebracht met goed gevolg de tests doorstaan, kan er ook in de weekenden door HSA op het noordelijke tracé gereden worden. Alle partijen delen het streven vanaf oktober 2008 grensoverschrijdend te gaan rijden op het zuidelijke tracé, of zoveel eerder als mogelijk is.

Ik zal voor de periode december 2007 tot oktober 2008 een concessie voor tijdelijk vervoer gaan verlenen aan HSA. Over de condities hiervan verwacht ik rond deze zomer overeenstemming te bereiken met HSA. Deze concessie zal aan uw Kamer worden voorgelegd.

Ik heb HSA verzocht inzichtelijk te maken wat de te verwachten kosten en de opbrengsten zijn van dit tijdelijke vervoer. Tussen de Staat en HSA moeten op basis daarvan afspraken worden gemaakt over de verdeling van de kosten en risico's. Ik houd er daarbij rekening mee dat een groot gedeelte van de kosten voor het tijdelijke vervoer voor rekening van de Staat zal komen.

Ik zal van mijn kant alles in het werk stellen om het vervoer met 160 km/u mogelijk te maken. Maar ook hier geldt dat ik nu nog geen zekerheid kan geven. Ik ben afhankelijk van vele partijen.

#### **4 Beschikbaarheid van het materieel**

Ik wil u een actueel beeld geven van de levering van het V250-materieel door Ansaldo-Breda aan HSA. Zoals ik al aankondigde in mijn brief van 13 februari aan uw Kamer heeft HSA mij gemeld dat er vertraging is ontstaan bij de levering van dit materieel. Volgens HSA is de huidige stand dat vanaf oktober 2008 de bestelde 19 treinen door de fabrikant in een periode van 12 maanden aan HSA worden afgeleverd.

Het is de bedoeling in 2009 de dienstregeling volledig met V250-materieel uit te voeren. Zolang nog onvoldoende V250 treinen beschikbaar zijn zullen door HSA Traxx-locomotieven worden ingezet voor een uurdienst tussen Amsterdam–Breda en tussen Amsterdam–Brussel met 160 km/u.

#### **5 Afspraken over de Benelux-trein**

Met de komst van de HSL-Zuid komt de vraag op tafel over de toekomst van de Benelux-trein. De NS heeft de verwachting dat door de komst van de HSL-Zuid er naar deze grensoverschrijdende dienst niet langer veel vraag zal zijn.

Wat het binnenlandse deel van de treindienst van Amsterdam tot Roosendaal betreft heeft NS op basis van de spoorconcessie mijn toestemming nodig om deze dienstverlening terug te brengen. Bij de beoordeling van een verzoek van de NS zal ik mij baseren op de voorwaarden uit de concessie en – conform de motie Van Hijum – hiermee alleen instemmen als NS heeft aangetoond dat er onvoldoende vraag naar deze binnenlandse treindienst bestaat.

Wat het traject tussen Roosendaal en Antwerpen betreft heb ik geen formele rol bij de besluitvorming over het handhaven van treindiensten op dit traject. Het internationale personenvervoer is in Europees verband geliberaliseerd. Dit betekent dat NS Internationaal in principe zelf kan bepalen welke internationale treindiensten zij aan de reizigers aanbiedt.

Ik heb de NS/HSA afgesproken dat NS het totale internationale aanbod over het HSL-traject in beeld brengt en daarbij in dezelfde geest zal handelen als ten aanzien van het binnenlands vervoer. Daarbij zullen de behoeften van de reiziger belangrijke input vormen voor een te nemen besluit.

Ik heb met NS/HSA afgesproken dat tot het najaar van 2008 sowieso de huidige Benelux-trein gehandhaafd zal blijven.

In de bijlagen<sup>1</sup> bij deze brief treft u, in aanvulling op Voortgangsrapport 20, nadere informatie aan.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

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