

Vergaderjaar 2006–2007

22 026

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

Nr. 273

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 september 2007

Hierbij bied ik u het 21e voortgangsrapport (VGR 21) HSL-Zuid aan.¹ Het rapport behandelt de verslagperiode 1 januari tot en met 30 juni 2007.

Tijdens de bespreking van VGR20 is door uw Kamer kritiek geuit op de tijdigheid en de mate van detaillering van de VGR. Ik verwacht dat deze VGR aan de eerdere bezwaren tegemoet komt. De integrale risicoanalyse, waarvan de meest recente in juli 2007 is uitgevoerd, is naar mijn mening een belangrijk element voor de oordeelsvorming van uw Kamer over de stand van zaken rond het project. Hoewel de peildatum van het rapport 1 juli 2007 betreft heb ik gemeend de uitkomsten van de integrale risicoanalyse in juli in dit rapport te moeten weergeven.

In mijn brief van 15 mei 2007 (kamerstuk 22 026/265) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de streefdata voor de ingebruikname van de HSL-Zuid. Deze zijn:

- Voor het eventuele tijdelijke vervoer op de noordelijke sectie Amsterdam–Rotterdam met 160 km/uur onder ERTMS Level 1: vanaf december 2007;
- Voor grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer met 300 km/uur onder ERTMS Level 2: 1 oktober 2008 (de Aanvangsdatum).

Tijdens algemeen overleg met uw Kamer op 24 mei 2007 en 4 juli 2007 (kamerstukken 22 026, nrs. 269 en 272) heb ik aangekondigd in september 2007 aan te zullen geven of tijdelijk vervoer haalbaar is, danwel of haalbaar is dit vervoer per december 2007 aan te vangen.

Ik voorzie dat ik deze go-nogobeslissing over één maand aan uw Kamer kan mededelen.

Het project HSL-Zuid is volop in beweging. Ook na 1 juli 2007 zijn ontwikkelingen te melden die betrekking hebben op de haalbaarheid van de streefdata waarover ik uw Kamer bij brief van 15 mei 2007 heb geïnformeerd. Verderop in deze brief zal ik op deze ontwikkelingen terugkomen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

1 Belangrijkste ontwikkelingen in de verslagperiode

In de brief van 15 juni 2007 (kamerstuk 22 026/268) is uw Kamer geïnformeerd over de meerkosten als gevolg van het meerwerkcontract met Infrasppeed inzake de ERTMS migratie en over de financiële consequenties voor het vervoer door de verschuiving van de Aanvangsdatum naar 1 oktober 2008.

Tijdens de verslagperiode zijn op verzoek van uw Kamer onderzoeken uitgevoerd door externe deskundigen van de TU Delft (naar het beveiligingssysteem ERTMS) en door de Algemene Rekenkamer (naar de risico-ontwikkeling en risicobeheersing). In de brief van 27 juni 2007 (kamerstuk 22 026/270) is gereageerd op deze twee onderzoeken en aangegeven welke maatregelen zijn en worden getroffen. Zo is besloten om per 1 mei 2007 de verantwoordelijkheid voor het vervoer, in aanvulling op de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur, bij de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat (DGRWS) neer te leggen, die daarmee de verantwoordelijkheid voor de systeemintegratie van het gehele project heeft gekregen.

In het begin van de verslagperiode zijn de voorziene activiteiten voor een groot deel uitgevoerd rond de voorziene datum. De werkzaamheden op het noordelijke tracé – met als belangrijkste activiteit het plaatsen van de voorzetwanden in de Tunnel Rotterdam Noord – zijn afgerond, de werkzaamheden voor het versterken van de geluidsschermen in Brabant liggen op schema, de migratie van ERTMS van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 Minus in de infrastructuur is (technisch) afgerond en ProRail is conform de voorziene datum beheerder geworden van het gehele HSL-Zuid tracé. Tevens is de overdracht van het management van het contract met Infrasppeed aan proRail op basis van een volmacht van de Staat geëffectueerd.

ProRail is vanwege haar specifieke kennis verzocht (brief d.d. 8 april 2007), vooruitlopend op de exploitatie, een deel van de nog uit te voeren activiteiten van de projectorganisatie HSL-Zuid over te nemen. Dit betreft de coördinatie van de migratie van ERTMS versie 2.3.0 Minus naar versie 2.3.0 Corridor, het afronden van het testprogramma en de verdere vrijgave/certificering van het spoortracé. ProRail heeft laten weten dat aan dit verzoek kan worden tegemoetgekomen mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De voorbereidingen voor de overdracht zijn gestart, de overdracht is voorzien voor het vierde kwartaal van 2007.

Begin juli 2007 zijn de ontwerpbesluiten voor de gebruiksvergunningen gepubliceerd in de Staatscourant. De definitieve vergunningen worden snel verwacht. Dit is mede afhankelijk van de resultaten van de evacuatieproef in de Groene Harttunnel. De eerste indruk van de op 1 september gehouden test is positief, waarbij wordt aangetekend dat het proces nog verder te verbeteren valt. De evacuatie van de reizigers verliep vlot.

In overleg met HSA is de afspraak gemaakt dat het tijdelijk rijden met 160 km/uur bestaat uit een uurdienst tussen Amsterdam en Rotterdam op werkdagen gedurende 16 uur per dag, waarbij wordt gestreefd naar een start per 10 december 2007.

HSA heeft haar bereidheid om in december 2007 te gaan rijden verbonden aan het op korte termijn door de Staat betalen van een schadevergoeding voor het verschuiven van de Aanvangsdatum. Over de hoogte van de schadevergoeding vindt overleg plaats.

2 Stand van zaken risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 21 is het beroep dat voor de HSL-Zuid nog gedaan moet worden op de risicoreservering gedaald van € 53 tot € 9 mln. Voor de Betuweroute is het beroep gestegen van € 7 mln. tot € 23 mln. Dat levert het volgende beeld op van de naar verwachting nog aan de risicoreservering te onttrekken middelen.

	90%-waarde	50% waarde
Betuweroute	€ 31 mln.	€ 23 mln.
HSL-Zuid	€ 67 mln.	€ 9 mln.
Totaal	€ 98 mln.	€ 32 mln.

De Kamer heeft in het eerste halfjaar van 2007 ingestemd met de onttrekking van € 31 en € 9 mln. (6e respectievelijk 7e tranche). Per einde van de verslagperiode resteert daarmee in de risicoreservering nog een ruimte van € 75 mln. De ontwikkelingen in beide projecten zijn voor mij aanleiding om deze ruimte van € 75 mln. te handhaven. Aan de 90% waarde verbind ik nu geen directe budgettaire consequenties. Op basis van de VGR 22 zal ik in 2008 bij suppletore begroting een herschikking voorstellen, indien de huidige verwachting persisteert.

3 Recente ontwikkelingen vanaf 1 juli 2007

3.1 Afronding infrastructuur

In juni bleek er bij enkele testritten sprake te zijn van excessieve stofvorming in de tunnel Groene Hart. In het Algemeen Overleg van 4 juli 2007 is dit punt reeds door mij aan de orde gesteld.

Infraspeed is sinds juli 2007 in overleg met de projectorganisatie HSL-Zuid over de oorzaak van de stofvorming, de te volgen aanpak van de problematiek en de eventuele financiële gevolgen (herstelkosten en de gevolgen voor de beschikbaarheidsvergoeding).

Hoewel de stofvorming geen gevolgen heeft voor de veiligheid, kan wegens schade aan materieel of tunnelinstallaties de betrouwbaarheid of beschikbaarheid in het geding komen. De schoonmaak van de tunnel kan volgens de huidige inzichten van Infraspeed op zijn vroegst in oktober aanvangen. Daarmee kunnen deze werkzaamheden conflicteren met het testen en het voorgenomen integrale proefbedrijf van HSA en ProRail vanaf 1 oktober 2007. Mogelijkheden tot versnelling worden momenteel onderzocht.

3.2 ERTMS-migratie

In het algemeen verlopen de testen van de infrastructuur ERTMS 2.3.0 Minus volgens de verwachtingen. Ten aanzien van de functionaliteit op Level 1 lijken er weinig beletsels te zijn om per oktober 2007 met het proefbedrijf te starten.

Wat Level 2 betreft (niet van invloed op de start vervoer per december) ziet het beeld er minder positief uit. Zo zijn er nog steeds problemen met de communicatie tussen de OBU's gebruikt bij het testen en de infrastructuur. Vervolgens blijft het de vraag of Siemens haar OBU 6.3 tijdig gereed zal hebben voor het testen van de geïnstalleerde versie 2.3.0 Corridor. Tenslotte zullen vanzelfsprekend de uitkomsten van de testen afgewacht moeten worden. Vooralsnog is er een achterstand van 1 maand op het testprogramma van level 2.

3.3 Vrijgaveproces IVW

In het vrijgaveproces speelt IVW een onafhankelijke rol. Uit de ervaringen rond de Betuweroute is gebleken dat er tot op het laatste moment veel (terechte) vragen van IVW waren, voordat de vrijgave een feit was. Met IVW vindt overleg plaats om vooraf beter inzicht te krijgen in de wijze waarop haar beoordeling wordt ingericht en de planning van de te verrichten werkzaamheden.

De communicatie is goed te noemen, maar de krappe planning laat weinig ruimte om aan door de IVW mogelijk te constateren tekortkomingen tegemoet te komen vóór de start van het vervoer per december 2007. Vervoer kan uiteraard pas plaatsvinden als aan alle voorwaarden op het gebied van veiligheid is voldaan. Deze start staat hierdoor onder druk.

3.4 Schadevergoeding verschuiving Aanvangsdatum Vervoer

In opdracht van de Staat is door een accountant onderzoek gedaan naar de schadeclaim die van HSA is ontvangen wegens de in december 2006 genomen beslissing tot verschuiving van de Aanvangsdatum naar 1 oktober 2008. Het onderzoek van de accountant is nadat alle opgevraagde gegevens van HSA waren ontvangen op 31 augustus 2007 afgesloten. De snelle afwikkeling van deze schadevergoeding vormt voor HSA een voorwaarde voor haar medewerking aan tijdelijk vervoer. Daarmee is het ook een randvoorwaarde voor de te bereiken overeenstemming over de concessie voor het tijdelijke vervoer per december 2007.

Op dit moment moet ik vaststellen dat er nog geen overeenstemming met HSA is bereikt. De gesprekken met HSA over deze kwestie kan ik als open en constructief kenmerken. Ik heb daarom positieve verwachtingen over een bevredigend resultaat.

3.5 Tijdige beschikbaarheid TRAXX-materieel (160 km/u)

Zoals weergegeven in de VGR ging HSA tot voor enkele weken uit van een tijdige levering van het TRAXX-materieel. De eerste 2 locomotieven zijn inmiddels aan HSA geleverd. Vervolgens bleek uit signalen van de producent Bombardier dat er sprake was van problemen bij het testen van ERTMS in de locomotieven.

Tijdens een high-level meeting met alle stakeholders en de producent van de TRAXX-locomotieven op 20 augustus 2007 is duidelijk geworden dat er nog geen definitieve duidelijkheid kan worden gegeven over de tijdige werking van ERTMS in het materieel.

Er zou van vier weken vertraging sprake zijn bij de ERTMS trein-baan integratietesten van de locomotieven die vanaf oktober nodig zijn voor de start van het proefbedrijf. Hiermee is de kans dat de start van het vervoer in december gehaald wordt sterk gereduceerd. Op 20 september 2007 vindt een volgend overleg plaats met de stakeholders en Bombardier. Daarna kan een prognose worden gemaakt over de tijdige beschikbaarheid van ERTMS in de TRAXX.

Conclusie

Ik heb in het overleg met uw Kamer van 24 mei 2007 uitvoerig stilgestaan bij de risico's die verbonden zijn aan het ontwikkelingstraject dat wij met de implementatie van ERTMS 2.3.0 Corridor doorlopen. Met de in de brief van 15 mei 2007 genoemde streefdata als uitgangspunt, is in de verslagperiode door de projectorganisatie HSL-Zuid tezamen met ProRail, HSA en IVW intensief onderzoek gedaan naar de risico's die de haalbaarheid van deze data kunnen beïnvloeden. Met behulp van deze risicoanalyse is

een integraal beeld ontstaan van de bedreigingen en mogelijkheden tot versnelling. Waar mogelijk zijn of worden beheersmaatregelen getroffen.

Ondanks alle inspanningen heeft het beeld omtrent de risico's en de gevolgen voor de planning zich sinds mei niet positief ontwikkeld. Daarmee is de kans vergroot dat de streefdatum voor de start van tijdelijk vervoer (10 december 2007) niet gehaald wordt. Ook de kans dat de streefdatum Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 niet wordt gerealiseerd is verder toegenomen.

Ik wil nog niet vooruitlopen op de te nemen go-nogobeslissing en nu al definitieve conclusies verbinden aan de recent gesignaleerde problemen en hun effect op de streefdata. Alle partijen spannen zich nog steeds ten volle in om de streefdatum van december 2007 te halen. Eind september verwacht ik een volledig en integraal beeld te hebben en kan ik de balans opmaken. Ik zal u daarover bij brief over één maand volledig informeren.

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