

Vergaderjaar 2008–2009

**22 026**

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

**Nr. 293**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 april 2009

Hierbij bied ik u het vierentwintigste voortgangsrapport (VGR 24) HSL-Zuid aan.<sup>1</sup> Het rapport behandelt de verslagperiode 1 juli 2008 tot en met 31 december 2008.

In de afgelopen maanden is er bij meerdere gelegenheden overleg geweest met uw Kamer over de voortgang van de HSL-Zuid.

Naar aanleiding van een vertrouwelijke brief over de positie van HSA heeft op 17 december 2008 vertrouwelijk overleg met uw Kamer plaatsgevonden. Vervolgens heb ik u bij brief van 30 januari 2009 (kenmerk 22 026, nr. 288) geïnformeerd over het door mij afgesloten Memorandum van Overeenstemming met NS/HSA en u tevens geïnformeerd over de stand van zaken rond de infrastructuur en het vervoer. Vervolgens is er op 4 februari 2009 en op 17 februari 2009 (Kamerstukken 22 026, nrs. 291 en 292) met uw Kamer over deze zaken overleg gevoerd. Ik zal mij in deze brief beperken tot een weergave van de laatste stand van zaken.

#### **1 Stand van zaken infrastructuur**

Zoals ik u al eerder schetste vormt de implementatie van ERTMS een complexe, omvangrijke en risicovolle kwestie. ERTMS is nog niet stabiel en in Europa moet er nog veel gebeuren om dit goed onder controle te krijgen. Nederland en België vervullen hierbij een voorttrekkersrol.

Op de HSL-Zuid bevinden we ons in een fase waarbij infrastructuur en materieel worden geïntegreerd. Daartoe wordt getest. Nadat enkele storingen werden geconstateerd, heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat – uit het oogpunt van veiligheid – aan ProRail geadviseerd de infrastructuur tijdelijk buiten dienst te stellen. Het gevolg hiervan was dat enige tijd geen testritten zijn uitgevoerd.

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

Vanaf eind maart is de infrastructuur weer vrijgegeven onder ERTMS level 1 en level 2 en kan HSA verder gaan met de activiteiten die zullen leiden tot de voorgenomen start van het tijdelijke vervoer komende zomer.

Het geplande testprogramma voor de Thalys is inmiddels op enkele onderdelen na uitgevoerd. Enkele (her)testen, waaronder de drukgolftesten en de vervolgtesten ERTMS, zullen vanaf week 16 worden uitgevoerd. Op dit moment heeft HSA nog geen zicht op eventuele gevolgen voor de streefdatum voor de start van het hogesnelheidsvervoer in december 2009.

Om meer duidelijkheid te verkrijgen over de oorzaken van de storingen bij het testen is in overleg tussen Infrasppeed, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en ProRail besloten een nadere analyse te laten uitvoeren naar het integrale veiligheidssysteem. De analyse is ook er op gericht voor de toekomst meer zekerheid te bieden op het terrein van bedrijfszekerheid, beschikbaarheid en punctualiteit. Overigens beletten deze werkzaamheden de voortgang van het testprogramma niet.

## **2 Stand van zaken vervoer**

Mij is door HSA gemeld dat er ten aanzien van het tijdelijke vervoer na aanpassingen in de software van de TRAXX locomotief opnieuw voortgang wordt geboekt bij de voorbereiding van de start van het commerciële vervoer op het noordelijke tracé.

Vooralsnog gaat HSA er van uit dat deze start van het vervoer, zoals ik u reeds in het Algemeen Overleg met uw Kamer van 4 februari 2009 meldde, niet voor de zomer van 2009 verwacht moet worden.

Ten aanzien van het grensoverschrijdende vervoer met hoge snelheid bericht HSA mij dat het testprogramma van de Thalys deels bevredigend verloopt. Er zullen nieuwe testen gepland worden en daarna dient nog een aantal stappen gezet te worden voordat het integraal proefbedrijf van start kan gaan. Op dit moment heb ik geen nieuwe informatie over de planning van de start van het hogesnelheidsvervoer met de Thalys.

## **3 Onderzoek naar terugvalopties**

Hoewel er op dit moment nog geen directe aanleiding voor is, laat ik een extern onderzoek doen naar terugvalopties op het terrein van het materieel en van het beveiligingssysteem. Ik verwacht in mei 2009 over de resultaten van dit onderzoek te beschikken en zal u hierover dan informeren.

## **4 Stand van zaken risicoreservering**

In de verslagperiode van VGR 24 is het beroep (50% waarde) dat nog moet worden gedaan op de risicoreservering toegenomen van € 15 mln naar € 24 mln. Voor de Betuweroute is het beroep teruggelopen als gevolg van de gewijzigde omstandigheden rond de ERTMS-problematiek. 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	41 mln	24 mln
Totaal	44 mln	26 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