



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 oktober 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.02475	-
Onderwerp	
Vervoer HSL-Zuid	

Geachte voorzitter,

In de reguliere voortgangsrapportage grote projecten informeer ik u tweemaal per jaar over de voortgang van het HSL-Zuid project. In de VGR17 heb ik u aangegeven dat ik u separaat zou informeren over de uitkomsten van de gezamenlijk met NS uitgevoerde analyse inzake de beschikbaarheid van treinmaterieel. Voorts heb ik u bij brief van 30 augustus 2005 met kenmerk DGP/SPO/u.05.02058 laten weten dat ik u zou informeren zodra de feiten helder waren. Ik acht het wenselijk u nu vooruitlopend op het Algemeen Overleg van 13 oktober aanstaande met deze brief te informeren over de ontwikkelingen. De reden dat u deze brief zo kort voor het Algemeen Overleg ontvangt is het feit dat de informatie pas recent is verkregen.

Hoofdpijnen

De spoorvervoerders NS en HSA, verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van treinen, hebben mij op 5 oktober 2005 gemeld dat de bouw van treinen voor binnenlands vervoer en de dienst naar Brussel op de HSL-Zuid minimaal tien maanden vertraging oploopt. Daarmee dreigt de HSL niet op 1 april 2007 voor commercieel vervoer opengesteld te worden. De NS en HSA hadden al eerder gemeld dat ook de treinen voor de dienst op Parijs niet tijdig gereed zijn. Na bemiddeling door mij richting mijn Franse collega's, is deze vertraging van voorjaar 2008 teruggebracht naar najaar 2007. Ik heb de vervoerders gevraagd om te onderzoeken of er andere treinen beschikbaar kunnen worden gemaakt waarmee vervoer wel op tijd kan starten en mij hierover binnen twee weken meer zekerheid te geven.

NS/HSA hebben voorgesteld om naast het Europees afgesproken systeem voor veiligheid (ERTMS, dit garandeert in de toekomst dat treinen makkelijker op elkaars 'net' kunnen

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

rijden) ook een ander systeem in de HSL te bouwen, zodat met bestaand treinmaterieel over de HSL kan worden gereden. Ik wijs dit voorstel af omdat deskundigen uit de spoorsector het erover eens zijn, dat dit niet voor 1 april 2007 gereed kan zijn, er tientallen miljoenen euro's mee zijn gemoeid en ervaring leert, dat twee veiligheidssystemen 'over elkaar heen' de betrouwbaarheid kwetsbaar maakt.

Ik zie meer in het tijdelijk rijden met andere treinen die geschikt zijn voor het Europese veiligheidssysteem. Een onlangs getekende overeenkomst met twee leasemaatschappijen voor vervoer over de Betuweroute, die gebruik maakt van hetzelfde veiligheidssysteem als de HSL laat zien dat dit mogelijk is. De maatschappijen, Mitsui en Angeltrains, hebben aangegeven dat zij per 1 januari 2007 49 locomotieven klaar zullen hebben die met dat systeem kunnen rijden. De NS en HSA hebben positief op mijn verzoek gereageerd om dit te onderzoeken.

Verder zal ik HSA houden aan het contract dat is afgesloten. Dat contract stelt dat de HSA verantwoordelijk is voor het tijdig klaar hebben van treinen en dat vanaf 1 april 2007 een gebruiksvergoeding moet worden afgedragen voor gebruik van de infrastructuur die dan klaar ligt. Omdat voor mij de reiziger centraal staat, zal bij het uitblijven van treindiensten op de HSL, de NS moeten garanderen dat de bestaande internationale verbindingen blijven bestaan totdat er wel over de HSL wordt gereden.

Aanleiding

NS en HSA hebben mij op 15 augustus 2005 laten weten dat de door HSA via de leasemaatschappij van NS, NS Financial Services (NSFSC) bij materieleverancier AnsaldoBreda bestelde hogesnelheidstreinen mogelijk niet tijdig gereed zijn om te kunnen worden ingezet bij de start van het commerciële vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007. Volgens NS en HSA is deze dreigende vertraging in de aflevering van de treinen het gevolg van het pas recent beschikbaar stellen door de Staat van vastgestelde specificaties voor het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. In het overleg met NS en HSA over deze kwestie heb ik hen laten weten dat de Staat de verklaring van NS en HSA voor het niet tijdig afleveren van de HSA treinen niet deelt. Het nog niet vastgesteld hebben van de nieuwe ERTMS specificaties kon geen reden zijn om geen treinen te bestellen of om niet te starten met de bouw van deze treinen. ERTMS specificaties zijn nodig voor de installatie van het ERTMS beveiligingssysteem in de trein, het betreft een klein onderdeel van de bouw van de trein die kort voor oplevering moet plaatsvinden. De Staat heeft aan al haar verplichtingen jegens HSA ten aanzien van de ERTMS specificaties voldaan. De verantwoordelijkheid voor het tijdig beschikbaar hebben van treinen die voldoen aan de eisen die er door de Europese Unie aan worden gesteld ligt contractueel bij HSA.

Ik heb de NS op 15 augustus 2005 vier weken de tijd gegeven om uitsluitsel te geven over het moment waarop de HSA treinen beschikbaar zijn voor inzet op de HSL-Zuid. Daarnaast heb ik met de NS afgesproken om in deze periode gezamenlijk alternatieven te onderzoeken opdat de start van het commerciële vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007 wel mogelijk zou zijn. NS en HSA hebben mij op 5 oktober 2005 geïnformeerd over de uitkomsten van de inspanningen van de afgelopen vier weken.

Stand van zaken voorbereiding start commercieel vervoer

HSA zal de dienst Amsterdam – Parijs uit voeren met bestaand Thalys materieel dat nog omgebouwd moet worden om aan alle, met name, veiligheidseisen te kunnen voldoen. Zoals ik u in VGR17 aangaf is de planning voor deze ombouw zodanig dat de treinen niet per 1 april 2007 beschikbaar zullen zijn. Op verzoek van HSA heb ik HSA bijstand verleend in de contacten met de Franse overheid en de Franse vervoerder SNCF met als doel een versnelling in de ombouw te realiseren zodat de treinen wel tijdig beschikbaar zouden zijn.

In dat kader heb ik de planning van de ombouw van de bestaande Thalys treinen aan de orde gesteld bij de Franse minister de heer De Robien en zijn opvolger de heer Perben. Daarnaast heb ik een gesprek gevoerd met de president-directeur van de SNCF, de heer Gallois. Ook ambtelijk is er geprobeerd een versnelling in de planning van de ombouw te bewerkstelligen. Deze bijstandverlening heeft de planning van het ombouwproces wel enkele maanden versneld, van voorjaar 2008 naar najaar 2007, maar niet het beoogde resultaat gehad. Hoewel de inspanningen worden voortgezet is de verwachting van NS en HSA dat de eerste omgebouwde V300 (Thalys)treinen per oktober 2007 beschikbaar zullen komen voor inzet op de HSL-Zuid. NS en HSA hebben aangegeven dat er vanaf december 2007 voldoende treinen (zes) zijn om te starten met de dienstregeling tussen Amsterdam en Parijs.

Voor alle andere treindiensten is HSA voornemens nieuwe V250 hogesnelheidstreinen van materieelleverancier AnsaldoBreda in te zetten. Hiertoe hebben HSA en NMBS in mei 2004 twaalf treinstellen besteld en in juni 2005 HSA nog zeven.

NS en HSA hebben mij op 5 oktober laten weten dat de aflevering van deze treinen is vertraagd met, volgens de huidige inschatting, tien maanden. Daarmee zijn per februari 2008 zes V250 treinen beschikbaar en kan worden gestart met een (beperkte) dienstregeling. NS en HSA wijten de vertraging aan het pas in een laat stadium beschikbaar komen van vastgestelde ERTMS specificaties.

Ten aanzien van de door NS en HSA genoemde oorzaak van de vertraging geldt dat het treinbeïnvloedingssysteem ERTMS is neergelegd in een Technical Specification for Interoperability (TSI), vastgesteld door de Europese Commissie.

In de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA van 5 december 2001 is opgenomen dat het materieel dat ingezet wordt op de HSL-Zuid Infrastructuur dient te voldoen aan de TSI's. Zolang een TSI nog niet van kracht is moet HSA bij de bouw van nieuw materieel uitgaan van de laatste (ontwerp) TSI's. De Staat dient HSA onverwijld op de hoogte te stellen indien hem nieuwe ontwerp-TSI's zijn voorgelegd. Op deze wijze is in het contract met HSA rekening gehouden met het feit dat er gedurende de voorbereiding van het vervoer door HSA, en gedurende het bouwproces van de treinen wijzigingen zouden optreden in de ERTMS specificaties die op termijn in een TSI zouden worden vastgelegd. HSA is verplicht met dergelijke wijzigingen rekening te houden bij de bouw van de treinen zolang dit redelijkerwijs nog mogelijk is. Deze bepaling is in het contract opgenomen omdat zowel de Staat als HSA wisten dat er wijzigingen in de ERTMS specificaties nodig waren, en omdat de Staat en HSA wisten dat er tijdens de bouw van de treinen nog mogelijkheden bestonden om aanpassingen in de ERTMS specificaties door te voeren. De installatie van het beveiligingssysteem vormt een relatief klein onderdeel van het bouwproces dat in de latere fases van de bouw plaatsvindt.

Aan de verplichting van de Staat om HSA onverwijld op de hoogte te stellen van (ontwerp) wijzigingen van de TSI's en aan de verplichting van de Staat om gedurende de onderhandelingen van HSA met NMBS en SNCF de redelijkerwijs gewenste bijstand te verlenen heeft de Staat steeds voldaan en zal de Staat blijven voldoen. HSA daarentegen heeft bij de bestelling van het materieel bij AnsaldoBreda haar verplichting om wijzigingen in de TSI's te verwerken in de bouw van de treinen niet met AnsaldoBreda gecontracteerd. HSA heeft een vaste versie (uit mei 2004) met AnsaldoBreda gecontracteerd. Hiermee heeft HSA de mogelijkheden om nog wijzigingen in de ERTMS specificaties in de bouw van de treinen mee te nemen beperkt, daarvoor is nu een aanpassing van het contract met AnsaldoBreda nodig. Bij brief van 17 juni 2005, kenmerk HSA/05-031, laat HSA aan de Staat weten; *"met de leverancier van het 250 km/uur materieel, AnsaldoBreda (AB) dient een contractwijziging te worden overeengekomen. In het aankoopcontract is versie 2.2.2. van ERTMS gespecificeerd (versie mei 2004). Nu hierop wijzigingen dienen plaats te vinden heeft dit financiële gevolgen en wellicht ook consequenties voor de planning. Een eerste inschatting van AB leert dat de meerkosten ca. €3,5 mio bedragen."*

Ook los van zijn contractuele verplichtingen heeft de Staat in Europees en in bilateraal verband de uitontwikkeling van ERTMS zoveel mogelijk bespoedigd en heeft hij HSA daarbij nauw betrokken. Zo heb ik u in mijn brief van 30 augustus jongstleden ook laten weten (DGP/SPO/U.05.02058). Nu de met ERTMS uitgeruste treinen niet tijdig beschikbaar zullen zijn, draagt HSA daarvan op grond van de concessieovereenkomst de gevolgen. Geconstateerd moet worden dat per 1 april 2007 zowel de V300 (Thalys) treinen voor de dienst Amsterdam – Parijs, als de V250 (AnsaldoBreda) treinen voor de overige diensten niet beschikbaar zullen zijn. Als de vertraging in de ombouw van de V300 en de aflevering van de V250 treinen in de nu verwachte mate zich voordoet zal het commercieel vervoer over de HSL-Zuid niet vóór 1 januari 2008 kunnen starten.

Alternatieven

NS en HSA hebben, conform de afspraak die ik op 15 augustus met hen had gemaakt, onderzocht of er alternatieven mogelijk zijn waarbij wel per 1 april 2007 met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid kan worden gestart. Aan dit onderzoek is meegewerkt door HSA, ProRail, mijn ministerie (inclusief IVW), alsmede door de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel en de Belgische vervoerder NMBS. De uitkomsten zijn aan Infrapreed voorgelegd omdat zij als bouwer van de HSL-Zuid zouden moeten meewerken aan alternatieven die een aanpassing van de infrastructuur met zich meebrengen.

In het onderzoek zijn zeventien alternatieven onderzocht op technische haalbaarheid, de mogelijkheid om het alternatief tijdig te realiseren, en de complexiteit. Zowel alternatieven in de infrastructuur - te weten het aanleggen van een extra beveiligingssysteem in de HSL-Zuid naast ERTMS level 2 - als mogelijkheden om te rijden met ander treinmaterieel zijn onderzocht. Ik zal u een beschrijving van de zeventien alternatieven doen toekomen.

Infrastructuur alternatieven

De conclusie van ProRail, IVW en ook Infrasppeed luidt ten aanzien van de infrastructuuralternatieven, dat hoewel deze - op een enkele uitzondering na - technisch haalbaar zijn, geen van de alternatieven per 1 april 2007 op de HSL-Zuid gerealiseerd kan zijn. Het van de onderzochte zeventien best scorende alternatief, de aanleg van het Belgische TBL2 systeem, vergt na het besluit tot aanleg in Nederland minimaal twee jaar om het technisch te realiseren en de koppelingen met het beveiligingssysteem van de HSL-Zuid en de overgang van ATB naar TBL2 te verzorgen. Dit door mij als uiterst risicovol beoordeelde proces vergt ook een intensief vrijgavetraject van TBL2 in Nederland, aangezien het een Belgisch systeem (van Alstom) betreft waarmee in Nederland geen ervaring is opgedaan. Van deze optie geeft ook InfraBel aan dat zij het, gezien haar ervaringen in België, niet mogelijk acht dat men in Nederland voor 1 april 2007 TBL2 op de HSL-Zuid gebruiksklaar kan hebben.

Bij aanleg van TBL2 in Nederland zal het bestaande contract met Infrasppeed moeten worden opgebroken en zal er een investering van enkele tientallen miljoenen extra moeten plaatsvinden. Bovendien is de ervaring dat een dergelijke aanleg van verschillende beveiligingssystemen "over elkaar heen" kan leiden tot aantasting van de betrouwbaarheid.

Aanleg van TBL2 in Nederland vereist dat ook in België op het traject tussen Antwerpen en de Nederlandse grens TBL2 wordt aangelegd. Daartoe bestaan in België geen plannen zoals recent nog is bevestigd in het Opgvolgingscomité.

Materieel alternatieven

Ten aanzien van alternatieven waarbij tijdelijk met ander treinmaterieel wordt gereden, in afwachting van de omgebouwde Thalys treinen en de AnsaldoBreda treinen, is de conclusie van het onderzoek dat er in Europa verschillende treintypen zijn die met enkele aanpassingen, nodig om te kunnen rijden met ERTMS level 2, ingezet kunnen worden op de HSL-Zuid. Het gaat daarbij om treinen die maximaal 200 km/uur rijden.

Zoals u bekend is heb ik voor het vervoer over de Betuweroute op 19 september jongstleden een *memorandum of understanding* getekend met leasemaatschappijen Mitsui en Angeltrains. Deze maatschappijen hebben aangegeven dat zij per 1 januari 2007 negenenveertig locomotieven beschikbaar hebben die rijden met ERTMS level 2. Ik heb NS en HSA gevraagd of een vergelijkbare aanpak ook hier mogelijk is. Of er andere treinen beschikbaar kunnen worden gemaakt voor inzet op de HSL-Zuid, en in welke hoeveelheden, wordt door NS en HSA nader onderzocht. Hiertoe gaan zij met Europese vervoerders en leasemaatschappijen in gesprek. Gezien het gesloten *memorandum of understanding* met Mitsui en Angeltrains acht ik het niet uitgesloten dat er door afspraken tussen NS/HSA en andere Europese vervoerders of leasemaatschappijen treinen met ERTMS tijdelijk beschikbaar kunnen komen voor inzet op de HSL-Zuid per 1 april 2007. NS en HSA zullen mij hierover binnen twee weken meer zekerheid moeten geven.

Conclusie

Gelet op bovenstaande moet de conclusie zijn dat de omgebouwde Thalys treinen en de AnsaldoBreda treinen niet per 1 april 2007 beschikbaar zullen zijn voor inzet op de HSL-Zuid. Volgens NS en HSA zal er naar huidige inzichten een vertraging van minimaal 10 maanden optreden. De mogelijkheden om per 1 april 2007 te starten met het commerciële vervoer over de HSL-Zuid lijken te zijn beperkt tot het rijden met andere treintypen. De aanleg van een extra beveiligingssysteem naast ERTMS is niet zonder risico's en kan niet tijdig gerealiseerd worden om vervoer per 1 april 2007 mogelijk te maken. Ik heb NS en

HSA derhalve verzocht te onderzoeken of er andere treinen beschikbaar kunnen worden gemaakt waarmee een start van het vervoer per 1 april 2007 mogelijk wordt en mij hierover binnen twee weken meer zekerheid te geven.

HSA is verantwoordelijk voor het voorbereiden van het vervoer, inclusief de aanschaf van treinen en de processen die nodig zijn om met de treinen te kunnen rijden op de infrastructuur (toelating). Ik zal HSA houden aan de verplichtingen uit de concessieovereenkomst. Per 1 april 2007 zal HSA gebruiksvergoeding dienen af te dragen, of er treinen rijden of niet. Financiële gevolgen voor de Staat door de vertraging van de treinen zijn er niet. De Staat betaalt Infrasppeed conform planning vanaf 1 april 2006 voor de beschikbaarheid van de infrastructuur en HSA betaalt conform planning vanaf 1 april 2007 voor het recht over de infrastructuur hogesnelheidsvervoer uit te voeren.

Omdat voor mij de reiziger centraal staat, zal, als NS en HSA per 1 april 2007 niet kunnen starten met de diensten over de HSL-Zuid, de NS moeten garanderen dat de bestaande internationale verbindingen over conventioneel spoor blijven bestaan totdat er wel over de HSL-Zuid wordt gereden. Wanneer HSA en NS erin slagen om met alternatief materieel toch per 1 april 2007 te starten met de diensten over de HSL-Zuid zal ik beoordelen of die diensten een kwalitatief goed vervoerproduct bieden aan de reizigers. Ik ben overigens bereid om NS en HSA bijstand te verlenen bij haar inspanningen om met andere treinen ook daadwerkelijk per 1 april 2007 met de vervoerdiensten te starten.

Ik zal u op de hoogte houden van de vorderingen van de gesprekken en uitkomsten.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

RAPPORT



EXPLOITATIE SCENARIO'S START HSL-ZUID

Kenmerk: M/051020
Versie: 1.3
Datum: 11 november 2005
Status: Vertrouwelijk

Auteur: Jo Kitzen, Manager Materieel HSA
Nol Döbken

Inhoud:

1. Inleiding.
2. Materieel met back-up TBL2.
3. Materieel met uitsluitend ERTMS.
4. Mogelijke scenario getrokken treinen.
5. Evaluatie scenario's.
6. Financiën
7. Aandachtspunten
8. Conclusies.

versiebeheer			
versie	datum	wijzigingen	verstrekking
1.0	20/10/2005	Eerste uitgave	ND
1.1	24/10/2005	<ul style="list-style-type: none">- §2: T13+I11 toegevoegd.- §3: kosten scenario II toegevoegd- gesprek Mitsui van 21/10/2005 verwerkt- overleg HSA/SNCF/NMBS van 20/10 en 21/10 verwerkt.- Opmerkingen Nol Döbken verwerkt	ND, JWS, HM
1.2	1/11/2005	Scenario's aangepast en voorstellen lease mij'en verwerkt ten behoeve van Stuurgroep HSA d.d. 4 november 2005	JK, HM, Stuurgroep HSA
1.3	11/11/2005	B rijtuig vervangen door BD in HSL-trein	ND, HM, JWS

1. Inleiding.

Het beoogde materieel voor exploitatie van HSA t.w. Thalys en V250 is niet tijdig (01-04-2007) beschikbaar met ERTMS. Er zijn momenteel nog twee oplossingsrichtingen open met back-up van een bestaand beveiligingssysteem (TBL2/ATBng)) en uitsluitend materieel (locomotief getrokken treinen) dat wel tijdig gereed is om met ERTMS te exploiteren.

2. Materieel met back-up TBL2.

Het aanbrengen van TBL2/ATB ng als back-up dient twee doelen namelijk zowel tijdig materieel ter beschikking te hebben om de exploitatie op tijd te kunnen starten als ook om bij de te verwachten kinderziekten met ERTMS nog te kunnen rijden over de HSL.

Beschikbaarheid materieel:

Met TBL2/ATB ng zijn Thalys PBKA en ICE3m uitgerust. Beide typen materieel zijn in principe geschikt (beschikken over de benodigde apparatuur voor de diverse bovenleidingsspanningen en beschikken ook over de klassieke beveiligingsapparatuur voor België en Nederland). Toelating van deze typen op de HSL moet wel nog plaats vinden.

In Totaal zijn er 17 Thalys PBKA's en 17 ICE3m's. Thalys treinstellen voorzien nu in de bediening van de lijnen Parijs - Brussel, Parijs - Brussel -Keulen, Parijs- Brussel-Amsterdam en enkele binnenlandse Belgische verbindingen. In 2007 en 2008 is de inbouw van ERTMS in het park gepland waardoor 3 à 4 treinstellen onttrokken worden aan de exploitatie. Pogingen om extra Thalys PBKA vrij te spelen voor de lijn Brussel - Keulen door betere benutting of schuiven van bv Eurostar is tot dusver niet gelukt. Zeker is dat indien de back up beschikbaar is per 1 april 2007 er vijf mogelijk zes verbindingen per dag Amsterdam - Parijs v.v. met Thalys wordt gereden. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar scenario's met één, twee resp drie extra Thalystreinen ten noorden van Brussel. Uitgangspunt is deze in te zetten tussen Brussel en Amsterdam.

ICE3m wordt momenteel ingezet op Amsterdam-Frankfurt/Basel en Brussel-Frankfurt. In 2007 start ook de verbinding Parijs - Frankfurt/Stuttgart. Hiervoor worden 5 ICE3m omgebouwd en o.a. voorzien van TVM430. Het beschikbaar krijgen van ICE3m voor de HSL-Zuid kan alleen door op deze lijnen met ander materieel te rijden. Het meest voor de hand ligt de lijn Amsterdam - Frankfurt waardoor 5 ICE3m vrij zouden komen. De gesprekken met de DB hierover hebben tot dusver nog geen resultaat opgeleverd omdat dit een logistiek probleem in het station Keulen Hbf en een reductie in capaciteit op de hoge snelheidslijn Keulen - Frankfurt veroorzaakt wat onoplosbaar lijkt. De enige optie hier is treinen die nu in Asd of Bxl eindigen in de dagranden tussen Asd en Bxl te laten rijden. Aan de Ceo van DB is gevraagd opnieuw te bezien of door verschuiving van materieelinzet in de verbinding met Nederland meer ICE's voor de HSL Zuid beschikbaar kunnen komen.

Behalve hoge snelheidstreinen zijn ook TBL13 locomotieven en stuurrijtuigen van de NMBS uitgerust met TBL2. De T13 loc is en de I11 rijtuigen geschikt voor een topsnelheid van 200 km/h. De T13 is niet ontworpen voor 1500V= en heeft geen ATB aan boord. Hiervoor zouden wijzigingen aangebracht moeten worden in de T13-loc en het stuurrijtuig. De NMBS heeft echter vorige week negatief gereageerd om dit materieel beschikbaar te stellen omdat het momenteel intensief wordt ingezet op de binnenlandse lijnen.

Conclusie:

In het overleg met SNCF en NMBS dat op 27/10 en 28/10 in Brussel heeft plaats gevonden is behalve de reguliere Thalys voor Asd-PN n nog twee extra Thalys vrij te maken voor inzet ten noorden van Brussel

ICE3m dagrandtreinen tussen Asd en Rtd en Asd - Bxl zijn te realiseren.

De T-13 loc en 111rijtuigen zijn niet beschikbaar.

3. Materieel met uitsluitend ERTMS.

Voor deze oplossing moet rekening gehouden worden met twee aspecten. Ten eerste moet er materieel tijdig beschikbaar komen dat geschikt is voor de HSL en ten tweede moet rekening gehouden worden met dezelfde problematiek als voor Thalys en V250 n.l. juiste specificaties, oplossing voor de STM-ATB en kinderziektes.

Momenteel is er geen enkel materieel, hoge snelheidstrein of locomotief, dat geschikt is voor inzet op de HSL (3-spannings materieel) en uitgerust is met ERTMS. ICE's en TGV's zijn niet uitgerust met ERTMS. Velaro's (Spanje) zijn wel uitgerust met ERTMS maar niet de juiste versie, hebben geen STM-ATB en kunnen alleen onder 25kV~ rijden.

Treinstellen.

Om met hoge snelheidtreinstellen te kunnen rijden moeten deze voorzien worden van ERTMS inclusief STM-ATB. Van Thalys is bekend dat dit niet tijdig gerealiseerd kan worden; volgens huidige planning zijn er pas in december 2007 voldoende treinstellen met ERTMS beschikbaar om een exploitatie te beginnen. Voor ICE3m heeft Siemens aangegeven dat de eerste stellen op z'n vroegst in de zomer van 2007 met ERTMS uitgerust kunnen zijn en dan nog met een niet TSI-conforme (STM-ATB) architectuur. Ook neemt Siemens geen verantwoording voor de toelating.

Locomotieven.

Momenteel zijn er locomotieven in bedrijf met ERTMS:

- In Luxemburg zijn 3 à 4 drie-spanning CFL3000 locs voorzien van ETCS L1. CFL test deze op een testtraject. De loc is niet voorzien van STM-ATB en in wezen ook niet uitgerust voor 1500V=.
- In Oostenrijk zijn 3 ES64U2 locs voorzien van ETCS L1; het zijn twee frequentie locs en niet geschikt voor rijden onder 1500V=.
- In Zwitserland wordt momenteel het materieelpark uitgerust met ETCS apparatuur. Het betreft hier o.a locs die echter niet kunnen rijden onder 1500V=.

Verder zijn er locomotieven in bouw die uitgerust worden met ETCS. Met name locomotieven die al in bestelling zijn door leasemaatschappijen en die bestemd zijn voor exploitatie in NL op de Betuwelijn zijn in dat kader interessant. Deze locs worden toegelaten voor Nederland en zijn voorzien van ERTMS L2. Voor alle aanbiedingen geldt dat ze uitgerust worden met ATB eg ; ATB eg is niet toepasbaar in combinatie met de Bombardier STM en overigens niet vrij op de markt verkrijgbaar (licentie Alstom).

Angeltrains:

Angeltrains heeft 10 F140MS locs bij Bombardier besteld. Deze locs zijn bestemd voor inzet op de Betuweroute. De levering van deze locs is gepland op 01/04/2007 een prototype en 01/09/2007 nog eens 7 serie-locs.

Angeltrains heeft op basis hiervan een voorstel aan HSA gedaan.

De ERTMS in de locs wordt gesubsidieerd door V&W. V&W (DGG) heeft gesteld dat deze locs op de Betuweroute moeten worden ingezet en dat geen gesubsidieerde locs naar HSA mogen worden geleasd. Angeltrains heeft een

voorstel gedaan om haar locpark dat geschikt is voor NL uit te breiden zodat zowel de Betuweroute als de HSL-Zuid bediend kan worden. Om na de lease aan HSA de locs concurrerend te kunnen aanbieden voor de Betuweroute moet HSA de misgelopen subsidie van ca. €300.000 per loc compenseren. Het ministerie van V&W heeft aangegeven dat dit wellicht bij het ministerie gedeclareerd kan worden.

Mitsui

Mitsui heeft oorspronkelijk beoogd een voorstel op basis van de Siemensloc ES64U4 met een Bombardier/NTC ER+TCS installatie te doen. Siemens heeft echter een dermate hoog prijskaartje aan deze loc gehangen dat Mitsui hiervan afziet.

Mitsui stelt nu voor om reeds aan DB geleverde locs van het type Siemens ES64F4 (BR189) te kopen en deze geschikt te maken voor NL en uit te rusten met een Bombardier/NTC ETCS installatie. Het certificeringproces van dit type locomotief voor NL is reeds in gang gezet en de locs komen in het voorjaar 2006 beschikbaar voor aanpassingen. Mitsui denkt dat de locs tijdig op 1 april 2007 gereed kunnen zijn voor inzet op de HSL. Dit voorstel van Mitsui moet nog verder gehard worden.

Siemens

Siemens heeft op het laatste moment een aanbieding gedaan die niet past binnen de specificaties. Het betreft de Loc ES 64 U4 met ETCS en ATB met een handmatige overschakeling door de machinist tussen ETCS en ATB. Overgang van het ene gebied naar het andere kan pas als de trein tot stilstand is gebracht in het transitiepoor. Dit leidt tot extra reistijd van 9 à 23 minuten afhankelijk van het traject. Ook wordt door het veelvuldig stoppen het imago van de trein als hoge snelheidstrein aangetast.

De ETCS oplossing van Siemens voldoet niet aan de internationale specificaties (TSI) en er moet rekening worden gehouden met een moeizaam toelatingsproces.

Conclusie:

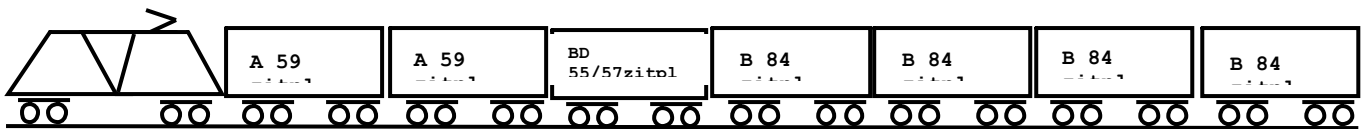
Kant en klare locomotieven die ingezet kunnen worden op de HSL-Zuid zijn er momenteel niet. Wel zijn er mogelijkheden om locomotieven die in bouw en bestemd voor de Betuweroute zijn te leasen.

Angeltrains en Mitsui bieden oplossingen aan die technisch voldoen maar waarbij de planning m per 1 april 2007 te kunnen rijden nog gehard moet worden. Zeker kan per 1 september 2007 operationeel gereden worden.

Het Siemens voorstel voldoet niet aan de technische specificaties en valt af.

Rijtuigen:

Tot dusver is alleen gekeken naar ICR van NSR. Deze rijtuigen zijn recent gemoderniseerd, zijn voorzien van airconditioning en moderne stoelen. Het comfortniveau is goed. De maximale snelheid van deze rijtuigen is 160 km/h. In totaal zijn er 4 series, alleen de series ICR1, ICR3 en ICR4 zijn voorzien van een 4-spanningsinstallatie en daarmee geschikt voor inzet op HSL-Zuid. In totaal bestaat de vloot uit 219 rijtuigen. Voor de toelating op de HSL zal een toelatingsdossier moeten worden opgebouwd. Voor de samenstelling van een HSL-trein is met 2 A-rijtuigen, 4 B-rijtuigen en 1 BD rijtuig een trein te formeren met 509/511 zitplaatsen (exclusief klapzittingen) met 23% eerste klas. De lengte van deze trein bedraagt ca. 194 meter. Een commerciële toetsing van de inzet van ICR moet nog plaatsvinden; wellicht zijn in het buitenland nog betere rijtuigen beschikbaar. Onderzoek kan later nog plaatsvinden maar vraagt om extra capaciteit van de organisatie die toch al zwaar belast wordt. Voordeel van ICR is dat binnen de NS organisatie dit materieel beschikbaar is tot ca 50 rijtuigen.



In scenario gebruikmakend van getrokken treinen met geleaste locs voorzien van ERTMS ter overbrugging totdat V250 materieel in voldoende mate beschikbaar zijn ook rijtuigen nodig. Met NSR (M&I) is het scenario om naast langer in dienst blijven van de BNL ook het onttrekken van ICR voor de HSL besproken. NSR voorziet in de betreffende periode 2007 - 2008 zelf een materieel tekort maar ziet wel mogelijkheden in het ICR park om een vijftigtal rijtuigen aan HSA te verhuren. Inmiddels is NSR bereid onder voorwaarden mee te werken aan het vrijmaken van ca. 50 ICR rijtuigen. Zie voor planning bijlage 1.

4. Mogelijke scenario getrokken treinen

Scenario A [½ uurdienst Asd-Bd;]¹

- Thalys blijft over oude lijn rijden tot eind 2007 of via HSL indien back up aanwezig.
- BNL blijft over oude lijn rijden totdat V250 in voldoende mate aanwezig is (april 2009)
- HSL getrokken trein met topsnelheid 160 km/h bedient uitsluitend binnenlandse verbindingen in een ½-urdienst Asd-Bd.
- Geleidelijke reductie getrokken HSL treinen bij instroom V250.
- In ieder keerstation is een keerloc gestationeerd die tevens als reserveloc kan dienen.

- ❖ benodigd aantal locs rijdend: 6
- ❖ benodigd aantal keerlocs: 2
→ **totaal benodigde locs 8**
- ❖ benodigd aantal rijtuigen rijdend 42
- ❖ benodigd aantal reserve rijtuigen 6
→ **totaal benodigde rijtuigen 48**
→ per jaar: 2.661.000 stamkm met jaarkosten voor huur en onderhoud

Scenario B [uurdienst Asd - Bd en 2 uur dienst Ad-Bxl]²

- Thalys blijft over oude lijn rijden tot eind 2007.
- BNL blijft over oude lijn rijden totdat V250 in voldoende mate aanwezig is (april 2009)
- HSL getrokken trein met topsnelheid 160 km/h bedient binnenlandse verbindingen in een uurdienst Asd-Bd en buitenlandse verbinding Asd -Bxl Z in een twee uurdienst.
- Geleidelijke reductie getrokken HSL treinen bij instroom V250.
- In ieder keerstation is een keerloc gestationeerd die tevens als reserveloc kan dienen.

- ❖ benodigd aantal locs rijdend: 6
- ❖ benodigd aantal keerlocs: 3
→ **totaal benodigde locs 9**
- ❖ benodigd aantal rijtuigen rijdend 42
- ❖ benodigd aantal reserve rijtuigen 6
→ **totaal benodigde rijtuigen 48**
→ per jaar: 2.547.000 stamkm met jaarkosten voor huur en onderhoud

¹ Op HSL-Zuid

² Op HSL-Zuid en L4

Scenario C [1/2uurdienst Asd-Bd en 2 uurdienst Asd-Bxl]³

- Thalys blijft over oude lijn rijden tot eind 2007.
- BNL blijft over oude lijn rijden totdat V250 in voldoende mate aanwezig is (april 2009)
- HSL getrokken trein met topsnelheid 160 km/h bedient binnenlandse verbindingen in een ½-uurdienst Asd-Bd en buitenlandse verbinding Asd - Bxl Z in een twee uurdienst.
- Geleidelijke reductie getrokken HSL treinen bij instroom V250.
- In ieder keerstation is een keerloc gestationeerd die tevens als reserveloc kan dienen.

- ❖ benodigd aantal locs rijdend: 9
- ❖ benodigd aantal keerlocs: 3
→ **totaal benodigde locs 12**
- ❖ benodigd aantal rijtuigen rijdend 63
- ❖ benodigd aantal reserve rijtuigen 8
→ **totaal benodigde rijtuigen 71**
→ per jaar: 3.877.000 stamkm met jaarkosten voor huur en onderhoud

Scenario D [uurdienst Asd-Bxl]³

- Thalys blijft over oude lijn rijden tot eind 2007 of via HSL indien back up aanwezig.
- HSL getrokken trein met topsnelheid 160 km/h bedient binnenlandse verbinding Asd - Rtd in een uurdienst, Breda wordt niet bediend.
- Geleidelijke reductie getrokken HSL treinen bij instroom V250.
- In ieder keerstation is een keerloc gestationeerd die tevens als reserveloc kan dienen.

- ❖ benodigd aantal locs rijdend: 6
- ❖ benodigd aantal keerlocs: 2
→ **totaal benodigde locs 8**
- ❖ benodigd aantal rijtuigen rijdend 42
- ❖ benodigd aantal reserve rijtuigen 6
→ **totaal benodigde rijtuigen 48**
→ per jaar 2.432.000 stamkm met jaarkosten voor huur en onderhoud

5. Evaluatie scenario's.

Scenario A

Het aantal locs en rijtuigen is realistisch en wellicht redelijk snel te realiseren. Nadeel is dat er geen verbinding naar België over L4 wordt gerealiseerd. De keringen in Amsterdam en Breda zullen logistiek gerealiseerd moeten kunnen worden en kunnen leiden tot één extra compositie (loc plus rijtuigen).

→ Conclusie vanuit materieelperspectief goed te realiseren. Vanuit politiek oogpunt in de relatie met de NMBS moeilijk.

Scenario B:

Het aantal locs en rijtuigen is realistisch en wellicht redelijk snel te realiseren. Voordeel is ook dat de verbinding naar België over L4 benut wordt. In dit scenario is te overwegen om de BNL frequentie te halveren waardoor een aantal BNL-rijtuigen ter beschikking komen voor inzet op de HSL. Voor binnenland is de frequentie slechts de helft van de beoogde dienstregeling. De keringen in Breda en Brussel zullen logistiek gerealiseerd moeten kunnen worden.

→ Conclusie vanuit materieelperspectief goed te realiseren en bij halvering van de BNL diensten een relatief geringe aanslag op de NSR rijtuigenvloot..

Scenario C::

Het voordeel van dit scenario is dat er een redelijk frequente binnenlandse dienstregeling gereden wordt. Het aantal rytuigen met 71 is een te grote aanslag op het NSR park . Voor dit scenario moeten de BNL diensten in frequentie gehalveerd worden, om voldoende BNL rytuigen vrij te spelen voor inzet als als HSL-trein. Hierdoor hoeft NSR nog 39 ICR rytuigen vrij te spelen uit hun park.

→ Conclusie een interessant scenario dat politiek zowel internationaal als nationaal goed te verdedigen valt en waar de materieelbeschikbaarheid op redelijke termijn te realiseren valt als de BNL diensten gehalveerd worden.

Scenario D:

Het nadeel is de het ontbreken van de binnenlandse verbinding Rtd - Bd via de HSL - Zuid. Internationaal via HSL en bestaande net dient goed op elkaar afgestemd te worden. Waarschijnlijk kan de Benelux over de oude lijn vervallen.

→ Conclusie scenario dat alleen in de internationale verbindingen goed zal scoren.

6. Financiën

Bepaling totaal effect op Buca HSA :

- Oorspronkelijke NCW BuCa HSA
- Mutaties t.o.v.concessie t/m mei 2005
- Uitgangspunt NCW mei 2005
- Compensatie wijzigingsprocedure
- Claim naar AB: NCW effect
- Verschil buca Asd-Parijs en uitkomsten tot nu toe Dutch Route
- Alternatieve exploitatie met ingehuurde Loc'n (vier varianten) van 1 september 2007 t/m 1 september 2009:
- 5 maanden vertraagde start (per 1 september 2007), rijtijdverlies en afwijkende dienstregeling gedurende 2 jaar resulteert in omzeterderving. Deze wordt gedeeltelijk gecompenseerd door lagere kosten vanwege latere start en afwijkende dienstregeling.

7. Overige aandachtspunten

- ERTMS werkt niet /niet volledig ; commitment van de Staat
- Subsidie ERTMS loc's (gaan t.z.t. naar Betuwelijn)
- Moet uiterlijk half november besloten worden anders verloopt aanbod lease maatschappijen en wordt het halen van de planning onmogelijk.
- Materieel cascade in/uit Loc'n/V250/V300 op HSL Zuid

8. Conclusies.

Het scenario om met ERTMS loc getrokken treinen zo snel mogelijk de exploitatie te beginnen heeft zonder back-up van een ander beveiligingsysteem dezelfde risico's van kinderziektes met ERTMS. Deze risico's vertalen zich voor HSA in een negatief financieel resultaat maar omdat de huidige diensten met Thalys en BNL gehandhaafd blijven wordt het vervoer op het huidig niveau zeker gesteld.

De getrokken HSL-trein bestaat uit materieel (loc en rijtuigen) die hun betrouwbaarheid al bewezen hebben, de enige onzekerheid is ERTMS. Door zo snel mogelijk met HSL-treinen te rijden wordt ook ervaring opgedaan met ERTMS en kunnen kinderziektes van ERTMS met deze HSL-treinen opgelost worden. Thalys en V250 profiteren hier dus van. Een bijkomend aspect van het rijden met 160 km/h is dat als ERTMS L2 niet functioneert en terugvallen moet worden op L1 de topsnelheid niet wijzigt en de dienstregeling niet structureel wijzigt, eventueel kan langdurig op L1 gereden worden.

Bijlage 1

