

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

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

Nr. 301

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juli 2009

Tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 1 juli 2009 heeft uw Kamer vragen gesteld met betrekking tot de ingebruikname van de HSL-Zuid in België vanaf medio juni 2009.

Vanaf 14 juni 2009 is het vervoer in België op Lijn 4 (het gedeelte van de HSL van de grens tot Antwerpen) gestart. Er rijdt één trein per richting per uur tussen Antwerpen en station Noorderkempen. Er wordt onder ERTMS Level 1 gereden, met maximaal 160 km per uur. Hiervoor maakt de NMBS gebruik van een tijdelijke oplossing, namelijk met de zogenaamde Dromedaris. Dit is een combinatie van reizigersstellen met in het midden een locomotief. De locomotief heeft een Alstom On Board Unit. Ook de ERTMS in de baan is door Alstom geleverd. Hierdoor was het mogelijk om snel te starten met het vervoer.

Ook op Lijn 3 tussen Brussel en Luik is op 14 juni 2009 met het vervoer onder ERTMS gestart met een ICE3 van DB onder ERTMS Level 2. Het betreft een beperkt aantal treinen: 6 stellen. Ook hier geldt dat ERTMS in de baan en de On Board Unit van dezelfde leverancier is (Alstom).

De situatie in België is wezenlijk anders dan in Nederland. Er zijn verschillende redenen waarom men in België sneller is gestart dan in Nederland met het vervoer over de HSL.

- In België is de ERTMS in de baan geleverd door dezelfde leverancier als de On Board Unit (Alstom). In Nederland zijn dit verschillende leveranciers;
- In België worden tot op heden geen Integraal Proefbedrijfachtige trajecten doorlopen: er is vrijwel direct gestart met commerciële diensten met een vergrote kans op storingen. Overigens ziet men in België de voordelen van de aanpak zoals deze in Nederland in het Integraal proefbedrijf wordt toegepast en gaat men deze op korte termijn wettelijk voorschrijven;
- De contractuele setting van de betrokken vervoerder(s) is volledig

anders. NMBS heeft de HSL-lijn in zijn bestaande vervoersopdracht zitten. HSA heeft na een aanbesteding het alleenrecht op de HSL gegund gekregen en moet hier een hoge HSL-heffing voor betalen. HSA moet vanaf de eerste dag dat commercieel wordt gereden de reizigers over zien te halen van haar diensten gebruik te maken. HSA is van mening dat zij één kans heeft om een goede eerste indruk op de reizigers te maken en wil hoge kwaliteit bieden;

- De transitie tussen ERTMS en het eenvoudige Belgische beveiligingssysteem (Krokodil) is volgens de specialisten simpel in de trein te realiseren. Voor het rijden op Krokodil wordt geen gebruik gemaakt van een STM¹. In de Nederlandse situatie waar een transitie naar het meeromvattende ATB (EG)-systeem gemaakt moet worden, zal deze treinoplossing niet volstaan. In Nederland is een meer ingewikkelde oplossing met een STM-ATB noodzakelijk, die meer testen, meer bewijsvoering en dus meer tijd voor de vrijgave vergt.

Zoals eerder aan u medegedeeld, zal vanaf 7 september 2009 ook in Nederland het vervoer over de HSL starten en kunnen de reizigers gaan profiteren van de reistijdwinst die de HSL-Zuid biedt.

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

¹ De System Transmission Module is apparatuur die één of meerdere van de bestaande treinbeïnvloedingen (ATB, PZB, etc.) ondersteunt en de informatie hiervan toont in de gestandaardiseerde ETCS-cabine.