



Aan
Stuurgroep HSL

Van	Doorkiesnummer
Van Straten	070 - 3516539
Datum	Bijlage(n)
23 september 2008	1
Onderwerp	
Gesprek HSA - Min. V&W/Landsadvocaat inzake staat infra	

Geachte heren,

Maandag 22 september heeft een gesprek plaatsgevonden tussen HSA en V&W in aanwezigheid van de Landsadvocaat over de staat van de HSL infrastructuur. Dit gesprek vond plaats op verzoek van HSA omdat zij hun bezwaren kenbaar wilde maken tegen de bewering dat de infrastructuur nagenoeg gereed is.

HSA heeft ten behoeve van het overleg een overzicht gemaakt van de openstaande punten die vaststelling van de Aanvangsdatum nog in de weg zouden staan (zie bijlage). HSA heeft de punten aan V&W en de Landsadvocaat toegelicht. Vooraf hebben partijen vastgesteld dat dit gesprek niet de plek is om besluiten te nemen over technische zaken (TMO / Stuurgroep).

Het overzicht van HSA bevat een aantal zaken die geen invloed hebben op de Aanvangsdatum (bijvoorbeeld B1 t/m B4 aanpassingen die een iets langere reistijd tot gevolg hebben), of die voor 1 oktober opgelost zijn (o.a. vrijgave grensovergang). Relevante onderwerpen lijken te zijn de beperkte stroomafname (A1), de tractiestroombeperking (A2), en het door ProRail niet verstekte en onjuiste register of infrastructuur (D4).

De Landsadvocaat heeft de toelichting van HSA aangehoord en zal bepalen in hoeverre deze punten van invloed zijn op het kunnen vaststellen van de Aanvangsdatum.

Met vriendelijke groet,

Paul van Straten

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Adviesgroep rechtspositionele vraagstukken en geschillen
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 7689
Fax : 070 - 351 7302
Internet : www.verkeerenwaterstaat.nl

A Niet conform afgesproken functionaliteit

- A1 Beperking stroomafname: onder ERTMS Level 2 mag alleen in testregime gereden worden met 1 trein per spoor per HSL-sectie.
- A2 Vooralsnog tractiestroombeperking van 500A per stroomsectie. Uiteindelijk zal 1000A per trein mogelijk worden gemaakt.
- A3 Een Nobo statement dat de infrastructuur voldoet aan ERTMS versie 2.3.0 corridor is nog niet afgegeven. (ref D2 en onze vragen m.b.t. de interpretatie van de ERTMS versie 2.3.0 c eisen)
- A4 Er is nog niet eenduidig aangetoond dat het groene hart tunnelontwerp de gestelde drukgolfeisen mogelijk maakt (dit wordt door HSL-Zuid en HSL-Zuid gezamenlijk onderzocht)
- A5 Lopende onderzoeken naar effect van de Thalys drukgolf op de brandwerende bekleding van de groene hart tunnel (TU-Delft) en testen (stofritten met 300 km/h) zijn nog niet afgerond
- A6 Operationeel hot box detectie systeem in de infrastructuur nog niet gecertificeerd.
- A7 De Baan Trein Integratie testen met de Thalys kent nog 23 open infrastructuur issues (status begin sept 2008), waarvan het merendeel er 18 nog onderzocht moeten worden. De overige 5 moeten nog worden opgelost, dit zal met de infrastructuur software updates van okt/nov 2008 en maart/april 2009 gebeuren.
- A8 Verschillende technische ERTMS infrastructuur punten, naast de punt van A7, waarvan de oorzaak nog wordt onderzocht. (gedetailleerde info ontbreekt)
- A9 De baan mag niet in ERTMS level 2 worden gezet, vanwege een veiligheidsprobleem dat nog in onderzoek is. (11/9.2008 geconstateerd)
- A10 Lijn 4 niet beschikbaar voor commercieel vervoer
- A11 Grenstransitie niet vrijgegeven
- A12 Realisatiedatum grens overschrijdend vervoer Nederland België zoals afgesproken in verdrag is nog niet vastgesteld

Consequenties voor HSA

- Onder ERTMS level 2 kan niet commercieel worden gereden en er kan niet met meer dan één trein tegelijkertijd op 1 spoor worden getest.
- Met deze beperking kan niet met dubbele Thalysen op 300km/uur worden gereden maar met een lagere maximum snelheid. Deze treinen passen hiermee niet in de dienstregelingspaden.
- Noodzakelijke voor de toelating van V250 materieel
- Nog geen duidelijkheid of Thalys op 300km/uur en Prio gelijktijdig en veilig door groene hart tunnel kunnen rijden, dit betekent dat de maximale snelheid op het noordelijke deel 220 km/uur bedraagt.
- Beperking snelheid tot 160 km/h tot het probleem is opgelost
- Snelheid op volledige HSL gelimiteerd tot 220 km/uur
- De 5 geanalyseerde punten bevat 1 blokkering punt, zie D1.
- Dit kan leiden tot extra beperkingen of blocking punten
- HSA kan niet onder ERTMS level 2 rijden
- Niet kunnen rijden/testen naar België

Consequenties voor HSA**B Verschillende snelheidsbeperkingen**

- B1 Door het ontbreken van ATBvv geldt bij Hoofddorp een snelheidsbeperking van 90km/uur i.p.v. 140 km/uur. ATB vv wordt door de spoorsector op vrijwillige basis ingevoerd. Dit resulteert in 20 - 40 seconden rijtijdverlies
- B2 Bij Rotterdam Lombardijen krijgt een trein onder ERTMS level 2 GR (Groen) een remcurve naar 130 km/h, terwijl de passeersnelheid bij het getoonde seinbeeld 140 km/h behoort te zijn. Rijtijdverlies
- B3 Bij Rotterdam West krijgt een trein onder ERTMS level 2 GRFL8 (Groenknipper 8) een remcurve naar 60 km/h, terwijl de passeersnelheid bij het getoonde seinbeeld 80 km/h behoort te zijn. Rijtijdverlies
- B4 Slechte zichtbaarheid van sein 716 geeft noodzaak tot snelheidsbeperking tot 80 km/uur Rijtijdverlies

C Minder bijsturingmogelijkheden of minder effectieve bijsturingmogelijkheden

- C1 Windwaarschuwingssysteem nog niet volledig gecertificeerd, daarom worden lagere interventie waarden gebruikt. Meer tijdelijke snelheidsbeperkingen dan voorzien bij snelheden groter dan 160 km/h
- C2 Windgevoeligheid van de HSL-Zuid op basis meting afgelopen jaar gemiddeld 1 maal per maand terug naar 160 km/uur en 1 maal per jaar staking exploitatie. Als dit het uitgangspunt is voor toekomst dat is dit te veel hinder.
- C3 De halve kilometer borden ten behoeve van positiebepaling zijn nog niet aangebracht. Het verifiëren van tijdelijke snelheidsbeperking (TSR) kan vanwege het ontbreken van de borden voor positiebepaling maar met een snelheid van 40km/uur ook als de TSR 80, 120, 160 of 220 km/uur is, dit resulteert in additionele hinder.
- C4 Op de transities kunnen geen tijdelijke snelheidsbeperkingen worden ingelegd. Exploitatie moet worden gestaakt indien een TSR op de transitie noodzakelijk is.
- C5 Het inleggen van een tijdelijke snelheidsbeperkingen op een gehele HSL-Zuid sectie resulteert in een additionele snelheidsreductie naar 15 km/uur op de transitie. Additionele vertraging indien een TSR op de hele HSL-Zuid moet worden ingelegd, bijvoorbeeld vanwege te hoge zijwind.
- C6 Technische onvolkomenheden op grens m.b.t ERTMS voornamelijk level 2, onder andere door multi interpretabele spec (ProRail issues 581, 730, 748) Vertraging op grens of extra vertraging in verstoorde situaties

D Materieeltoelating

- D1 Per 14/8/2008 geldt een extra eis plus Nobo verklaring voor materieel met ERTMS level 2, deze eis heeft een onbekende geldigheidsduur. Extra activiteiten (doorlooptijd en kosten) voor materieeltoelating

		Consequenties voor HSA
D2	Het is bij ProRail niet duidelijk of de ERTMS specificaties van de infrastructuur en materieel met elkaar matchen omdat ProRail niet beschikt over de eisen die aan het materieel zijn gesteld.	Onduidelijkheid bij toelating van materieel.
D3	ERTMS versie 2.3.0c is een niet door de EU gesanctioneerde versie. Volgens de brief van de Eu dd 20-10-2006 mag de infrastructuur manager niet méér dan ERTMS versie 2.3.0 verplicht stellen voor netwerktoegang, vóórdat ERTMS versie 3.0.0 bekrachtigd is. En dat is 2010/11.	Dit resulteert in vertraging in de ontwikkeling van de software, omdat de industrie de ontwikkeling baseert op Europese baselines en niet customer made kan ontwikkelen.
D4	Het door ProRail gepubliceerde Register van Infrastructuur (ROI) is niet in overeenstemming met de afspraken tussen de Staat en HSA: - ERTMS versie 2.2.2 is vermeld en versie 2.3.0 corridor is afgesproken - de aanwezigheid van Hot box detectie in de infrastructuur staat niet vermeld	Het ROI is een noodzakelijk voor de toelating van materieel, op basis hiervan bepaald de NOBO tegen welke eisen het materieel wordt getoetst voor toelating.
D5	Interoperabiliteit van ERTMS treinen in Nederland is niet geregeld (oorspronkelijk waren de software van de Betuweroute en de HSL gelijk. Later is deze koppeling losgelaten)	Extra toelatingactiviteiten voor elk trein voor HSL-Zuid (Baan Trein Integratie), met enkele maanden extra doorlooptijd
D6	Baan Trein Integratie was niet voorzien op het moment van tekenen van de concessie overeenkomst en bij het aanbesteden van het materieel	Dit is een verandering van het oorspronkelijke toetskader en heeft geresulteerd in significante vertraging.
E	Wijzigingen Infrastructuur	
E1	Het huidige vluchtregime in de tunnels van de HSL-Zuid is niet conform de EU standaard en zal nog moeten worden aangepast; voorzien van groene lampen.	Additionele werkzaamheden: aangepaste procedure en herinstructie
E2	Infraspeed gaat de software van de infrastructuur updaten om verschillende problemen op te lossen: gepland interlocking (okt/nov 2008); RBC (maart/april 2009). De laatste zal plaatsvinden in het weekend	Het uitvoeren van software updates in het weekend ontnemt capaciteit om testen en beproevingen uit te voeren op het noordelijk deel.