

Vergaderjaar 2017–2018

22 026

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

Nr. 498

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2017

Conform de Regeling Grote Projecten, bied ik u hierbij de veertigste Voortgangsrapportage (VGR 40) HSL-Zuid aan¹. Deze brief bevat de hoofdlijnen van de VGR. Daarnaast ga ik in op een aantal toezeggingen aan uw Kamer waaronder de invulling van het investeringspakket om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren, de kwantitatieve risicoanalyse betonschade en zettingen, de stand van zaken met betrekking tot de introductie van de Eurostar en de mogelijkheden voor een shuttlebus tussen Breda en Noorderkempen voor introductie van de IC Brussel over de HSL-Zuid.

Vervoersontwikkeling

Reizigersgroei

Het aantal reizigerskilometers in de verslagperiode van de VGR (juli 2016 t/m juni 2017) is met 15% toegenomen. Deze groei ligt vele malen hoger dan gemiddeld op het HRN. Dit laat zien dat steeds meer reizigers de IC Direct als snelle verbinding tussen Amsterdam–Rotterdam en Breda over de HSL weten te vinden.

Ontwikkelingen ingroei HSL-aanbod IC Brussel (12+4)

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 16 juni jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 497) is er na oplevering van de toegelaten software 6 maanden voorbereidingstijd nodig om de IC Brussel met voldoende kwaliteit over de HSL-Zuid en Lijn 4 (in België) te laten rijden. De toelating van de software die noodzakelijk is voor de introductie van de treindienst is inmiddels in zowel België als Nederland rond. NS is momenteel druk bezig met het

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

testen van de treinen en alle voorbereidingen om de treindienst op een betrouwbare wijze van start te laten gaan. Ik informeer uw Kamer uiterlijk bij het vervoerplan 2018 over het moment waarop de IC Brussel over de HSL-Zuid en Lijn 4 gaat rijden. De IC Brussel blijft in de tussentijd rijden via het reguliere traject via Roosendaal tussen Amsterdam en Brussel.

Zoals ik heb toegezegd in het Algemeen Overleg Spoor van 22 juni jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 728) is met NS gesproken over de eventuele tijdelijke inzet van een shuttlebus tussen Breda en België. NS heeft laten weten dat dit geen winst oplevert voor de reiziger. De reistijd is langer dan per trein via Roosendaal en voor een grote groep reizigers uit Brabant zou het een extra overstap betekenen. Ik zie geen aanleiding om de inzet van een shuttlebus verder te onderzoeken.

Introductie Eurostar

Zoals toegezegd in mijn brief van 7 juli jl. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 63) geef ik uw Kamer graag een update over de introductie van de Eurostar over de HSL-Zuid. NS en Eurostar werken gezamenlijk aan de voorbereidingen van de introductie, waarbij toelating van de software van de treinen een belangrijk aspect is. NS heeft mij laten weten dat Eurostar er naar streeft dit proces van toelating begin december te kunnen afronden. Ik zal uw Kamer daarna zo spoedig mogelijk informeren over het moment van introductie.

Investeringspakket ter verbetering van de prestaties op de HSL

Over de betrouwbaarheid van het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid heb ik u geïnformeerd in de aanbiedingsbrief bij de halfjaarrapportage van NS². In het kader van het verbeterprogramma onder de concessie werken ProRail en NS samen aan concrete operationele maatregelen en pilots om de betrouwbaarheid op korte termijn (2017) te verhogen. Om de prestaties verder te verbeteren heb ik vorig jaar € 60 miljoen (inclusief BTW) ter beschikking gesteld voor aanpassingen aan de infrastructuur³. Inmiddels heeft ProRail in afstemming met NS een voorstel voor een investeringspakket samengesteld voor de periode tot 2021. Conform toezegging wordt dit pakket in de bijgaande VGR toegelicht.

Zettingen

Conform toezegging aan uw Kamer is een risicoanalyse uitgevoerd voor zettingen. Daaruit komt naar voren dat de kosten van de nu voorziene maatregelen voor zettingen (2018–2020) naar verwachting € 16 miljoen bedragen (in plaats van de eerder verwachte € 9,6 miljoen). Daarmee is het gereserveerde budget voor het oplossen van de zettingenproblematiek waarschijnlijk niet langer toereikend. Daarom is mijn voornemen om bij voorjaarsnota 2018 € 6,4 miljoen over te boeken van de investeringsruimte (artikel IF 13.08) naar het aanlegartikel HSL-Zuid (artikel IF 17.03).

Betonschade

De afgelopen maanden is een scherper beeld ontstaan van de betonschade en mogelijke maatregelen voor de Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN). Met de aannemerscombinatie die de TRN onder garantie heeft aangelegd is overeenstemming bereikt over de omvang en classificatie van de zichtbare schade. Op dit moment levert de zichtbare schade geen

² Kamerstuk 29 984, nr. 730

³ Kamerstuk 33 678, nr. 495

enkel risico op voor de constructieve veiligheid van het object en voor de veiligheid voor mens of trein. Om dat ook voor de toekomst te garanderen wordt dit najaar verder gesproken met de aannemerscombinatie over de onder de garantie te nemen maatregelen.

Of de bij TRN af te spreken maatregelen ook bruikbaar en nodig zijn voor de overige objecten op de HSL-Zuid zal blijken als medio 2018 de resultaten van het brede vervolgonderzoek naar de (technische) betonschade op de gehele HSL-Zuid en de gevolgen daarvan voor het langjarig onderhoud beschikbaar komen. Naast TRN heb ik in 2015 ook voor objecten uit drie andere contractgebieden de (specifieke) garantie ingeroepen. Als het brede vervolgonderzoek laat zien dat ook het beton van deze objecten is aangetast, zal ik ook met de aannemerscombinaties die deze objecten hebben gebouwd in gesprek gaan over de te nemen maatregelen.

De risicoanalyse voor de betonproblematiek kan worden uitgevoerd nadat de resultaten van het brede vervolgonderzoek beschikbaar zijn (medio 2018). Na afronding van de risicoanalyse zal worden bepaald of voor betonschade aanvullend budget nodig is.

Wijziging informatie-afspraken groot project HSL-Zuid

De inhoud van de VGR HSL-Zuid is in lijn met de wensen van uw Kamer aangepast⁴. Voortaan wordt de Kamer één keer per jaar geïnformeerd over de belangrijkste restpunten met betrekking tot de HSL-Zuid. Dit zijn (1) de nog openstaande (rest)punten voortkomend uit het oorspronkelijke aanlegproject: betonkwaliteit, zettingen, de afhandeling van schades en de afwikkeling van enkele grondzaken en daarnaast (2) de nieuwe infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en infrastructurele maatregelen ter verbetering van de prestaties op de HSL. De Auditdienst Rijk (ADR) zal de in de VGR opgenomen informatie hierover controleren. Het rapport van de ADR zal binnen twee weken na het verzenden van de VGR aan de Kamer worden gestuurd. Zoals al eerder toegezegd wordt de Kamer tussentijds geïnformeerd over actuele ontwikkelingen op het gebied van de HSL-Zuid als dat aan de orde is.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

⁴ Zie brief Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over wijziging informatie-afspraken, d.d. 13 februari 2017