

Vergaderjaar 2017–2018

22 026

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

Nr. 504

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 maart 2018

Ik heb u op 25 januari jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 503) geïnformeerd over de start van de treindienst IC Brussel over de HSL-Zuid. Ik informeer u zoals toegezegd met deze brief graag over de definitieve startdatum. In het verlengde hiervan informeer ik u graag over de schade aan spoorstaven en de betonkwaliteit op de HSL-Zuid.

IC Brussel

NS en NMBS hebben definitief besloten om de IC Brussel vanaf 9 april 2018 over de HSL-Zuid te laten rijden. De reistijd tussen Amsterdam en Brussel wordt hiermee ongeveer een half uur korter. Den Haag houdt vier keer per dag een directe verbinding met Antwerpen en Brussel, deels over de HSL-Zuid via Breda (12/4-model). De tussen NS en NMBS overeengekomen operationele en financiële afspraken voor de voorgenomen introductie zijn inmiddels uitgewerkt en juridisch vastgelegd. Daarmee zijn alle voorwaarden voor de introductie ingevuld en staat vast dat aan het 12/4-model uitvoering zal worden gegeven.

Spoorstaven HSL-Zuid

Naar aanleiding van het verzoek uit de regeling van werkzaamheden voor een dertigledende debat (Handelingen II 2017/18, nr. 58, item 5), informeer ik u hierbij alvast schriftelijk over dit onderwerp.

Het bedrijf dat de HSL-Zuid onderhoudt, Infrasppeed, heeft de Staat geïnformeerd over haarscheurtjes in de spoorstaven van de HSL. Deze haarscheurtjes zijn op zichzelf niet ongebruikelijk en vormen geen direct risico voor het veilig rijden over de HSL-Zuid. Infrasppeed herstelt dit direct door het slijpen of vervangen van (delen van) spoorstaven. Infrasppeed

verwacht echter dat de omvang toeneemt en daarmee ook de omvang van de noodzakelijke buitendienststellingen voor het herstel.

Infraspeed is van mening dat er een verband is tussen het type treinmaterieel dat wordt gebruikt voor de binnenlandse HSL-diensten (en de IC Brussel) en deze haarscheurtjes, omdat het gebruikte materieel oorspronkelijk niet is ontwikkeld voor de hogesnelheidsinfrastructuur. Infrasppeed heeft daarom aangegeven gecompenseerd te willen worden voor de kosten van het herstel.

De keuze voor het gebruik van dit materieel door de NS is gemaakt na het wegvallen van de V250/Fyra. De inzet van dit materieel was destijds het enige reële alternatief om voor de reiziger snel de verbinding met Brussel te herstellen, aangezien geen «plan B» was voorzien en de vroegere Benelux-verbinding was vervallen. Ook uw Kamer hechtte destijds aan een spoedig herstel van de verbinding met Brussel waarbij duidelijk was dat daarvoor geen HSL-materieel kon worden ingezet.

Inmiddels is geconstateerd dat in de spoorstaven van de HSL-Zuid sneller dan verwacht haarscheurtjes voorkomen. Hoewel het niet uitgesloten is dat er een relatie is tussen het type treinmaterieel en de (toekomstige) haarscheurtjes, kunnen ook andere factoren een rol spelen zoals de keuze van het type spoorstaven door Infrasppeed en de manier waarop Infrasppeed de spoorstaven slijpt. Onafhankelijke deskundigen van TNO beoordelen momenteel de door Infrasppeed aangeleverde informatie over de geconstateerde schade. Deze beoordeling wordt binnenkort afgerond en via ProRail aan mij aangeboden. Conform het contract met Infrasppeed ga ik vervolgens met hen in gesprek over de uitkomsten. In verband met de onderhandelingspositie van de Staat kan voor die tijd geen nadere informatie worden gedeeld. Ik verwacht dat ik u nog voor de zomer kan informeren over de uitkomsten van het onafhankelijk onderzoek en het gesprek met Infrasppeed.

Afspraken betonschade

Nadat in 2015 op de HSL-Zuid mogelijke betonschade werd geconstateerd, zijn vóór afloop van de garantietermijn meteen de garanties bij verschillende aannemers uit voorzorg ingeroepen en zijn onderzoeken gestart.

Ik heb u in het VAO Spoor van 20 februari jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 54, item 8) geïnformeerd over het afgeronde onderzoek naar de Tunnel Rotterdam Noord (TRN) en de voorbereiding van een overeenkomst met de aannemer van de TRN over de definitieve afhandeling van de in 2016 en 2017 vastgestelde betonschade onder de lopende garantie. De aannemer is bereid de maatregelen voor de aanpak van de schade voor eigen rekening uit te voeren. Het voornemen is de overeenkomst in april af te ronden. Omdat de garantie inmiddels is verlopen, is eventuele nieuwe schade niet meer te claimen. Dit is ook bevestigd in een juridische second opinion die ik heb laten uitvoeren.

Het brede onderzoek naar betonschade op de HSL-Zuid wordt medio dit jaar afgerond. Indien het onderzoek daartoe indicaties geeft, ga ik in overleg met de aannemers van de drie overige contracten (naast TRN) om tot afspraken te komen over herstel van eventuele betonschade. Ik zal u hierover informeren bij de volgende Voortgangsrapportage HSL in oktober.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer