

Vergaderjaar 2020–2021

22 026

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

Nr. 514

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2020

Met deze brief bied ik uw Kamer de 43e Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid aan¹. Deze rapportage betreft de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020.

Het eerste halfjaar van 2020 is gekenmerkt door het coronavirus in Nederland. Het coronavirus heeft een grote impact op de samenleving en daarmee ook op het reizen met de trein. De HSL is hierop geen uitzondering: vanaf half maart is de dienstregeling op de HSL fors afgeschaald. Eind april is een deel van de binnenlandse dienstregeling weer langzaam opgestart en sinds 29 juni is het binnenlandse aanbod op de HSL weer als voor het begin van de coronacrisis. De internationale verbindingen van Thalys en Eurostar naar Brussel, Parijs en Londen zijn nog niet op het niveau van voor de coronacrisis. De recente ontwikkelingen in Europa hebben als gevolg dat er weer verdere reisbeperkingen zijn voor Nederland naar o.a. België en Frankrijk. Als gevolg daarvan lopen reizigersaantallen terug en heeft Thalys haar bediening van en naar Nederland weer verder moeten afschalen.

Desondanks zijn voor de directe treinverbinding naar Londen in afgelopen periode mooie stappen gezet. Ik heb namens Nederland de twee benodigde Vierlandenverdragen voor beveiligings- en grenscontroles ondertekend, waarmee deze treinverbinding definitief in werking kon worden gesteld. Naar verwachting kan eind oktober van dit jaar gestart worden met de directe service van de Eurostar vanuit Nederland.

Ook op de start van de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) heeft de coronacrisis effect², maar sinds juni zijn de eerste opleidingstrein en de eerste testtrein in Nederland gearriveerd en zijn NS en ProRail gestart met testen op de HSL. Deze testen zijn van groot belang

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 29 984, nr. 898.

voor een zorgvuldige, betrouwbare en verantwoorde introductie van nieuw materieel. Door de ontwikkelingen rondom COVID blijft de planning nog onzeker. Ik heb NS daarom gevraagd zich maximaal te blijven inspannen om de vertraging van de introductie van de ICNG zo veel mogelijk te beperken en de reiziger zo goed als mogelijk over de introductie te informeren. Ik zal uw Kamer uiteraard op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

In deze brief sta ik verder stil bij de hoofdpunten uit de VGR HSL-Zuid, waaronder de ontwikkelingen op de infrastructuur. Vervolgens wordt de stand van zaken rondom spoorstaafschade en GSM-R toegelicht. Tot slot ga ik in op uw verzoek met betrekking tot de eindevaluatie van de grootprojectstatus HSL-Zuid.

Hoofdpunten 43^e voortgangsrapportage

Ontwikkelingen infrastructuur

Verbetermaatregelen

Ik heb reeds € 60 mln. beschikbaar gesteld³ voor maatregelen aan de infrastructuur die op korte en middellange termijn de complexiteit verminderen en de prestaties moeten verbeteren. Inmiddels zijn er diverse maatregelen goedgekeurd voor een groot deel van het beschikbare budget. Een mooie stap hierin is de afronding van de contractering van Infrasppeed voor de windmaatregelen voor de Brug Hollandsch Diep. Op de brug worden windschermen geplaatst, zodat ook met harde wind met hoge snelheid gereden kan worden. De realisatie hiervan is gepland in november 2020. Het aantal dagen per jaar dat het treinverkeer op de HSL-Zuid op de zuid-sectie (Rotterdam-Belgische Grens) door harde wind werd vertraagd of stilgelegd varieerde de afgelopen jaren tussen de 23 en 58. Met windschermen op de brug Hollandsch Diep zal dat aantal substantieel verminderen. Voor een deel van de overige maatregelen binnen dit pakket loopt nog onderzoek naar technische haalbaarheid en kosteneffectiviteit. Deze maatregelen worden komend verslagjaar verder uitgewerkt. Over de voortgang wordt uw Kamer geïnformeerd in de budgettaire nota's van Infrastructuurfonds (artikel 13.03, aanleg spoor).

Geluidsmaatregelenpakket

Er wordt gewerkt aan maatregelen die de geluidsoverlast die omwonenden ervaren verminderen. De invulling van het pakket is overeengekomen met de betrokken gemeenten en ProRail realiseert de geluidsmaatregelen in overleg met de gemeenten en bewoners, Infrasppeed en IenW. De ontwerpfase voor deze maatregelen is reeds in gang gezet en voor het eerste deel van de realisatie is de contractering van Infrasppeed afgerond. Ik ben erg verheugd om te melden dat de realisatie van deze eerste fase in december dit jaar zal starten. In deze fase zal gewerkt worden aan het plaatsen van nieuwe schermen en het absorberend maken van bestaande geluidsschermen.

Restproblematiek HSL-Zuid

Op de HSL-Zuid resteert nog een aantal restpunten met betrekking tot de aanleg. Eén van deze restpunten betreft de zettingenproblematiek op de HSL-Zuid.

In 2017 en 2018 zijn risicoanalyses uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor deze zettingenproblematiek. In 2020 is de risicoanalyse

³ Kamerstuk 22 026, nr. 482.

geactualiseerd voor locaties Rijkswetering en Westrik. Daaraan is de nieuwe locatie Oude Terp toegevoegd. De locatie Schuilingervliet is buiten beschouwing gelaten, omdat daar nog een pilot loopt om de bestaande herstelmethodete te optimaliseren. Pas als de pilot is afgerond zal ProRail een keuze kunnen maken voor een herstelmethodete die de grootste kans op een blijvend goed resultaat heeft. De volledige risicoanalyse is daarom naar verwachting in 2021 beschikbaar.

ProRail verwacht voor de locatie Westrik in 2021 te starten met de structurele aanpak van die locatie. Hiertoe is voldoende budget beschikbaar. Voor de locaties Rijkswetering en Oude Terp wordt de definitieve aanpak en de planning nog nader uitgewerkt. Voor beide locaties geldt dat structurele maatregelen pas op termijn noodzakelijk zijn, maar hiervoor zal wel binnenkort de voorbereiding starten.

Spoorstaafschade en GSM-R

U bent eerder geïnformeerd over spoorstaafschade op de HSL-Zuid. Het standpunt van de infraprovider van de HSL-Zuid, Infrasppeed, is dat de ontstane schade wordt veroorzaakt door het ingezette materieel (TRAXX-locomotieven) en heeft de Staat daarom verzocht om de schade te compenseren⁴. De Staat deelt dit standpunt niet. In overleg met Infrasppeed is inmiddels een arbitrageprocedure gestart. Ook over de dienstverlening GSM-R⁵ op de HSL-Zuid, verschillen de Staat en Infrasppeed van mening. Hierover ben ik tevens in gesprek met de infraprovider. Wanneer er nadere ontwikkelingen zijn zal ik uw Kamer hierover informeren.

Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid

Op 30 januari jl. heb ik de eindevaluatie van de grootprojectstatus HSL-Zuid⁶ met uw Kamer gedeeld. De door de Kamer ingediende schriftelijke vragen over de eindevaluatie zijn op 8 april 2020 beantwoord⁷. Naar aanleiding hiervan heeft uw Kamer mij verzocht om haar op basis van aanvullend onderzoek te informeren over in welke mate de oorspronkelijke maatschappelijke doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid – te weten (a) de versterking van de economische ontwikkelingen van zowel Nederland als de Randstad en (b) treinverkeer als vervanging voor auto- en vliegverkeer (substitutie) – zijn verwezenlijkt.

In de afgelopen periode heb ik opnieuw gesproken met verschillende experts op het gebied van (beleids)evaluaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Centraal Plan Bureau en het Ministerie van Financiën over of en hoe deze oorspronkelijke doelstellingen het beste kunnen worden geëvalueerd. De gezamenlijke conclusie na deze gesprekken is dat een kwantitatieve evaluatie van de oorspronkelijke doelstellingen niet mogelijk is, omdat de oorspronkelijke doelstellingen indertijd niet geconcretiseerd zijn en er destijds geen specifieke data verzameld zijn.

Om desondanks een goede invulling te kunnen geven aan het verzoek van uw Kamer stel ik om via een kwalitatieve beleidsmatige analyse van beschikbare cijfers en inzichten door het KiM zo scherp mogelijk in kaart

⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 505.

⁵ Het *Global System for Mobile communications for Railways*, kortweg GSM-Rail of GSM-R, is een systeem voor radiocommunicatie voor spoorwegen.

⁶ Kamerstuk 22 026, nr. 511.

⁷ Kamerstuk 22 026, nr. 513.

te laten brengen wat de effecten zijn. Over de uitwerking hiervan ben ik in gesprek met het KiM. Ik hoop u hier zo spoedig mogelijk over te informeren.

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