

Vergaderjaar 2023–2024

22 026

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

Nr. 524

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juli 2024

Op verzoek van de Kamer laat het ministerie U jaarlijks weten wat de ontwikkelingen zijn op de HSL-Zuid¹. Er wordt in deze brief ingegaan op de ontwikkelingen rondom de tijdelijke snelheidsbeperkingen op de HSL en verder op de algemene ontwikkelingen van het vervoer, de prestaties en de infrastructuur.

Tijdelijke snelheidsbeperking

Helaas bleek begin 2024 uit onderzoek dat in opdracht van ProRail uitgevoerd is, dat er bij de bouw van tien viaducten tussen Tunnel Groene Hart en Hoofddorp constructiefouten zijn gemaakt. Deze constructiefouten komen boven op de zettingsproblematiek² bij het viaduct Zuidweg, ter hoogte van Rijpwetering. Deze problemen samen hebben er begin dit jaar toe geleid dat de snelheid, die al van 300 km/u beperkt was tot 160 km/u, verder verlaagd werd naar 120 km/u op negen viaducten. Bij viaduct Zuidweg bij Rijpwetering gold al langer een snelheidsbeperking van 80 km/u. Deze snelheidsbeperkingen hebben helaas een verslechtering van de prestaties op de HSL tot gevolg gehad. Op 5 februari jl. is de Kamer hierover geïnformeerd³.

Sinds de brief van februari is ook voor viaduct N445 tussen begin maart en eind juni de snelheid teruggebracht naar 80 km/u, omdat er naast de constructiefouten betonschade is geconstateerd. Naar aanleiding van de betonschade bij dit viaduct, zijn er betoninspecties bij de andere viaducten uitgevoerd. Uit deze inspecties is bij de andere viaducten ook betonschade naar voren gekomen. Daarop heeft Infrasppeed op 10 juli jl. op vijf viaducten de snelheid verlaagd naar 80 km/u. ProRail verwacht dat deze

¹ Kamerstuk II, 22 026, nr.520

² Zettingen zijn horizontale en/ of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging

³ Kamerstuk II, 29 026, nr. 523

snelheidsverlaging een negatieve impact van twee à drie minuten op de reistijd heeft. ProRail en Infrasppeed werken aan het herstel van de betonschade, zodat de snelheid weer verhoogd kan worden naar 120 km/u. De verwachting is nu dat dit begin 2025 gereed is.

ProRail werkt samen met Infrasppeed hard aan de maatregelen voor herstel, zodat er weer 300 km/u gereden kan worden. Dit betreft aanpassingen aan de viaducten om de constructiefouten te herstellen en bij viaduct Zuidweg ingrijpende herstelmaatregelen om de zettingsproblematiek aan te pakken. Het landhoofd van Zuidweg moet volledig vernieuwd worden. Voor de zettingsproblematiek die op verschillende locaties speelt is reeds geld beschikbaar gesteld (zie verderop). ProRail en Infrasppeed hebben in de afgelopen periode nader onderzoek gedaan naar het herstel van de constructiefouten, de bijkomende betonschade wordt hier ook in beschouwd. Als er meer duidelijk is over hetgeen noodzakelijk is aan herstelmaatregelen en over de kosten hiervan, zal ik u hierover informeren. Indien nodig overweeg ik om hierop nog een second opinion te laten uitvoeren. De voorbereidingen voor de ingrijpende herstelmaatregelen, zoals het ontwerp en voorbereiding voor de realisatie, kosten tijd. Voor het herstellen van het landhoofd bij Rijpwetering is een buitendienststelling van minstens twee weken nodig, die gepland moet worden in overleg met vervoerders. ProRail heeft aangegeven dat het herstel daarom pas op z'n vroegst in het voorjaar van 2026 kan plaatsvinden. Ik roep Infrasppeed en ProRail op alles op alles te zetten om dit zo snel mogelijk te realiseren. Tot dit definitieve herstel heeft plaatsgevonden, zal helaas rekening moeten worden gehouden met snelheidsbeperkingen.

Vervoer en prestaties

In 2023 waren de prestaties op de HSL, met name in het laatste half jaar, onder de maat. Op de KPI (prestatie-indicator) Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL werd in 2023 met 73,6% onder de bodemwaarde van 82,1% gescoord. In de Kamerbrief over de jaarverantwoording van NS en ProRail⁴ is de Kamer geïnformeerd over de prestaties in 2023 en is geschreven dat NS en ProRail een boete hebben gekregen voor het niet halen van de bodemwaarde op de HSL.

Ook in het eerste kwartaal van 2024 liggen de prestaties met een gemiddelde van 60,8% onder de bodemwaarde. Dit komt onder andere door verdere snelheidsbeperkingen, problemen met materieelbeschikbaarheid en de dienstregeling rondom de werkzaamheden op Schiphol. De grootste impact heeft het verlagen van de snelheid naar 120 km/u vanaf eind januari 2024 op een deel van de HSL, waardoor er extra rijtijdverlies is. Daarnaast reed begin 2024 de treindienst tussen Den Haag en Rotterdam tijdelijk niet vanwege beperkte materieelbeschikbaarheid. Verder is er, om de robuustheid van de dienstregeling te vergroten, vanaf 26 februari 2024 één keer per uur een trein tussen Amsterdam en Breda uit de planning gehaald. De verwachte impact van de nieuwe snelheidsverlaging zal twee à drie minuten zijn. De mogelijke gevolgen hiervan voor de dienstregeling voor 2025 worden op dit moment door NS en ProRail in kaart gebracht

Over de voortgang van de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG) op de HSL-Zuid is de Kamer al op 17 mei 2024 via de Verantwoordingsbrief geïnformeerd⁵.

⁴ Kamerstuk II, 29 984, nr.1201

⁵ Kamerstuk II, 29 984, nr.1201

Ontwikkelingen infrastructuur

Verbetermaatregelen € 60 miljoenpakket

Er is bij de begroting 2018 € 60 mln. beschikbaar gesteld om de complexiteit van de HSL te verminderen en de prestaties te verbeteren.⁶ Sinds de vorige Kamerbrief over de voortgang van HSL-Zuid 2023⁷, is ten laste van dit budget de bouw van windschermen bij Bleiswijk afgerond. Ook de uitvoering van het verwijderen van de fasescheiding⁸ is ten laste van dit budget succesvol verlopen. Het project waarbij een serie aanpassingen aan het European Rail Traffic Management System (ERTMS-systeem, de standaard voor treinbeveiliging in Europa) wordt gedaan, wordt nog uitgevoerd.

Geluidmaatregelen

Het project om geluidshinder door de HSL te verminderen is afgerond, behalve de aanpassingen van de geluidsschermen bij Rijpwetering. De werkzaamheden bij Rijpwetering kunnen pas worden uitgevoerd na het oplossen van de zettingsproblematiek bij Rijpwetering, waarover verderop in deze brief wordt geschreven.

Het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd na klachten van omwonenden na het plaatsen van nieuwe geluidsschermen bij Bergschenhoek is afgerond. TNO heeft geconcludeerd dat na het plaatsen van nieuwe geluidsschermen aan de kant van Berkel, er op bepaalde plaatsen een vermindering tot een zeer beperkte toename in geluid is in Bergschenhoek (-1 tot en met een enkele uitschieter tot 3 dB). Omdat dit verschil in af- of toename van geluid niet tot nauwelijks hoorbaar is, verklaart dit niet de klachten van de omwonenden. Het ministerie en ProRail concluderen dat deze uitkomst geen reden geeft om de geluidsschermen aan te passen. De bewoners worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.

Zettingen

Op verschillende delen van de HSL zijn vervormingen van de baan opgemerkt, omdat de grond daar bepaalde eigenschappen heeft, waardoor die steeds verplaatst. Deze zogenaamde zettingsproblematiek speelt op een aantal locaties van de HSL-Zuid: Rijpwetering, Schuilingervliet, Westrik en Oude Terp. Eind 2021 is € 96 mln. incl. BTW extra beschikbaar gesteld voor de aanpak hiervan, waarmee het totaal op € 122 mln. komt⁹.

Op de problematiek bij het viaduct Zuidweg (Rijpwetering) zijn herstelwerkzaamheden in voorbereiding. Dit betreft onder andere het aanpassen van het landhoofd van het viaduct, het plaatsen van damwanden en het opspuiten van zand onder het viaduct.

Bij Schuilingervliet zijn er al verschillende werkzaamheden uitgevoerd. De werkzaamheden hebben echter niet altijd en overal het gewenste effect. Daarom is er een onderzoeksproject gestart waarin gezocht wordt naar alternatieve constructies en/ of maatregelen, zodat de ondergrond voor de langere termijn weer stabiel wordt. Voor Westrik wordt de spoorligging gemonitord en hersteld wanneer dat nodig is.

Bij Oude Terp speelt dat er bij de aanleg van de HSL-Zuid materiaal onder de baan is gebruikt dat door opname van vocht uitzet. Daardoor is het

⁶ Kamerstuk, 22 026, nr. 505

⁷ Kamerstuk II, 22 026, nr.522

⁸ Fasescheiding is nodig bij wisselspanning, om kortsluiting te voorkomen.

⁹ Kamerstukken II, 2021/22, 35 925 A, nr. 24

spoor plaatselijk verhoogd. Er wordt een onderzoek voorbereid om te kijken welke passende maatregelen getroffen kunnen worden.

Ten slotte

Voor de (internationale) treinreizigers die gebruik maken van de HSL-Zuid is het erg vervelend dat er problemen zijn met de kwaliteit van de infrastructuur en dat de instroom van de nieuwe trein, de ICNG, langer duurt dan verwacht. Daarmee kan aan de reizigers helaas niet de service worden geboden die daarvan mag worden verwacht. NS en ProRail doen hun uiterste best om de overlast te beperken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen