



Aan Staatssecretaris

nota

Kamerbrief voortgang HSL 2024

TER BESLISSING

Datum

12 juli 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/132132

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Beslistermijn

20-08-2024

Bijlage(n)

2

Aanleiding

De Kamer heeft verzocht om jaarlijks geïnformeerd te worden over het vervoer over de Hogesnelheidslijn Zuid (HSL-Zuid) en de belangrijkste restpunten van de aanleg van de HSL-Zuid¹. De HSL-Zuid is de voor hoge snelheden (300 km/u) geschikte spoorlijn die Schiphol via Rotterdam en Breda verbindt met België. Deze lijn is sinds 2009 in gebruik.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

1. in te stemmen met het versturen van de bijgevoegde Kamerbrief aan de Kamer. In deze brief gaat u in op het prestaties op de HSL-Zuid, de infrastructuur en in het bijzonder de recente snelheidsbeperking; en
2. in te stemmen met de lijn om geen maatregelen te treffen naar aanleiding van het geluidsonderzoek door TNO bij Bergschenhoek.

Kernpunten

Tijdelijke snelheidsbeperking

Bij de bouw van tien viaducten tussen de Tunnel Groene Hart en Hoofddorp zijn constructiefouten gemaakt. Dit heeft geleid tot een snelheidsbeperking naar 120 km/u. Op 5 februari jl. is de Kamer hierover geïnformeerd². Daarnaast is recent betonschade geconstateerd bij een vijftal viaducten. Op 10 juli jl. is op deze viaducten de snelheid verlaagd naar 80 km/u. Door middel van de Kamerbrief informeert u de Kamer hierover. ProRail verwacht dat deze snelheidsverlaging een aanvullende impact van twee à drie minuten op de reistijd heeft. Er zijn geen treinen uit de dienstregeling gehaald tot zover.

ProRail werkt samen met Infrasppeed hard aan de maatregelen voor herstel, zodat er weer 300 km/u gereden kan worden. Naar verwachting zullen hiervoor ingrijpende maatregelen genomen moeten worden, vooral bij Rijkswatering waar ook de zettingsproblematiek³ speelt (zie verderop). Daardoor kan waarschijnlijk op z'n vroegst in het voorjaar van 2026 weer met hogere snelheid gereden worden bij Rijkswatering. ProRail en Infrasppeed werken aan het herstel van de betonschade, zodat de snelheid weer verhoogd kan worden naar 120 km/u. De verwachting nu is dat dit begin 2025 gereed is. Over de totale kosten wordt meer

¹ Kamerstuk II, 22026, nr. 520

² Kamerstuk II, 29984, nr. 1201

³ Zettingen zijn horizontale en/ of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging.

bekend als de definitieve herstelmaatregelen duidelijk zijn. Dan wordt de Kamer hier over geïnformeerd. Voor de zettingsproblematiek is reeds geld beschikbaar, voor het herstel van de constructiefouten is nog geen budget beschikbaar. Er kan ook een second opinion overwogen worden op de aanpak, planning en de kosten. Tot het definitieve herstel heeft plaatsgevonden zal rekening moeten worden gehouden met snelheidsbeperkingen (zie bijlage voor een meer uitgebreide toelichting).

Prestaties

Voor de HSL-Zuid gelden specifieke prestatie-indicatoren. De prestaties op de HSL waren vanaf half 2023 ondermaats. En ook nu zijn deze niet op orde. U verwijst in bijgaande Kamerbrief naar de jaarverantwoordingsbrief van ProRail en NS, waarin uw voorganger de Kamer geïnformeerd heeft over de sancties vanwege het niet halen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator en over de voortgang van de instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG).⁴ Voor de prestaties op de HSL-Zuid wordt o.a. gekeken naar de KPI Reizigerspunctualiteit 5 minuten (dat wil zeggen dat reizigers niet meer dan 5 minuten vertraging hebben ten opzichte van hun geplande reis). Het niet halen van de bodemwaarde komt onder andere door de tijdelijke snelheidsbeperkingen bij Rijpwetering, de materieelbeschikbaarheid en werkzaamheden.

Wat betreft de materieelbeschikbaarheid geldt dat de nieuwe trein op de HSL, de Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG) vertraagd instroomt, terwijl de oude trein (de TRAXX) al aan het uitstromen is. Vanwege de beperkte materieelbeschikbaarheid is de dienstregeling in 2024 aangepast. Wel laat de ICNG steeds betere prestaties zien en zijn het Proefbedrijf in België (testen zonder reizigers) en de opleidingen voor de machinisten inmiddels gestart.

Infrastructuur

U informeert de Kamer over wat er sinds de vorige Kamerbrief⁵ is gebeurd met de uitvoering van het €60 miljoen-pakket (verbetermaatregelenpakket voor de infrastructuur van de HSL-Zuid). Over de zettingen⁶ laat u de Kamer weten dat:

- er herstelwerkzaamheden waarbij het viaduct aangepast wordt in voorbereiding zijn bij Rijpwetering,
- de werkzaamheden bij Schuilingervliet volgens planning verlopen en dat daar onderzocht zal worden wat er nog meer gedaan kan worden,
- de spoorligging voor Westrik gemonitord en hersteld wordt wanneer nodig, en dat bij Oude Terp een onderzoek voorbereid wordt om te kijken welke passende maatregelen getroffen kunnen worden om de plaatselijke verhoging van het spoor door vocht tegen te gaan.

Geluid

U informeert de Kamer door middel van de brief ook over het geluidsmaatregelenpakket langs de HSL, in het bijzonder over de uitkomsten en opvolging van het onderzoek naar geluidsoverlast in Bergschenhoek. TNO heeft daar een onderzoek in opdracht van IenW uitgevoerd. Bewoners in Bergschenhoek ervaren meer geluidsoverlast sinds het plaatsen van schermen aan de andere kant van het spoor. Uit het onderzoek volgt dat het plaatsen van de nieuwe geluidsschermen niet de klachten van de bewoners verklaart (-1 dB

Datum

12 juli 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/132132

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

⁴ Kamerstuk II, 29984, nr. 1201

⁵ Kamerstuk II, 22026, nr. 522

⁶ Zettingen zijn horizontale en/ of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging.

met uitschieters naar +3 dB). De uitkomsten zijn besproken met ProRail en de gemeente Lansingerland, waar Bergschenhoek onder valt. Omdat uit het onderzoek blijkt dat de nieuwe geluidsschermen niet de oorzaak zijn van de klachten, is het voorstel om het onderzoek af te ronden en de bewoners over de uitkomsten te informeren (brief directeur OVS; zie bijlage).

Datum

12 juli 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/132132

Opgesteld doorBestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail**Aan**

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

Alle partijen (NS, NMBS, ProRail, Infrasppeed en de reiziger) hebben er belang bij om de reizigers zo snel, probleemloos en veilig als mogelijk van a naar b te brengen. Om dit te kunnen doen, vindt er afstemming plaats tussen NS, ProRail en IenW door middel van maandelijkse alliantieoverleggen. Tweemaal per jaar is er een stuurgroep waarbij ook Infrasppeed en ILT aanwezig zijn.

Er zijn Kamervragen gesteld door lid De Hoop over de verdere verlaging van de snelheid op de HSL.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief voortgang HSL-Zuid	
03	Slotbrief onderzoek geluid Bergschenhoek	

Bijlage

Toelichting beheer en onderhoud Hogesnelheidslijn

De HSL is een uniek stuk spoor in Nederland. Het 125 km lange spoor is aangelegd om een maximumsnelheid van 300 km/u mogelijk te maken. In 2000 is de bouw van de HSL van start gegaan en in 2001 heeft de Staat een contract met Infrasppeed gesloten voor de aanleg van de bovenbouw van de HSL en voor het onderhoud van zowel de onderbouw als de bovenbouw⁷ tot en met maart 2031. ProRail voert namens de Staat het contractmanagement uit op het contract van de Staat met Infrasppeed. IenW is eigenaar van de HSL-assets en HSL is onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur, welke onder de beheerconcessie van ProRail valt.

Toelichting stand van zaken tijdelijke snelheidsbeperking

Op de HSL is bij tien viaducten tussen Hoofddorp en de Groene Hart tunnel sprake van technische problemen. Deze viaducten behoren tot de onderbouw van de HSL. Bij de bouw van deze viaducten blijken constructiefouten te zijn gemaakt. Viaduct Zuidweg, één van deze tien viaducten liggend ter hoogte van Rijpwetering, is sinds de aanleg van de HSL als gevolg van de zettingen en grondverplaatsingen een bekende probleemlocatie. Hier spelen drie aanvullende problemen door deze zettingen en grondverplaatsingen: een beschadigd landhoofd (zuidzijde), overbelaste fundering (zuidzijde) en te weinig zand onder de betonplaten aan weerszijden van het viaduct. Om de veilige berijdbaarheid te waarborgen, zijn er vanaf 2020 verschillende periodes snelheidsbeperkingen ingevoerd op dit viaduct.

In het najaar van 2022 heeft Infrasppeed, naar aanleiding van aangetroffen scheuren in lasnaden van de dwarsfixaties, besloten om bij het viaduct Zuidweg over 2 km de snelheid te verlagen naar eerst 40 en later 80 km/u. Toen duidelijk werd dat deze scheuren het gevolg waren van de hiervoor genoemde constructiefouten, is voor de overige 9 viaducten uit hetzelfde bouwcluster een snelheidsbeperking van 160 kilometer per uur ingevoerd over een lengte van 12 km.

Begin van dit jaar is de snelheidsbeperking van 160 km/u verder verlaagd naar 120 km/u. Deze aanvullende snelheidsverlaging is het gevolg van nader onderzoek dat heeft plaatsgevonden als onderdeel van de activiteiten om de snelheid terug te kunnen brengen naar 300 km/u. Uit deze Quick Scan bleek dat, zonder aanvullend gedetailleerd onderzoek en/of maatregelen, het op dat moment niet aantoonbaar veilig is om 160 km/u te blijven rijden op vijf viaducten.

Vervolgens is bij één van de viaducten bij de N445 betonschade geconstateerd. Dit is inmiddels verholpen, echter heeft dit geleid tot betoninspecties bij de andere viaducten. Hieruit is betonschade naar voren gekomen bij vijf andere viaducten en hierop heeft Infrasppeed besloten om op 10 juli jl. de snelheid op die 5 viaducten verder te laggen naar 80 km/u per uur.

Datum

12 juli 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/132132

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

⁷ De onderbouw omvat de fundering voor de HSL-Zuid en de bruggen en tunnels. De bovenbouw betreft o.a. de rails, de bovenleidingen, het communicatie-, beveiligings- en signaleringssysteem.