

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2333

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de nieuwe snelheidsverlaging op de HSL* (ingezonden 11 juli 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 augustus 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de nieuwe snelheidsverlaging op de HSL?^{1, 2}

Antwoord 1

ProRail heeft mij hiervan op de hoogte gesteld. De Kamer is over de stand van zaken geïnformeerd in de Kamerbrief Voortgang HSL-Zuid 2024³.

Vraag 2

Deelt u de zorgen over deze nieuwe snelheidsverlaging als gevolg van de scheurtjes in de viaducten?

Antwoord 2

Ik betreur het zeer dat de snelheid opnieuw verlaagd is en het baart mij inderdaad zorgen.

Vraag 3

Wat zijn precies de «nieuwe conclusies» die getrokken zijn uit de recente onderzoeken naar de constructieve ontwerpfouten bij tien viaducten?

Antwoord 3

Ik begrijp van ProRail dat er vanaf het aantreffen van de betonschades in februari 2024 onderzoeken liepen naar de veiligheid om met 120 km/u te blijven rijden op de viaducten met schade. Deze onderzoeken stellen dat de veilige berijdbaarheid gegarandeerd is bij 120 km/u, indien het beton functioneel is. Infraspeed concludeert dat bij de geconstateerde betonschade

¹ ProRail, 9 juli 2024, «Opnieuw snelheidsverlaging op de HSL,» www.prorail.nl/nieuws/opnieuw-snelheidsverlaging-op-de-hsl

² NOS, 9 juli 2024, «Snelheid op HSL verder omlaag: nog maar 80 kilometer per uur bij vijf viaducten,» nos.nl/artikel/2528184-snelheid-op-hsl-verder-omlaag-nog-maar-80-kilometer-per-uur-bij-vijf-viaducten

³ Kamerstukken II, 22 026, nr. 524

geen sprake is van functioneel beton en dat daarmee de veilige berijdbaarheid onvoldoende aangetoond kon worden en heeft daarom de snelheid verder verlaagd naar 80 km/u.

Vraag 4

Wat is de oorzaak van de constructieve ontwerpfout? Zijn er verkeerde berekeningen gemaakt, zijn de normen veranderd, was er sprake van communicatiefouten tussen betrokken partijen of welke andere oorzaak is er aan te wijzen? Wordt er nader onderzoek gedaan naar de precieze oorzaak?

Antwoord 4

ProRail voert hier onderzoek naar uit, daarbij wordt samengewerkt met de TU Delft.

Vraag 5

Wat moet er concreet gebeuren om deze constructieve ontwerpfouten te herstellen?

Antwoord 5

ProRail doet op dit moment in samenwerking met Infrasppeed en ingenieursbureaus onderzoek naar de oplossingen voor de scheurtjes in de dwarsfixaties en de betonschade bij de dwarsfixaties. Voor het herstel van de constructieve ontwerpfouten is eerst tijdelijk herstel van de betonschade en dwarsfixaties nodig. Tegelijkertijd wordt gezocht naar een definitieve oplossing, wat per viaduct om maatwerk vraagt. Uiteindelijk zullen de foutief ontworpen dwarsfixaties volledig moeten worden vervangen met een nieuw ontwerp. Bij viaduct Zuidweg speelt ook nog de zettingsproblematiek waarvoor ook maatregelen getroffen moeten worden om dit te herstellen.

Vraag 6

Wat zijn de te verwachten kosten van het herstel van de constructieve ontwerpfouten?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in de Kamerbrief Voortgang HSL-Zuid 2024 is dit nog niet bekend.

Vraag 7

Wie is precies verantwoordelijk en aansprakelijk voor de ontstane constructieve ontwerpfouten? En wie moet de herstellkosten betalen?

Antwoord 7

Op dit moment wordt nog onderzoek gedaan door ProRail, in samenwerking met de TU Delft, naar de oorzaak van de constructiefouten. Daarom kan hier op dit moment nog niet nader op worden ingegaan. De kosten worden in eerste instantie betaald door de Staat.

Vraag 8

Wat is het plan van aanpak en de planning voor het herstel van de constructieve ontwerpfouten en de daardoor ontstane scheurtjes in de viaducten?

Antwoord 8

Het herstel van viaduct Zuidweg kan op zijn vroegst plaatsvinden in 2026. Aan de planning van de overige viaducten wordt hard gewerkt. ProRail streeft om de benodigde werkzaamheden voor de overige viaducten zo veel mogelijk te laten plaatsvinden tijdens de buitendienststelling die nodig is voor viaduct Zuidweg of tijdens reguliere weekend-buitendienststellingen, zodat hinder voor reizigers zo veel mogelijk wordt beperkt.

Vraag 9

Wat doet u concreet om het herstel van de constructieve ontwerpfouten te bespoedigen en om de vertraging voor reizigers zoveel mogelijk te beperken?

Antwoord 9

Er is hierover intensief contact met ProRail en NS om te kijken wat hierin mogelijk is, zodat het herstel wordt bespoedigd en de vertraging zo veel mogelijk wordt beperkt.

Vraag 10

Kunt u aangeven hoeveel minuten vertraging treinen op het traject Schiphol-Rotterdam Centraal oplopen nu zij – opnieuw – te maken krijgen met snelheidsverlagingen? En hoe groot is de totaal opgelopen vertraging van de opeenvolgende snelheidsverlagingen in vergelijking met de oorspronkelijke snelheid van 300 km per uur op dit traject?

Antwoord 10

Het aanvullende rijtijdverlies, ten opzichte van de eerder ingestelde snelheidsverlaging in februari 2024⁴, is 2 tot 3 minuten. Het totale rijtijdverlies verschilt per richting en per type materieel i.v.m. de snelheid waarmee de verschillende materieeltypen kunnen rijden. Van Schiphol naar Rotterdam is de vertraging 4,5 tot 6,5 minuten. Van Rotterdam naar Schiphol is de vertraging 6,5 tot 9,5 minuten.

Vraag 11

Wat zijn de concrete (te verwachten) gevolgen voor de dienstregeling op de HSL? Kunt u hierbij specifiek ingaan op de frequenties van de Intercity Direct treinen en de internationale treinen die over dit traject rijden?

Antwoord 11

NS heeft per 5 augustus aanpassingen in de huidige dienstregeling doorgevoerd: om de vertraging deels in te kunnen lopen, zet NS tussen Amsterdam en Breda zo veel als mogelijk ICNG-treinen in over de HSL in plaats van TRAXX-treinen. Ook is waar mogelijk extra reistijd verwerkt in de dienstregeling. NS geeft echter aan dat de treinen die over de HSL rijden desondanks met meer vertraging arriveren op het station. Daarnaast zal de impact van vertragingen groter zijn dan voor de instelling van de snelheidsverlaging op 10 juli. Op dit moment onderzoekt NS nog de impact voor 2025 en 2026.

Vraag 12

Wat zijn de concrete gevolgen voor de spreiding van reizigers over de treinen (zowel op de HSL als op de route via Leiden C) mochten er in een aangepaste dienstregeling minder Intercity Direct treinen gaan rijden? Dringt u in dat geval bij NS aan op de inzet van langere treinen, zodat de zitkans voor reizigers gelijk blijft?

Antwoord 12

NS onderzoekt op dit moment de impact, waarin deze overwegingen altijd meegenomen worden. De wijzigingen in aankomst-, vertrek- en rijtijden van de HSL-treinen zijn beperkt tot enkele minuten. Vooralsnog wijzigt ook de frequentie van de HSL-treinen niet. Daarom verwacht NS dat er geen significante verschuiving plaatsvindt in reizigersstromen van de HSL naar de Oude Lijn (via Leiden) of vice versa. De afspraken voor zitplaatskans wijzigen niet.

Vraag 13

Worden alternatieve routes overwogen – bijvoorbeeld door een deel van treinen via het traject Schiphol-Leiden C-Rotterdam C te laten rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Vooralsnog zijn de frequenties van de HSL-treinen ongewijzigd. Daarom is er geen aanleiding om alternatieve routes te overwegen. Overigens hebben omleidingen meestal een negatieve impact op andere trajecten.

⁴ Kamerstuk II, 29 026, nr. 523

Vraag 14

Klopt het dat reizigers ook na deze nieuwe snelheidsverlaging een toeslag moeten blijven betalen voor het gebruik van de Intercity Direct over de HSL? Vindt u dit nog steeds uit te leggen, nu de vertraging verder toeneemt?

Antwoord 14

De reden dat NS de HSL-toeslag hanteert is dat de reiziger extra betaalt voor een snellere verbinding Schiphol-Rotterdam. Ook met deze nieuwe, tijdelijke snelheidsverlaging blijft de reistijd over de HSL (veel) korter dan via het conventionele spoor. De toeslag zorgt er voor dat reizigers worden gespreid over deze twee mogelijke routes Schiphol-Rotterdam. Als de toeslag eraf zou worden gehaald, zou dit gevolgen kunnen hebben voor de drukte in de treinen. Bovendien zou NS inkomsten derven terwijl haar kosten voor de HSL gewoon doorlopen. Er zijn geen middelen beschikbaar om NS voor de daardoor gederfde inkomsten te compenseren.

Vraag 15

Blijft de vergoeding die NS en de overige vervoerders moeten betalen voor het gebruik van de HSL hetzelfde nu er meer vertraging ontstaat en er mogelijk minder treinen over de HSL gaan rijden?

Antwoord 15

Ja, deze blijft hetzelfde.

Vraag 16

Kunt u bovenstaande vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

Antwoord 16

Ja.