

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

1712

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Knullig: waarom storm toch voor hinder zorgt op HSL ondanks windschermen»* (ingezonden 22 januari 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 februari 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Knullig: waarom storm toch voor hinder zorgt op HSL ondanks windschermen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat door het niet aanpassen van de windwaarschuwingssystemen treinen niet konden rijden op de hogesnelheidslijn tijdens harde wind bij de Moerdijkbrug op 21 januari 2021? Zo ja, waarom is dit systeem niet aangepast? Zo nee, waardoor dan wel?

Antwoord 2

Ja dit klopt. De overlast is echter beperkt gebleven omdat het vooral hard waaide in de nachtelijke uren. Slechts enkele treinen in de vroege ochtend zijn hierdoor geraakt.

Het effect van een windwaarschuwing is dat treinen met een lagere snelheid, of niet meer, mogen rijden omwille van de veiligheid. Bij welke hoeveelheid wind gewaarschuwd dient te worden, is afhankelijk van het meest windgevoelige punt op het HSL traject. Op de zuidsectie van de HSL was dat voorheen de brug over het Hollandsch Diep. Na plaatsing van de windschermen op de Brug Hollandsch Diep is dat de brug over de Mark. De normen van het windwaarschuwingssysteem moeten nog aangepast (herijkt) worden aan de brug over de Mark, het nieuwe meest windgevoelige punt.

ProRail werkt sinds oktober in overleg met de ILT aan de aanpassing van de normen. Het windwaarschuwingssysteem is uniek in Nederland en het opstellen van de juiste onderbouwing voor het aanpassen van de normen is

¹ Treinreiziger.nl, 21 januari 2021 (<https://www.treinreiziger.nl/waarom-storm-toch-voor-hinder-zorgt-op-hsl-ondanks-windschermen/>).

daardoor complex en kost tijd. ProRail verwacht de normen, mits de externe beoordelaar zijn akkoord geeft, binnen enkele weken te kunnen aanpassen. Om de volledige baten van de nieuwe windschermen te kunnen benutten moeten vervolgens nieuwe windmeters worden geplaatst en gekalibreerd, ter hoogte van het nieuwe meest windgevoelige punt. Voor deze kalibratie is het nodig om in een groot aantal weersomstandigheden windmetingen uit te voeren. Dit kost daardoor 1 tot 2 jaar.

Vraag 3

Kunt u toelichten wie ter verantwoording geroepen kan worden in de huidige publiek-private samenwerkingsconstructie (pps-constructie) op beschikbaarheid van de baan? Is dit ook het geval bij windstremmingen?

Antwoord 3

Onder de PPS constructie van de HSL-Zuid is Infrasppeed in opdracht van IenW verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur. Hierbij is een aantal zaken afgesproken waar Infrasppeed contractueel niet voor verantwoordelijk kan worden gehouden. Het windwaarschuwing systeem is er daar één van. De verantwoordelijkheid van een veilige werking hiervan ligt bij ProRail.

Vraag 4

Ziet u mogelijkheden om de snelheid van treinen op dit traject te verhogen, nu er windschermen zijn geplaatst?

Antwoord 4

Zodra de normen van het wind waarschuwingssysteem zijn aangepast, zal er door de treinen ook bij harde wind vaker met normale snelheid kunnen worden gereden. De volledige baten van nieuwe windschermen worden benut met het plaatsen en kalibreren van de te plaatsen windmeters. Verhoging van de snelheid op het HSL-traject vindt plaats na volledige instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG).

Vraag 5

Wat is de huidige stand van zaken rondom de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG)?

Antwoord 5

Afgelopen voorjaar heb ik uw Kamer geïnformeerd over dat NS, mede vanwege de impact van COVID-19, niet meer kan voldoen aan de concessie-verplichting om de ICNG op het traject Amsterdam-Breda in dienstregelingsjaar 2021 volledig te laten instromen. Ik heb uw Kamer gemeld dat de instroom in 2021 nog wel start, maar naar verwachting van NS in de loop van 2022 kan worden afgerond.²

Vraag 6

Ziet u mogelijkheden om de snelheid van de ICNG op het baanvak van de HSL-zuid eerder te verhogen dan 2023?

Antwoord 6

NS kan het besluit over de verhoging van de snelheid op de HSL naar 200 km/uur pas nemen wanneer alle huidige treinen zijn vervangen en na afronding van het proefbedrijf. Bij het proefbedrijf worden alle processen in Nederland die zich rond de toekomstige inzet van de trein gaan afspelen uitvoerig getest. Met dit uitgebreide testprogramma kunnen kinderziektes zoveel mogelijk opgespoord en opgelost worden voordat de trein ingezet wordt in de dienstregeling. Dit gebeurt op basis van voldoende ervaring in de reizigersdienst en een voldoende onderbouwd ingebruiknameadvies. Dit is in lijn met de aanbevelingen uit de Parlementaire Enquête Fyra. NS zal eerst zonder reizigers testen, daarna met reizigers en als bekend is hoe de trein het in de praktijk doet en alle treinen vervangen zijn, zal de snelheid worden verhoogd. Dat houdt in dat de snelheidsverhoging per start van dienstregeling

² Kamerstuk 29 984, nr. 898, Midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail, 11 juni 2020.

ling 2023 zal plaatsvinden, of eerder indien blijkt dat de treindienst met ICNG voldoende betrouwbaar is en een tussentijdse aanpassing in dienstregeling 2022 mogelijk is.³

³ Kamerstuk 29 984, nr. 898, Midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail, 11 juni 2020.