

Vergaderjaar 2022–2023

**22 026**

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

**Nr. 522**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2023

Zoals uw Kamer heeft verzocht, informeer ik u jaarlijks over het vervoer over de HSL-Zuid en over de belangrijkste restpunten met betrekking tot de aanleg van de HSL-Zuid.<sup>1</sup> Graag breng ik uw Kamer met deze brief op de hoogte van de actualiteiten en ontwikkelingen op het gebied van het vervoer over en de infrastructuur van de HSL-Zuid. Over de voortgang van de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie op de HSL-Zuid heb ik uw Kamer 18 april jl. geïnformeerd.<sup>2</sup>

#### **Vervoer en prestaties over de HSL-Zuid**

De prestaties op de HSL-Zuid zijn in 2022 gedaald ten opzichte van 2021. De KPI «Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL» ligt met 82,0% in 2022 net onder de bodemwaarde van 82,1%. Als een bodemwaarde uit de concessie niet wordt gehaald, moeten NS en ProRail een geldsom voldoen, tenzij er voor het niet halen van een bodemwaarde een rechtvaardigingsgrond bestaat. Uit een analyse van NS en ProRail blijkt dat voor het niet halen van deze bodemwaarde op de genoemde KPI een rechtvaardigingsgrond van toepassing is. Een tijdelijke snelheidsbeperking ter hoogte van het viaduct Zuidweg in Rijpwetering heeft geleid tot een score onder de bodemwaarde. Dit heb ik ook in de Kamerbrief over de jaarverantwoording ProRail en NS nader toegelicht.<sup>3</sup> Vanwege de rechtvaardigingsgrond heb ik besloten NS en ProRail geen boete op te leggen voor het niet halen van de KPI.

Daarnaast heeft NS de dienstregeling op de HSL aangepast vanwege personeelstekorten. Over de aanpak van het personeelstekort heb ik uw

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 520

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1097

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1102

Kamer op diverse momenten op de hoogte gebracht.<sup>4</sup> Voor de dienstregeling op de HSL betekent dit concreet dat tussen Breda en Rotterdam de frequentie is verlaagd van vijf naar drie treinen per uur (de 900-serie rijdt niet tussen Rotterdam en Breda). Tussen Amsterdam en Rotterdam is de frequentie in de avond en in het weekend verlaagd (dan rijdt de 900-serie helemaal niet). NS spant zich in om de frequenties op de HSL vanaf begin komend jaar weer te verhogen en onderzoekt de mogelijkheden om dit najaar enkele treinen op de drukke momenten toe te voegen om de vervoerscapaciteit tussen Breda en Rotterdam te verhogen.

## **Ontwikkelingen infrastructuur**

### *Verbetermaatregelen HSL*

Er is € 60 mln. beschikbaar gesteld voor maatregelen die op korte en middellange termijn de complexiteit van de HSL verminderen en de prestaties moeten verbeteren. Ten opzichte van mijn Kamerbrief over de voortgang van de HSL- projecten uit 2022<sup>5</sup> zijn er drie aanvullende projecten in de realisatiefase gestart, te weten windschermen bij Bleiswijk, de SIG-bundel (de standaard voor treinbeveiliging in Europa) waarbij aanpassingen aan het ERTMS<sup>6</sup>-systeem worden gedaan, en de fasescheiding. Deze projecten zorgen voor betere prestaties op de HSL, leiden tot minder uitval en leveren rijtijdwinst op voor treinen tussen Rotterdam en Breda. Daarnaast is er ook budget gereserveerd voor onderzoek naar additionele aanpassingen aan het ERTMS-systeem op de HSL. Hiermee is alle budget belegd.

### *Geluidmaatregelen*

Begin 2023 zijn de laatste werkzaamheden uitgevoerd uit het in 2015 vastgestelde geluidmaatregelenpakket ten behoeve van het verminderen van geluidshinder door de HSL. Het project is daarmee afgerond met uitzondering van de aanpassingen van de geluidsschermen bij Rijpwetering. Deze werkzaamheden kunnen pas worden uitgevoerd nadat de zettingsproblematiek bij Rijpwetering is opgelost. Dit licht ik in de paragraaf hieronder nader toe. Ook loopt er nog een proces ten aanzien van nieuwe klachten van omwonenden bij Bergschenhoek met als oorzaak de nieuw geplaatste geluidsschermen op die locatie. Er is een nader onderzoek ingesteld naar deze klachten.

## **Zettingsproblematiek HSL-Zuid**

Op de HSL-Zuid resteert nog een aantal restpunten met betrekking tot de aanleg. Eén van deze restpunten betreft de zettingsproblematiek op de HSL-Zuid. Het gaat hier om de locaties Rijpwetering, Schuilingervliet, Westrik en Oude Terp.

Hiervoor is in 2022 extra budget uitgetrokken.<sup>7</sup> In de afgelopen periode is er onder andere bij Schuilingervliet verder gewerkt aan bodeminjecties en deze zullen de rest van 2023 en 2024 worden vervolgd. Ook daarna zullen (zoals voorzien) nog vele jaren bodeminjecties en aanvullende maatregelen nodig zijn. Inmiddels is een verkenning gestart om te zoeken naar oplossingen die kunnen zorgen voor stabilisering van de baan bij Schuilingervliet. Bij Westrik zijn in 2022 spoorstaafbevestigingen vervangen door een ander type spoorstaafbevestiging met grotere mogelijkheden om de ligging van de spoorstaaf aan te passen.

<sup>4</sup> Onder andere Kamerstuk 29 984, nr. 1076 en Kamerstuk 29 984, nr. 1089

<sup>5</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 521

<sup>6</sup> European Rail Traffic Management System

<sup>7</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 521

Bij Rijpwetering worden voorbereidingen getroffen om een verankerde dam- of palenwand aan te brengen om de horizontale verplaatsing te verminderen. Sinds de tweede helft van 2022 zijn daarbij ook andere, op de aanlegfase terug te voeren, specifieke problemen aan het viaduct Zuidweg in het gebied Rijpwetering geconstateerd. Dit heeft ertoe geleid dat de snelheid die gereden mag worden op deze locatie tijdelijk is teruggebracht naar 80 km/u. Dit heeft zoals eerder in deze brief aangegeven gevolgen voor de prestaties ten aanzien van de Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL en voor het internationale treinverkeer over de HSL. Dit is voor het grootste deel te wijten aan de snelheidsbeperking.<sup>8</sup> Op dit moment werkt ProRail nog aan de veiligheidsonderbouwing om de snelheid in dit gebied te kunnen ophogen naar 160 km/u. Om de snelheid weer te kunnen verhogen naar 300 km/h moeten ingrijpende herstelmaatregelen aan het viaduct worden uitgevoerd. Daarnaast loopt er een onderzoek naar de staat en eventuele herstelmaatregelen van soortgelijke kunstwerken in dit gebied.

## **Overige HSL-gerelateerde onderwerpen**

### *Spoorstaafschade*

Over de uitspraak van het Nederlands Arbitrage Instituut inzake spoorstaafschade HSL-Zuid is uw Kamer eerder geïnformeerd.<sup>9</sup> In het vonnis is bepaald dat de Staat 90% van de spoorstaafschade moet vergoeden aan Infraprovider Infrasppeed. Mijn voorganger heeft destijds ook gemeld in gesprek te gaan met NS over de gevolgen van het vonnis. In de afgelopen periode is er een aantal gesprekken geweest en heeft uitwisseling van relevante documentatie plaatsgevonden. Ik zet deze gesprekken de komende periode verder voort. Uiteraard houd ik uw Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen hieromtrent.

### *GSM-R*

Ook is uw Kamer eerder gemeld dat de Staat en Infraprovider Infrasppeed van mening verschillen over de dienstverlening GSM-R op de HSL-Zuid en specifiek de kosten die Infrasppeed hiervoor moet betalen aan ProRail.<sup>10</sup> Deze dienstverlening is een onderdeel van het contract tussen Infrasppeed en de Staat. Er bestaat al sinds het begin van het sluiten van het contract onduidelijkheid over wat er wel en niet binnen deze dienstverlening valt en welke kosten ProRail hiervoor kan doorbelasten aan Infrasppeed. In overleg met Infrasppeed en ProRail en op basis van een onafhankelijk advies is in gezamenlijkheid besloten om het verschil in kosten voor de periode 2015 – 2031 te delen. Dit betekent dat zowel Infrasppeed als de Staat een extra € 7 mln. inclusief btw en inclusief indexatie uittrekken (tot maart 2031, einde contract) voor de dienstverlening GSM-R. Dit bedrag is binnen het bestaande budget opgevangen. Hiermee is een langlopend dispuut afgerond.

### *Onderzoek integrale safety case HSL (inclusief het rapport «Onderzoek spoorveiligheid HSL-Zuid»)*

Bij de aanleg van de HSL is het integrale veiligheidskader opgesteld (safety case HSL). In het verleden is uw Kamer hierover op de hoogte gebracht.<sup>11</sup> Daarbij is aangegeven dat het van groot belang is om de

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1102

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 516

<sup>10</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nrs. 509 en 514

<sup>11</sup> Onder andere Kamerstuk 22 026, nr. 489

veiligheid van het gehele vervoerssysteem op de HSL-Zuid integraal en in samenhang te waarborgen.

Sindsdien zijn er verschillende ontwikkelingen geweest die aanleiding gaven om het integrale veiligheidskader opnieuw te toetsen. In de eerste plaats zijn de treinintensiteiten en materieelsoorten waarmee de treindienst op de HSL-Zuid wordt uitgevoerd gewijzigd. Er zijn, naast NS Internationaal, ook andere spoorwegondernemingen bijgekomen die gebruikmaken van de HSL-Zuid of die dit graag binnen afzienbare termijn willen doen. Ten slotte is het Europese regelgevingskader met betrekking tot de spoorveiligheid verder ontwikkeld.

Al deze ontwikkelingen tezamen waren voor mij aanleiding om aan het onderzoeksbureau Horvat opdracht te verlenen om mij te adviseren hoe de organisatie voor de integrale spoorveiligheid op de HSL-Zuid beheersbaar in te richten. Horvat concludeert in haar eindrapport, mede op basis van overleg met ProRail, de betrokken spoorwegondernemingen en ILT, dat er twee mogelijkheden zijn voor de organisatie van de spoorveiligheid op de HSL:

1. Een «hybride» combinatie van het oorspronkelijke veiligheidskader, zoals geformuleerd in de Integrale Safety Case HSL-Zuid uit 2008 (Revisie 4, 11 november 2008) en het Europese regelgevingskader met betrekking tot de spoorveiligheid.
2. Migreren naar het huidige Europese regelgevingskader.

Benadrukt moet worden dat bij beide mogelijkheden het feitelijke, huidige veiligheidsniveau gehandhaafd blijft en zelfs verbeterd kan worden, waarbij het vigerende veiligheidsdossier inclusief de safety case van het Infrasppeed Consortium in stand gehouden wordt. Het verschil betreft uitsluitend de wijze waarop dit in procedures en afspraken georganiseerd wordt.

Om dit op een toekomstvaste wijze te organiseren, heb ik gekozen voor een migratie naar het Europese regelgevingskader op dit vlak. Dit borgt de samenhang met de rest van het Nederlandse en het Europese spoorwegnet en is in lijn met de veiligheidsbeheerssystemen van Europese spoorwegondernemingen. Het geeft ook toezichthouder ILT de juiste verantwoordelijkheid. Ik zal dit in goed overleg met de betrokken medeoverheden en de stakeholders in de spoorsector verder vorm gaan geven, zoals ook wordt aanbevolen in het onderzoeksrapport dat als bijlage bij deze brief is toegevoegd.

Ter afsluiting

Met deze brief heb ik u de actualiteiten en aanstaande ontwikkelingen op de verschillende HSL-gerelateerde onderwerpen toegelicht. In lijn met uw verzoek wordt uw Kamer jaarlijks geïnformeerd over de HSL-Zuid en indien van toepassing ook tussentijds.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen