

22 026 Nederlands deel van een
 hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-
 Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens

Nr. 527 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur
en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2025

Op verzoek van de Kamer informeert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) de Kamer jaarlijks over de ontwikkelingen op de HSL-Zuid.¹ In deze vierde brief sinds de beëindiging van de grootprojectstatus wordt ingegaan op de algemene ontwikkelingen van het vervoer en de prestaties en de infrastructuur sinds de Kamerbrief van vorig jaar juli.² Ook wordt er ingegaan op de inbeheersname van de HSL-Zuid en op de toezegging aan het lid Kröger (GL/PvdA) in het notaoverleg ‘Alle seinen op Groen’ van 22 september jl. over Indirecte Kostencompensatie ETS (hierna: IKC-ETS) (Kamerstuk 36 563, nr. 16).³

De afgelopen periode is de Kamer meermaals geïnformeerd over de HSL-Zuid. Zo was er op 13 mei een technische briefing over de tijdelijke snelheidsbeperking op de HSL-Zuid en is de Kamer in mei 2025 over de prestaties van 2024 geïnformeerd.⁴

Vervoer en prestaties

Uit de recent gepresenteerde halfjaarrapportages van NS en ProRail⁵ bleek dat, hoewel de reisrelaties over de HSL-Zuid minder goed presteren dan andere reisrelaties, de prestaties op de HSL-Zuid in het afgelopen jaar fors zijn verbeterd. Dat de reisrelaties over de HSL-Zuid in vergelijking tot andere reisrelaties minder goed presteren, heeft ermee te maken dat de HSL een stuk spoor is met unieke eigenschappen waar, zoals in deze brief beschreven wordt, veel omheen speelt.

Om de prestaties op de HSL inzichtelijk te maken voor 2025, wordt een aangepaste score gebruikt. Met ingang van de HRN-concessie

1 Kamerstuk II, 22 026, nr. 520.

2 Kamerstuk II, 22026, nr. 524

3 TZ202509-153.

4 Kamerstuk II, 29 984, nr. 1244.

5 Kamerstuk II, 29 984, nr. 1267

2025-2033 bestaat de KPI reizigerspunctualiteit HSL-Zuid 5 minuten namelijk niet meer. Echter is in de Kamerbrief over de jaarverantwoording van NS en ProRail over 2024, waarin de Kamer onder andere geïnformeerd werd over de evaluatie van het verbeterprogramma HSL-Zuid⁶, aangegeven dat de prestaties op de HSL-Zuid in 2025 nog gemonitord worden. Een aangepaste score was nodig, omdat ook de lijnvoering over de HSL-Zuid gewijzigd is: Amsterdam Centraal als begin- en eindpunt voor de binnenlandse HSL-treinen is ingewisseld voor doorgaande treinen via Amsterdam Zuid naar Amersfoort en Lelystad. Bovendien rijden er meer treinen naar Brussel. Door de wijziging van de lijnvoering is een één-op-één vergelijking tussen 2024 en 2025 niet goed mogelijk.

Uit de trendanalyse van NS en ProRail naar aanleiding van de aangepaste score werd vanaf het eerste kwartaal van 2025 een verbetering van de prestaties zichtbaar. De aangepaste score kwam uit op ruim 82%; in het tweede kwartaal op ruim 83% en in het derde kwartaal op ruim 84%.

De forse verbetering van de prestaties dit jaar komt vooral door aanpassingen in de software van het materieel, door het verwerken van de tijdelijke snelheidsbeperkingen in de dienstregeling en doordat het makkelijker is om vertragingen in te lopen door het robuuster maken van de dienstregeling. Hierover wordt verderop in deze brief uitgebreider ingegaan.

De prestaties werden in het tweede kwartaal gedrukt door stakingen van vakbonden bij NS en door de verstoring bij Schiphol tijdens de NAVO-top. Verder blijven de vertragingen van inkomende treinen over de Belgische grens en de uitval van treinen door defecten een negatieve invloed hebben op de prestaties. Om het aantal vertragingen dat over de grens ontstaat te verminderen, is er overleg tussen ProRail en de aangrenzende infrastructuurbeheerders en tussen NS (Internationaal) en NMBS.

Intercity Nieuwe Generatie

NS werkt met Alstom verder aan de instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG) en de verbetering van de betrouwbaarheid. Deze instroom vordert gestaag. Inmiddels is

6 Kamerstuk II, 29 984, nr. 1244.

meer dan de helft van het aantal bestelde ICNG's geleverd. Vanaf dienstregeling 2025 rijdt de Eurocity Direct 16 keer per dag tussen Amsterdam en Brussel, waarbij deze sinds april 2025 volledig met de ICNG-België rijdt. Vanaf oktober 2025 is al het oude materieel voor de binnenlandse dienst over de HSL-Zuid (inclusief Den Haag – Eindhoven) ook volledig door ICNG's vervangen. Verschillende aanpassingen in de software hebben geleid tot betere prestaties. Zo is er in de zomer van 2024 een grote software-update geweest, waarin onder andere de problemen met onterechte diagnosemeldingen zijn opgelost. In het voorjaar van 2025 zijn twee kleine software-updates doorgevoerd met diverse verbeteringen, waardoor het aantal vertragingminuten verder is afgenomen. Alstom werkt daarnaast bijvoorbeeld aan een aanpassing van de software zodat de binnendeuren langer openblijven en minder snel in storing gaan.

Eurostar

Op 10 februari jl. zijn op Amsterdam Centraal de tijdelijke faciliteiten voor het beveiligd vertrek van de treinen naar Londen (de UK-terminal) in gebruik genomen. Eurostar is vanaf dat moment gestart met drie directe treinen naar Londen per dag. Sinds september jl. rijdt weer een vierde directe trein per dag naar Londen. IenW, het ministerie van Asiel en Migratie, de Koninklijke Marechaussee en Eurostar zijn momenteel bezig met het opstellen van een nieuw convenant dat vanaf 1 januari 2026 gaat gelden. In dit convenant worden onder meer de afspraken vastgelegd over de inzet van de Koninklijke Marechaussee op de grenscontroles voor de directe trein naar Londen.

Ontwikkelingen infrastructuur

Tijdelijke snelheidsbeperking HSL-Zuid

Begin 2024 is in een onderzoek, uitgevoerd in opdracht van ProRail, aangetoond dat bij tien viaducten tussen Tunnel Groene Hart en Hoofddorp sprake is van zowel constructiefouten als betonschade. Deze constructiefouten zijn tijdens het ontwerp en de bouw van de viaducten gemaakt en komen boven op de al bestaande zettingsproblematiek⁷ bij het viaduct Zuidweg, ter hoogte van Rijpwetering. De combinatie van deze problemen heeft in 2024 geleid tot een verdere verlaging van de snelheid op de HSL-Zuid.

⁷ Zettingen zijn horizontale en/of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging.

De snelheid was al teruggebracht van 300 km/u naar 160 km/u en werd verder verlaagd tot 120 of 80 km/u. Bij het viaduct Zuidweg gold reeds een snelheidsbeperking van 80 km/u. De Kamer is gedurende deze periode meerdere keren geïnformeerd⁸, waaronder middels de eerdergenoemde technische briefing van ProRail.

In 2024 is er intensief gewerkt om de snelheid per 9 december 2024 op de betreffende locaties weer te verhogen naar 120 km/u. De herstelwerkzaamheden aan het beton zijn in april 2025 afgerond.

Om de verhoogde snelheid van 120 km/u op een veilige wijze te handhaven, wordt het viaduct Zuidweg intensief gemonitord met behulp van een meetsysteem. Externe factoren, zoals bijvoorbeeld weersomstandigheden, kunnen echter leiden tot onjuiste meetwaarden. Hierdoor is het in 2025 enkele malen noodzakelijk geweest om automatisch in te grijpen en de snelheid tijdelijk te verlagen. Tegelijkertijd worden visuele inspecties uitgevoerd om de situatie ter plaatse te beoordelen. Na bevestiging van de veiligheid is de tijdelijke snelheidsbeperking steeds weer opgeheven. Diverse verbeteringen aan het meetsysteem hebben het aantal meetfouten inmiddels sterk teruggebracht.

Herstel viaducten

Om de snelheid weer naar 300 km/u te brengen, moeten de tien viaducten worden gereconstrueerd. Dit zal naar verwachting tot 2031 duren, zoals tijdens de technische briefing van ProRail aan de Tweede Kamer op 13 mei jl. is toegelicht.

Bij viaduct Zuidweg zijn verschillende maatregelen nodig voor veilig gebruik bij 300 km/u. Dit zijn: 1) het reconstrueren van het viaduct, waaronder de vervanging van het zuidelijk gelegen landhoofd van het viaduct, 2) het opnieuw ontwerpen en realiseren van de zogeheten dwarsfixatie constructies die op alle tien viaducten met de huidige inzichten te licht zijn ontworpen en 3) het bouwen van een grondkerende constructie in de vorm van een palenwand langs ongeveer 400 meter van de spoorbaan, ter stabilisatie van het baanlichaam en ter voorkoming van grondverplaatsingen.

Voor het herstel van de overige negen viaducten voeren ingenieursbureaus in opdracht van ProRail een probleemanalyse uit, waarna per viaduct een oplossingsrichting wordt verkend. Hierbij wordt gekeken hoe vanuit het perspectief van de reiziger en vervoerder zo snel als mogelijk op een zo groot mogelijk deel van

⁸ Kamerstuk 32 404, nr. 124, Kamerstuk 29 984, nr. 1215, Kamerstuk 36 600 A, nr. 4, Aanhangsel Handelingen II 2023/24, nr. 2333, Kamerstuk 22 026, nr. 525.

de HSL weer 300 km/u gereden kan worden. De verwachting is dat de resultaten van de eerste analyses en ontwerpen van de viaducten in het eerste deel van 2026 kunnen worden afgerond.

Zettingen

Op verschillende delen van de HSL-Zuid zijn vervormingen van de baan opgemerkt, omdat de grond daar bepaalde eigenschappen heeft, waardoor die steeds verplaatst. Deze zogenaamde zettingsproblematiek speelt bij Rijpwetering (zie hierboven), Schuilingervliet, Westrik en Oude Terp. De Kamer is in 2021 geïnformeerd⁹ over het totaalbedrag van € 122 miljoen dat beschikbaar is gesteld voor het oplossen van de zettingsproblematiek op deze locaties. Op dit moment worden daar maatregelen voor getroffen.

Schuilingervliet

Zo zijn er bij Schuilingervliet al verschillende werkzaamheden uitgevoerd om zettingen tegen te gaan. De werkzaamheden hebben echter niet altijd en overal het gewenste effect. Om dit probleem structureel aan te pakken, is een project opgestart dat gericht is op een grondige analyse van de situatie, met als doel om tot een structurele oplossing te komen en daarmee de ondergrond op de lange termijn te stabiliseren.

Westrik en Oude Terp

Voor Westrik wordt de spoorligging gemonitord en hersteld wanneer dat nodig is.

Bij Oude Terp is er bij de aanleg van de HSL-Zuid materiaal onder de baan gebruikt dat door opname van vocht uitzet. Daardoor is het spoor plaatselijk verhoogd. Er wordt momenteel een studie uitgevoerd naar de opties om de zwellingen tegen te gaan.

Verbetermaatregelen €60 miljoenpakket

Er is bij de begroting 2018 €60 miljoen beschikbaar gesteld om de complexiteit van de HSL-Zuid te verminderen en de prestaties te verbeteren¹⁰. Sinds de vorige Kamerbrief over de voortgang van de

⁹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24.

¹⁰ Kamerstuk II, 22 026, nr. 505.

HSL-Zuid uit 2024¹¹ is in juni 2025 het windwaarschuwingssysteem op de HSL-Zuid uitgezet. Vanuit het €60 miljoenpakket zijn de afgelopen jaren op verschillende plekken windschermen geplaatst, waarmee het systeem overbodig werd. In de praktijk betekent dit dat treinen enkel nog bij zeer zware windstoten langzamer hoeven te rijden. Gemiddeld scheelt dit 94 uur aan vertraging per jaar.

Inmiddels is ook het project waarbij een serie aanpassingen aan het European Rail Traffic Management System (ERTMS-systeem, de standaard voor treinbeveiliging in Europa) werd gedaan, afgerond. Dit heeft geleid tot verbetering van de transitie bij de aansluiting bij Zevenbergschenhoek. Op dit moment wordt gewerkt aan de voorbereiding van een eventuele tweede tranche aanpassingen. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden. Omdat dit project sowieso niet meer voor 2027 gerealiseerd zal worden, wordt het budget voor het €60 miljoenpakket verlengd tot en met 2028. Inmiddels is ruim €45 miljoen van het budget besteed.

Inbeheername

Op 31 maart 2031 loopt het contract¹² tussen de Staat en Infrabeheer voor het beheer en onderhoud van de onder- en bovenbouw van de HSL af. IenW heeft ProRail gevraagd om vanaf dat moment de HSL en het beheer en onderhoud hiervan over te nemen. ProRail is al gestart met de voorbereidingen van deze Inbeheername. Dit betreft een omvangrijke opgave: niet alleen onderhoudscontracten gaan over, maar ProRail moet ook de assets opnemen in haar eigen systemen, zoals het veiligheidsbeheerssysteem en systeemintegratie. Daarnaast ligt er na de inbeheername ook op delen een vervangingsopgave tussen 2031-2040, omdat bepaalde systemen na 25 tot 30 jaar einde levensduur zijn. IenW heeft ProRail verzocht om een plan van aanpak voor de Inbeheername en de vervangingsopgave en zal de Kamer informeren over de ontwikkelingen van deze opgave.

Toezegging Indirecte Kostencompensatie ETS

In het notaoverleg 'Alle seinen op Groen' van 22 september jl. is aan het lid Kröger (GL/PvdA) toegezegd dat IenW terug zou komen

¹¹ Kamerstuk II, 22 026, nr. 524.

¹² *Restated Implementation Agreement (RIA) relating to the Hogesnelheidslijn Zuid.*

op de vraag of NS aanspraak maakt op IKC-ETS.¹³ De IKC-ETS-regeling is gericht op energie-intensieve industriële bedrijven om CO₂-weglek te voorkomen. NS valt niet in die doelgroep, maar onder de sector van openbaar vervoer en infrastructuur. NS maakt geen aanspraak op de IKC-ETS.

Tot slot

Sinds de vorige Kamerbrief over de voortgang op de HSL-Zuid uit juli 2024 zijn onder andere de prestaties verbeterd, vordert de instroom van de ICNG gestaag en is de snelheid op de tien viaducten verhoogd naar 120 km/u. Reden dus om tevreden te zijn over de succesvolle inspanningen hiervoor door ProRail en NS. De verwachting is wel dat zij zich hiervoor in blijven zetten. Daarbij zijn onder andere het herstel van de tien viaducten en de inbeheername aandachtspunten om de HSL-Zuid ook in de toekomst optimaal te kunnen blijven benutten. Om dit te kunnen blijven doen en om de infrastructuur en het materieel beter op elkaar aan te sluiten, onderzoekt IenW daarnaast in samenwerking met ProRail hoe de unieke eigenschappen van de HSL verwerkt kunnen worden in een kader.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen

¹³ TZ202509-153.