

Vergaderjaar 2018–2019

22 026

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

Nr. 505

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 september 2018

Met deze brief bied ik uw Kamer de 41^e Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid en de langetermijnvisie HSL-Zuid van NS en ProRail aan¹. Hieronder schets ik de belangrijkste ontwikkelingen rondom de HSL-Zuid en licht ik de VGR en langetermijnvisie nader toe.

Ontwikkelingen vervoer

Er is de afgelopen jaren door NS en ProRail hard gewerkt om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren en dat leidt tot resultaat. In het kader van het gezamenlijke Verbeterprogramma HSL-Zuid is een reeks aan maatregelen uitgevoerd. De gemiddelde prestaties van dit jaar op de HSL-Zuid liggen tot nu toe op alle prestatiegebieden boven de in de concessie afgesproken bodemwaarden.² Bovendien blijkt dat er een toenemende vraag is naar de diensten die worden aangeboden op de HSL-Zuid, zowel voor binnenlands als internationaal vervoer. De afgelopen jaren is de Intercity Den Haag-Eindhoven (2017) over de HSL-Zuid gaan rijden en per april 2018 zijn zowel de Intercity Brussel als Eurostar over de HSL-Zuid geïntroduceerd. Het aanbod van Thalys wordt geoptimaliseerd door vanaf april 2019 Marne la Vallée (Disneyland) en de Luchthaven Charles de Gaulle aan te doen. NS heeft inmiddels de capaciteit van de Intercity Brussel uitgebreid en gaat vanaf 2019 met langere Intercity direct treinen rijden.³

De HSL-Zuid is een complexe lijn, deels bestaand uit HSL-spoor en deels uit conventioneel spoor, met daartussen een aantal spannings- en

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Zie ook de brief over de halfjaarrapportages van NS en ProRail die parallel aan deze brief wordt verstuurd (Kamerstuk 29 984, nr. 791).

³ Kamerstuk 22 026, nr. 489, Kamerstuk 22 026, nr. 504, Kamerstuk 29 984, nr. 762, Kamerstuk 29 984, nr. 769.

veiligheidsovergangen.⁴ Om voor de korte en middellange termijn complexiteit te verminderen en de prestaties te verbeteren is bij de begroting 2018 reeds € 60 mln. vrijgemaakt voor een maatregelenpakket. NS en ProRail verwachten verdere prestatieverbetering van deze infrastructurele maatregelen en van de in dienstregeling 2021 geplande introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG); een treintype dat naar verwachting beter om kan gaan met de complexe infrastructuur dan het huidige TRAXX-materieel.

Langetermijnvisie HSL-Zuid

Naar aanleiding van de prestaties op de HSL-Zuid en de reizigersgroei, hebben NS en ProRail een langetermijnvisie op de HSL-Zuidcorridor opgesteld. Deze bevat een uitwerking van maatregelen waarmee op de lange termijn een vergelijkbaar prestatieniveau als op het Hoofdrailnet (HRN) mogelijk wordt. IenW heeft dit voorstel onlangs ontvangen en u treft het als bijlage bij deze brief aan⁵.

NS en ProRail hebben een analyse gemaakt van de investeringsopties om de complexiteit van de HSL-corridor terug te dringen. Ze stellen op hoofdlijnen drie maatregelen⁶ voor:

- Het *upgraden* van het bestaande ERTMS op de HSL-Zuid naar de nieuwe versie van ERTMS, die ook op het conventionele HRN wordt uitgerold.
- De implementatie van ERTMS op het emplacement Rotterdam (conventioneel spoor).
- Het verplaatsen en vernieuwen van twee van de tien energietransities op de HSL-Zuid, de zogenoemde spanningssluisen.

De langetermijnvisie gaat ervan uit dat zowel het binnenlands vervoer (met het grootste reizigersvolume) als het internationale vervoer profiteert van het verminderen van de complexiteit op de HSL-Zuidcorridor. Immers, zowel binnenlandse als internationale vervoerders hebben op hun route over de HSL-Zuidcorridor te maken met de beveiligings- en energietransities.

Nadere besluitvorming langetermijnvisie

Ik vind het goed dat NS en ProRail met de langetermijnvisie een duidelijke ambitie voor de toekomst neerzetten. Centraal in deze ambitie staat de wens om de HSL Zuid steeds beter te laten renderen en richting 2040 toe te groeien naar een vergelijkbaar prestatieniveau als op het Hoofdrailnet. Dit is in lijn met de aanbevelingen uit de Fyra-enquête (Kamerstuk 33 678, nr. 11). Echter, aan de voorgestelde infrastructurele maatregelen hangt wel een fors prijskaartje. De kosten en baten zullen dus goed moeten worden afgewogen.

Het is daarbij van belang rekening te houden met het effect van het hiervoor genoemde pakket aan maatregelen van € 60 mln. De invulling van dit pakket, waarbij de maatregelen op haalbaarheid, effectiviteit en kosten worden onderzocht, zal in de loop van volgend jaar worden afgerond. Ook het effect van de introductie van de ICNG is van belang. De ICNG is, anders dan de huidige TRAXX-locomotieven, gespecificeerd voor de HSL-Zuid. Hoeveel beter de prestaties hierdoor worden en dus hoeveel

⁴ Kamerstukken 22 026 en 33 678, nr. 495

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁶ De voorlopig geraamde kosten bedragen € 230–300 mln. (excl. BTW) voor de HSL-Zuid en € 250–400 mln. (excl. BTW) voor conventioneel spoor. De totaal voorlopig geraamde kosten betreffen dus 480–700 mln. exc. BTW.

winst er daarbovenop nog te behalen valt door bijvoorbeeld het verplaatsen van de spanningssluizen, zal pas echt duidelijk worden als de ICNG rijdt.

De nadere analyses van deze effecten zijn noodzakelijk om de genoemde kosten-batenafweging te kunnen maken in de context van de dan geldende budgettaire kaders. Op dit moment is de budgettaire ruimte voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen ontoereikend.

Tot slot hebben de voorgestelde uitrol van ERTMS op emplacement Rotterdam Centraal en de mogelijke *upgrade* van het huidige ERTMS op de HSL-Zuid uiteraard een sterke samenhang met het programma ERTMS. Volgens de huidige inzichten zal voor 2030 geen ERTMS worden uitgerold op grote emplacementen, zoals Rotterdam Centraal. In de voortgangsrapportage die ik u in oktober stuur wordt uw Kamer hierover nader geïnformeerd. De mogelijke upgrade van het huidige ERTMS op de HSL-Zuid zal worden gezien in samenhang met de uitrol van ERTMS op HRN-baanvakken die aansluiten op de HSL.

Risico-analyse zettingen en betonproblematiek

Recent onderzoek door ProRail en externe deskundigen laat zien dat het aantal zettingslocaties rond Schuilingervliet in het verslagjaar van de VGR 41 is toegenomen. Verwacht wordt dat de kosten van voorziene herstelmaatregelen (2018–2021) € 27,4 miljoen bedragen in plaats van de eerder (bij VGR 40 (Kamerstuk 22 026, nr. 498)) geraamde € 16 miljoen.

Ik heb u de afgelopen jaren geïnformeerd over de betonkwaliteit van de objecten op de HSL-Zuid. Uit onlangs afgeronde studies blijkt dat de betonkwaliteit van de HSL-Zuid-objecten op orde is^{7, 8}. De prognose is dat de komende decennia geen en daarna zeer beperkte schade zal ontstaan. Op basis van de uitgevoerde kwantitatieve risico-analyse en de beoordeling daarvan door ProRail is de verwachting dat de kosten voor de noodzakelijke nog uit te voeren herstelmaatregelen voor de hele HSL-Zuid tijdens de resterende levensduur (tot 2110) ca. € 14 miljoen zal bedragen. Voor de lopende IF-periode (t/m 2031) gaat het om € 3,9 miljoen. ProRail zal bij de 8-jaarlijkse reguliere hoofdinspectie de betonkwaliteit van een beperkt aantal HSL- objecten opnieuw onderzoeken. Tot die tijd acht ProRail *extra* onderzoek, intensivering van het inspectieregime en/of preventieve maatregelen niet noodzakelijk in relatie tot de gewenste levensduur van 100 jaar en de veiligheid van de constructies, mens of trein.

De verwachte uitgaven voor de maatregelen voor zettingen en beton kunnen worden gedekt binnen de beschikbare middelen voor de HSL-Zuid op het Infrastructuurfonds (omdat de werkelijke uitgaven in 2018 incidenteel lager uitvallen).

Spoorstaafschades

Bij brief van 15 maart 2018 (Kamerstuk 22 026, nr. 504) is uw Kamer geïnformeerd over spoorstaafschade op de HSL-Zuid. Infrasppeed, de beheerder van de HSL-infra, is van mening dat de schade wordt veroorzaakt door het gebruikte materieel (TRAXX-locomotieven) en heeft de Staat verzocht de herstelkosten te compenseren. Een in opdracht van de

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁸ De Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN) blijkt dus een uitzondering binnen alle objecten van de HSL-Zuid. De aannemer is bereid de maatregelen voor de aanpak van de schade van TRN voor eigen rekening uit te voeren. Zie Kamerbrief 15 maart 2018 (Kamerstuk 22 026, nr. 504).

Staat door TNO uitgevoerde beoordeling van het door Infrasppeed aangedragen bewijsmateriaal is in dit voorjaar afgerond. De gesprekken over de uitkomsten van het TNO-onderzoek zijn gaande waarbij partijen gezamenlijk op zoek zijn naar een oplossing. Zolang deze gesprekken niet zijn afgerond kan gezien de onderhandelingspositie van de Staat nog geen nadere informatie met de Kamer worden gedeeld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer