

Vergaderjaar 2016–2017

22 026

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

Nr. 489

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2016

Conform de Regeling Grote Projecten, bied ik u hierbij de negenendertigste Voortgangsrapportage (VGR 39) HSL-Zuid aan¹. Deze voortgangsrapportage behandelt de verslagperiode van 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016. In deze brief informeer ik u tevens over een aantal ontwikkelingen rondom dit project.

Reizigersgroei

In de eerste helft van 2016 is het aantal reizigers in zowel de Thalys als de IC direct gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het aantal reizigers in de IC direct steeg met 18% en het aantal reizigers in de Thalys met 1%. De toename van het aantal reizigers in de IC direct hangt samen met de frequentieverhoging sinds december 2015, waardoor een kwartierdienst is gerealiseerd tussen Amsterdam en Rotterdam. Deze frequentieverhoging van 3 naar 4 keer per uur sluit duidelijk aan bij de behoefte van de reiziger.

Ontwikkelingen ingroei HSL-aanbod

Start vervoersdienst Den Haag – Eindhoven

Begin 2017 start NS met de introductie van een nieuwe treindienst over de HSL-Zuid tussen Den Haag en Eindhoven. De nieuwe HSL-dienst begint op 23 januari 2017 in verband met geplande werkzaamheden aan de Willemsspoortunnel in Rotterdam. De werkzaamheden aan de tunnel vinden plaats van 3 t/m 19 december 2016 en van 7 t/m 22 januari 2017. NS organiseert tijdens de werkzaamheden alternatief vervoer. Om de betrouwbaarheid van de nieuwe HSL-dienst te beproeven voert NS in de

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

periode tussen de werkzaamheden een integraal proefbedrijf uit, conform de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 11).

Gekozen is voor een gefaseerde opstart van de nieuwe treindienst. Tot begin april 2017 rijdt NS met HSL-materieel van Den Haag naar Breda en met regulier materieel tussen Breda en Eindhoven. Doorgaande reizigers kunnen daarbij in Breda overstappen op hetzelfde perron. Hierdoor profiteren reizigers van een rijtijdwinst van ca. 9 minuten ten opzichte van de huidige situatie. Vanaf begin april rijdt het HSL-materieel vanuit Den Haag rechtstreeks naar Eindhoven en loopt de rijtijdwinst op tot ca. 11 minuten.

NS kiest voor een gefaseerde opstart om een zo betrouwbaar mogelijke uitvoering te realiseren. NS heeft hiertoe besloten, omdat niet zeker is dat bij de start van de treindienst het benodigde HSL-materieel op tijd beschikbaar is om de doorgaande verbinding tussen Den Haag en Eindhoven te kunnen uitvoeren. Dit komt door vertraging in de aanpassingen aan het materieel, die nodig zijn voor de veiligheid, het rijcomfort en om binnen de geluidsnormen te blijven. Op deze manier wordt de betrouwbare uitvoering van de dienstregeling zo goed mogelijk geborgd.

Om de tijdelijke overstap in Breda mogelijk te maken, moet de IC tussen Den Haag en Breda sneller rijden. Hierdoor kunnen er in zuidelijke richting tijdelijk (voor een periode van vier maanden), minder treinen op station Delft-Zuid en Schiedam stoppen. In Delft-Zuid stoppen tijdelijk 2 in plaats van 4 sprinters per uur. In Schiedam rijden 6 in plaats van 8 treinen per uur (2 intercity's in plaats van 4). Alternatieve oplossingen zijn afgewogen, waaronder het continueren van de bestaande dienstregeling, maar deze raken in alle gevallen meer reizigers.

Tot slot wordt het vanaf 23 januari mogelijk om een fiets mee te nemen in de HSL-trein tussen Den Haag en Breda/Eindhoven. Dit conform de wens van uw Kamer. NS streeft ernaar dat medio 2017 ook fietsen mee kunnen in de IC direct. Reizigers in de IC Brussel kunnen nu al fietsen meenemen; dat verandert niet. Hiermee geef ik invulling aan de motie Van Veldhoven c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 676) om de Kamer voor het einde van 2017 te informeren over het meenemen van fietsen in de Intercity direct.

Bediening Breda – Antwerpen

Bij Voortgangsrapportage HSL-Zuid 38 (Kamerstuk 22 026, nr. 486) heb ik uw Kamer gemeld dat de start van de IC Brussel over de HSL-Zuid via Breda later zal plaatsvinden dan het beoogde moment per dienstregeling 2017. De oorzaak hiervan is volgens NS vertraging bij Bombardier – de fabrikant van de locomotieven – in de ontwikkeling van noodzakelijk treinbeveiligingssoftware voor het Belgische deel van de HSL.

Aanvankelijk was de inschatting dat de vertraging enkele maanden zou bedragen. Inmiddels heeft Bombardier NS en NMBS geïnformeerd dat deze vertraging verder is opgelopen. Op basis van de nieuwe planning is het volgens NS onwaarschijnlijk dat deze stap nog vóór dienstregeling 2018 kan worden gezet.

De door Bombardier aangekondigde vertraging is door NS niet geaccepteerd. NS zal al het mogelijke doen om te zorgen dat Bombardier op korte termijn een betrouwbare planning oplevert. NS laat daartoe onder andere een externe partij de planning van Bombardier controleren. NS verwacht in december duidelijkheid te kunnen bieden over het moment waarop de IC Brussel via Breda kan gaan rijden. Samen met NS ga ik het gesprek aan

met Bombardier om het Nederlandse belang van een snelle oplossing te onderstrepen.

Integrale veiligheid

Naar aanleiding van alle veranderingen die in de dienstregeling 2017 op de HSL-Zuid worden gerealiseerd heeft NS op verzoek van lenM de safety-case (bewijs van veiligheid) van de HSL-Zuid geactualiseerd. Deze is goedgekeurd door een geaccrediteerde Independent Safety Assessor (ISA). De safety-case van de infra provider Infrasppeed wordt ook periodiek geactualiseerd. Dit najaar zullen beide safety-cases, zoals aangekondigd in de VGR 38 (Kamerstuk 22 026, nr. 486), integraal worden getoetst in het Veiligheid Advies Overleg HSL Zuid (VAO), teneinde de integrale veiligheid van het gehele vervoerssysteem te waarborgen.

Betonkwaliteit HSL-Zuid

Levensduurverwachting Tunnel Rotterdam Noordrand

In oktober 2015 is de Kamer geïnformeerd over het onderzoek dat RailInfraSolution (RIS) in opdracht van ProRail² heeft uitgevoerd naar de betonkwaliteit van de Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN). Daarin werd de verwachting uitgesproken dat de beoogde technische levensduur (100 jaar) niet zou worden gehaald. In opdracht van ProRail heeft TNO een second-opinion uitgevoerd op het RIS-onderzoek. TNO gaf aan dat RIS haar conclusies met betrekking tot de levensduurverwachting onvoldoende had onderbouwd. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail aan RIS gevraagd haar onderzoek te verdiepen. De resultaten van dit aanvullend petrografisch onderzoek (in juli afgerond) zijn inmiddels ter beoordeling voorgelegd aan TNO. ProRail en lenM willen de resultaten van het verdiepend onderzoek en de analyse van TNO daarop eerst in samenhang bezien alvorens conclusies te trekken over de levensduurverwachting van TRN en het onderhoudsregime dat daarbij hoort. Uw Kamer zal hierover dit najaar nader worden geïnformeerd.

Zichtbare schade Tunnel Rotterdam Noordrand

De uitgevoerde visuele nawinterinspectie van de TRN (dit voorjaar uitgevoerd door RIS in opdracht van ProRail) laat wel zien dat de schade (afschilferen beton, al of niet mede veroorzaakt door mosgroei), die in april 2013 door de aannemer is hersteld, weer terugkeert³. Het oppervlaktebeton van sommige stempels is volgens de onderzoekers in slechte tot zeer slechte conditie. Op basis van deze resultaten concludeert ProRail dat de buitenste laag van de stempels niet meer voldoet aan het kwaliteitsniveau dat circa 10 jaar na oplevering mocht worden verwacht. De geconstateerde schade levert volgens ProRail echter geen enkel risico op voor de constructieve veiligheid van het object en voor de veiligheid voor mens of trein. Dit omdat de geconstateerde schade beperkt blijft tot gruis en losse betonfragmenten niet groter dan enkele centimeters. Deze schade wordt snel hersteld en risicovolle situaties kunnen in de toekomst door intensivering van de inspecties en reparaties worden voorkomen. lenM heeft in mei 2015 voor de TRN de lopende garantie ingeroepen en voert gesprekken met de aannemer van de TRN om te komen tot maatregelen waarmee de huidige schade wordt hersteld en toekomstige schade wordt voorkomen.

² ProRail verzorgt in opdracht van de Staat het contractmanagement met de infra-provider Infrasppeed.

³ De rapportage van de nawinterinspectie van de TRN is in te zien op rijksoverheid.nl.

Accountantsrapport bij de VGR

Volgens de Regeling Grote Projecten brengt de Auditdienst Rijk (ADR) ten minste eenmaal per jaar een rapportage uit met een oordeel over de kwaliteit en volledigheid van de in de VGR opgenomen financiële en niet-financiële informatie en over de beheersing en het beheer van het project.

De rapportage van de ADR bij VGR HSL-Zuid 39 is op het moment van verzenden van deze voortgangsrapportage nog niet beschikbaar. Conform de Regeling Grote Projecten zend ik u deze rapportage binnen nu en twee weken.

Grootprojectstatus HSL

Het aanlegproject HSL-Zuid is door de Kamer op 27 juni 1996 als groot project aangewezen. De aanleg van de HSL-Zuid is afgerond en de grote bestedingen in het kader van dit project zijn gedaan. De Tweede Kamer-commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft in de procedurevergadering van 23 april 2014 besloten om de grootprojectstatus van de HSL-Zuid voorlopig te handhaven en het besluit over eventuele beëindiging daarvan uit te stellen tot na afronding van de parlementaire enquête Fyra. Op 22 juni 2016 is de kabinetsreactie op het Fyra-rapport met u besproken (Handelingen II 2015/16, nr. 99, item 7).

In het Wetgevingsoverleg IenM van 12 oktober jl. is toegezegd om te kijken naar nut en noodzaak van het aantal projecten met een grootprojectstatus, met aandacht voor het waarborgen van de informatieverstrekking aan de Kamer. Ik geef de Kamer in overweging de grootprojectstatus van het aanlegproject HSL-Zuid te beëindigen en de daarbij behorende procedure in gang te zetten. Bij het beëindigen van de grootprojectstatus vervalt de halfjaarlijkse VGR. Als hiertoe wordt besloten stel ik voor de Kamer periodiek te blijven informeren over zaken zoals de betonproblematiek en het vervoer over de HSL.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema