

Vergaderjaar 2017–2018

22 026

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

Nr. 501

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 november 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 13 oktober 2017 inzake de Veertigste Voortgangsrapportage (VGR 40) HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 498).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 november 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Wanneer zijn de maatregelen gereed die met de beschikbaar gestelde 60 miljoen euro kunnen worden uitgevoerd?

Antwoord 1

Het streven is om de maatregelen, die worden betaald uit het gereserveerde budget van € 60 miljoen om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren, gefaseerd op te leveren voorafgaand aan de introductie van de ICNG (dienstregeling 2021).

Vraag 2

Welke effecten verwacht u van deze maatregelen? Op welke termijn zullen deze maatregelen effect hebben op de prestaties van NS en ProRail?

Antwoord 2

Mede op basis van de in 2016 uitgevoerde review op de verbeterplannen van de IC direct¹ hebben ProRail en NS de meest kansrijke maatregelen geselecteerd die op relatief korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Het streven is vóór 2021. Voor de meeste maatregelen komt een concrete raming beschikbaar van de omvang en de termijn waarop deze effect sorteren, als de technische onderzoeken dit jaar zijn afgerond. Ramingen van het effect op de prestaties zullen altijd een bandbreedte bevatten omdat niet alle onzekerheden zijn weg te nemen. Ook zullen de maatregelen verschillend uitwerken (sommige hebben invloed op het voorkomen van uitval, andere op het verbeteren van de treinpunctualiteit, of op het verminderen van de vervolguitval etc.) en zal het effect op verschillende momenten worden geïncasseerd. Voor windmaatregelen op de Brug Hollandsch Diep zal de planuitwerking dit najaar van start gaan en is het streven de windschermen vóór eind 2020 op de brug te plaatsen.

Vraag 3

Wanneer wordt de HSL (hogesnelheidslijn)-marktverkenning aan de Kamer gestuurd?

Antwoord 3

De resultaten van de marktverkenning HSL-Zuid zijn op 28 november 2017 aan uw Kamer aangeboden.

Vraag 4

Kan worden toegelicht wat nu de stand van zaken is als het gaat om de financiële aansprakelijkheid van de aannemerscombinaties bij de problematiek met de zettingen en het beton?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in de VGR40 is lenW in gesprek met de aannemerscombinatie van de Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN) over herstel- en/of preventiemaatregelen. Voor drie andere onderbouwcontracten (het betreft 5 objecten) is net als bij TRN in mei 2015 de specifieke garantie ingeroepen (Kamerstuk 22 026, nr. 483). Aanleiding daarvoor waren indicaties uit een quick-scan-onderzoek (in opdracht van ProRail) dat de betonaantasting van objecten die onder deze contracten zijn gebouwd, overeenkomsten vertoont met die van TRN. Na afronding van het in de VGR aangekondigde brede vervolgonderzoek naar de ernst en omvang van de betonschade op de HSL (medio 2018) zal ik beoordelen of voor deze contracten een geslaagd beroep op de specifieke garantiebepalingen mogelijk is en daarmee de betreffende aannemerscombinaties aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de geleden schade danwel voor de kosten van de herstelmaatregelen. Voor zettingen gelden geen garantiebe-

¹ Kamerstuk 22 026 en 33 678, nr. 495.

palingen en daarom is het financieel aansprakelijk stellen van aannemerscombinaties niet aan de orde.

Vraag 5

Wat is de verklaring voor het feit dat er niet 9,6 miljoen maar 16 miljoen euro nodig is om de problematiek met de zettingen te verhelpen? Is de verwachting dat 16 miljoen euro voldoende is om deze problemen te verhelpen? Zo nee, wanneer kan met meer zekerheid gesteld worden dat 16 miljoen euro voldoende is?

Antwoord 5

Naar aanleiding van het ADR-rapport over VGR39 is een kwantitatieve risico-analyse opgesteld voor zettingen. Op basis van beschikbaar onderzoek naar ernst en omvang van de zettingenproblematiek op drie locaties (Schuilingervliet, Rijpwetering en Westrik) zijn de gereserveerde bedragen voor herstelmaatregelen in de risico-analyse voor zettingen opnieuw tegen het licht gehouden. Daaruit kwam naar voren dat met name bij de locatie Schuilingervliet de omvang van de benodigde herstelmaatregelen groter is dan daarvoor was ingeschat. Op basis van een geslaagde proef met een herstelmethode heeft ProRail een meer nauwkeurige inschatting kunnen maken van de kosten van de herstelmaatregelen. Het gereserveerde bedrag van € 16 miljoen volgt uit de risico-analyse die is opgesteld met de op dat moment beschikbare gegevens. Bij de volgende VGR in het najaar van 2018 of eerder als daar aanleiding voor is, zal ik u met een update van de risico-analyse laten weten of de monitoringonderzoeken noodzaken tot bijstelling van het budget van 16 mln.

Vraag 6

Hoeveel blijft er na de wijziging bij de Voorjaarsnota 2018 nog over op de investeringsruimte voor spoor voor 2018?

Antwoord 6

Bij voorjaarsnota 2018 wordt € 6,4 miljoen overgeboekt van de investeringsruimte spoor (artikel IF 13.08) naar het aanlegartikel HSL-Zuid (artikel IF 17.03).

De totale investeringsruimte spoor voor de periode tot en met 2031 bedraagt € 1.050 miljoen op basis van de Ontwerpbegroting 2018. Het is op dit moment nog niet bekend welke eventuele andere mutaties op de investeringsruimte spoor worden verwerkt in de Voorjaarsnota 2018. Daarnaast is ook het exacte kasritme, waarin de € 6,4 miljoen op het aanlegartikel HSL-Zuid benodigd is, nu nog niet bekend.

Vraag 7

Kunt u aangeven of de ingebruikname van de Intercity Brussel in 2018 op de HSL-Zuid, hetgeen volgens ProRail mogelijk enig effect op de stabiliteit van de baan bij Westrik heeft, zou kunnen leiden tot vertragingen?

Antwoord 7

Nee, ik kan niet aangeven of eventuele effecten op de stabiliteit van de baan bij Westrik leiden tot vertragingen. In de VGR is aangegeven dat de baan zich stabiliseert. De monitoringonderzoeken zullen uitwijzen in welke mate de oude (gestabiliseerde) zettingen, door ingebruikname van de Intercity Brussel in 2018 op de HSL-Zuid, opnieuw gaan «opspelen». Afhankelijk van de uitkomsten zal worden bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn en zal worden ingeschat of deze nieuwe problematiek eventueel tot vertragingen leidt. ProRail verwacht dat eventuele zettingen tijdig zullen worden gesignaleerd zodat maatregelen kunnen worden genomen om vertragingen te voorkomen.

Vraag 8

Wordt de treindienst Den Haag–Eindhoven nu met nieuw HSL-materieel gereden?

Antwoord 8

Sinds dit jaar rijdt NS met HSL-materieel vanuit Den Haag naar Eindhoven. Het materieel waarmee de treindienst Den Haag–Eindhoven wordt gereden, betreft hetzelfde materieel als waarmee de IC direct tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda wordt gereden, namelijk Traxx-prio materieel. Dit is geen nieuw HSL-materieel, maar het is materieel dat geschikt is gemaakt voor het rijden op de HSL-Zuid. Het betreft 9 treinstellen (ICRmh) met aan zowel aan de voor- als achterzijde een Traxx locomotief². NS gaat het Traxx-prio materieel voor het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid vanaf 2021 vervangen door de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG).

Vraag 9

Wordt nu al onderzocht welke grotere infrastructurele aanpassingen nodig zijn voor een systeemsprong waardoor de prestaties op en de betrouwbaarheid van de HSL significant verbeteren? Kunt u dit inzichtelijk maken?

Antwoord 9

Naar aanleiding van de review op het Verbeterprogramma voor de IC direct (Kamerstukken 22 026 en 33 678, nr. 495) is aan uw Kamer toegezegd dat ProRail en NS begin 2018 lenW adviseren over een mogelijk investeringspakket («systeemsprongmaatregelen») voor de middellange termijn (na 2021) waarmee de HSL-Zuid infrastructuur minder complex wordt gemaakt en de prestaties kunnen verbeteren. Ik verwacht uw Kamer hier in het voorjaar van 2018 over te kunnen informeren.

Vraag 10

Kan inzichtelijk gemaakt worden welke invloed de huidige infrastructuur en inrichting van het HSL-tracé heeft op de kernprestatie-indicatoren (KPI's), gekoppeld aan het «3 strikes out»-beleid?

Antwoord 10

De HSL-corridor bestaat zowel uit HSL-spoor als conventioneel spoor en bevat daardoor overgangen tussen bovenleidingspanning en beveiligings-systemen. Dit in combinatie met het materieel waarmee NS momenteel over de HSL-Zuid rijdt (Traxx-prio) maakt dat het vervoer over de HSL-Zuid een complexe operatie is. De scores op de HSL-Zuid kpi's worden onder andere bepaald door de wijze waarop NS en ProRail hiermee om gaan. Om de prestaties te verbeteren nemen NS en ProRail operationele en infrastructurele maatregelen, welke zijn opgenomen in het verbeterprogramma IC direct dat sinds 2017 onder de concessies valt. Als NS en ProRail onder de bodemwaarde van een kpi scoren en hier een boete voor krijgen dat telt dit als een strike in het kader van het «three strikes» principe (Kamerstuk 29 984, nr. 585).

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

² Bij de IC direct betreft het 6 treinstellen met aan zowel de voor- als achterzijde een Traxx-locomotief.