

Vergaderjaar 2019–2020

22 026

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

Nr. 509

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2019

Met deze brief bied ik uw Kamer de 42e Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid aan.¹ Tevens stuur ik u hierbij de brief van NS over hun materieelbeleid toe, zoals door mij toegezegd in reactie op de aangehouden motie van de leden Amhaouch en Schonis². Sinds het herstel van de softwarefout zijn de prestaties op de HSL-Zuid duidelijk verbeterd. NS en ProRail hebben zich hier hard voor ingezet. Dit gebeurt via de uitwerking van de maatregelen uit het € 60 mln.-pakket en de operationele maatregelen uit het gezamenlijke verbeterprogramma onder de concessie. Daarnaast is er aandacht voor verdere verbeteringen, bijvoorbeeld via de voorbereiding van de introductie van nieuw materieel: de Intercity Nieuwe Generatie. Maar ook door te onderzoeken of er nog verdere leer- en verbetermogelijkheden zijn via een verschillenanalyse van de materieeltypen die over de HSL-Zuid rijden, door inzicht te geven in het materieelbeleid en een eerste uitwerking te geven van de quickscan spanningssluisen. Dit geeft mij het vertrouwen dat op de HSL-Zuid op de korte en middellange termijn een verdere verbetering van de prestaties mogelijk blijft.

Hieronder schets ik deze ontwikkelingen in meer detail. Ik sta allereerst stil bij een aantal belangrijke punten uit de VGR: de groei van de reizigerskilometers op de HSL-Zuid, de ontwikkelingen op de infrastructuur en de restproblematiek. Vervolgens ga ik in op mijn toezeggingen aan uw Kamer over de infrastructuur en materieel. Tot slot sta ik stil bij de stand van zaken rondom spoorstaafschade en GSM-R en de eindevaluatie van de grootprojectstatus HSL-Zuid.

¹ De verslagperiode van deze VGR loopt van 1 juli 2018 tot en met 30 juni 2019. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 984, nr. 837.

Vervoersgroei op de HSL-Zuid en de samenhang met prestaties

Steeds meer reizigers maken gebruik van de HSL-Zuid. In de eerste helft van 2019 is sprake van een groei van 6% ten opzichte van dezelfde periode in 2018. Ik beschouw het als goed nieuws dat de reiziger steeds vaker gebruik wil maken van deze snelle verbinding. Deze groei is minder hoog dan de uitzonderlijk hoge groei in de vorige verslagperiode. Hiervoor zijn verschillende redenen. Een grote buitendienststelling tussen Schiphol en Rotterdam, het feit dat er dit jaar geen grote productintroducties zijn geweest, zoals de introductie van de Eurostar vorig jaar, maar ook de hogere uitval van de Intercity direct als gevolg van de softwarefout in deze treinen hebben impact gehad op de groei van de reizigerskilometers. Ik heb u geïnformeerd³ dat de softwarefout is hersteld en dat de prestaties sindsdien een opwaartse lijn laten zien. Ik stuur erop dat NS en ProRail zich blijven inzetten om de prestaties op de HSL-Zuid te blijven verbeteren en een betrouwbaar product (blijven) leveren voor de reizigers.

Ontwikkelingen infrastructuur

Verbetermaatregelen om de complexiteit van de infrastructuur te verminderen

Ik heb reeds € 60 mln. beschikbaar gesteld voor maatregelen die op korte en middellange termijn de complexiteit verminderen en de prestaties moeten verbeteren. Inmiddels zijn maatregelen goedgekeurd voor een groot deel van het beschikbare budget. Voor het resterende budget worden de komende periode maatregelen voorgesteld. De eerste maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Dit leidt tot positieve resultaten. Het plaatsen van inspectiecamera's in de spanningssluisen bij Zevenbergschenhoek en Hoofddorp heeft geleid tot een substantiële vermindering van de gemiddelde inspectietijd na een verstoring door kortsluiting bij het op- of afrijden van de HSL (van 72 naar 13 minuten). De uitvoering van onder andere de windmaatregelen voor de Brug Hollandsch Diep wordt op dit moment voorbereid. Het voor Nederland unieke ontwerp van de windschermen is inmiddels gereed. De overige maatregelen worden komend jaar verder uitgewerkt. Tot slot wordt gewerkt aan maatregelen die de geluidsoverlast die omwonenden ervaren moet verminderen, waarvoor ca. € 70 mln. beschikbaar is. Na een uitvoerig proces met bewoners, gemeenten, ProRail en Infrasppeed is een pakket aan maatregelen vastgesteld. Deze worden uitgewerkt en de planning is dat volgend jaar wordt gestart met de uitvoering.

Restproblematiek HSL-Zuid

Op de HSL-Zuid resteert nog een aantal restpunten met betrekking tot de aanleg. In 2018 is Infrasppeed gestart met periodieke herstelwerkzaamheden om de baan te stabiliseren bij Schuilingervliet. Inspecties tonen aan dat het aantal zettingen in het huidige verslagjaar is toegenomen. Ook blijkt de herstelmethode tijdsintensief. ProRail onderzoekt een nieuwe methode, gericht op een goedkoper en bestendiger eindresultaat. De resultaten hiervan worden volgend jaar verwacht. Voor de locatie Rijpwetering wordt voorlopig volstaan met de aangevulde monitoring van verplaatsingen voor alle baansecties en kunstwerken. Voor de HSL-Zuid wordt daarom volgend jaar de kwantitatieve risicoanalyse geactualiseerd.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 863.

Ontwikkelingen materieel

Vergelijking prestaties en vooruitblik ICNG

Op de HSL-Zuid rijden momenteel de Thalys, Eurostar, en de treinen van NS met TRAXX materieel, namelijk de IC Direct, IC Den Haag-Eindhoven en IC Brussel. Gedurende het AO Spoor van 4 april jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 848) is mij gevraagd om een analyse van de verschillen in prestaties en verstoringen tussen deze materieeltypen en om toe te lichten waarin deze verschillen zitten. Ik heb toegezegd hier in deze brief op terug te komen. De analyse van NS richt zich op aankomstpunctualiteit, uitval en verstoringen.

Aankomstpunctualiteit en uitval

TRAXX-materieel scoort beter op aankomstpunctualiteit, maar slechter op uitval dan Thalys en Eurostar. Dit wordt verklaard door het beleid dat Thalys en Eurostar zoveel als mogelijk blijven rijden, desnoods via een andere route met uiteindelijk een vertraagde aankomst. De intercitytreinen (TRAXX materieel) worden in geval van verstoringen eerder opgeheven om een olievlekwerking op andere treinen op de HSL te voorkomen. In deze afweging telt ook mee dat bijvoorbeeld de IC Direct veel vaker rijdt dan Eurostar en Thalys, waardoor de reiziger van de IC Direct bij uitval makkelijker op de volgende trein kan stappen dan de reiziger van Eurostar en Thalys.

Verstoringen

Tevens laat de analyse zien dat alle materieeltypen storen, waarin het TRAXX-materieel het grootste aandeel heeft.⁴ Dit grote aandeel komt deels omdat er van dit materieel ongeveer 120 treinen per richting per dag rijden, terwijl de Thalys en de Eurostar-treinen respectievelijk 14 en drie keer per richting per dag rijden. Het is daarom zuiverder om naar het relatieve aandeel van verstoringen ten opzichte van het aantal sluispassages te kijken. Voor de IC Brussel (TRAXX) heeft 0,074% van de sluispassages tot een storing geleid, voor de IC Direct en IC Den Haag-Eindhoven (TRAXX) 0,061%, gevolgd door de Eurostar met 0,044% en de Thalys met 0,021%.⁵ De handelingen die een TRAXX-locomotief vraagt bij een sluispassage maakt het systeem storingsgevoelig. Daarnaast rijdt het TRAXX-materieel als enige door de sluis bij Zevenbergschenhoek en bij deze sluis vinden de meeste verstoringen plaats (1/5^e deel van het totaal aantal verstoringen).

Vooruitblik ICNG

Op basis van de analyse van NS is duidelijk dat het TRAXX materieel in het totaalbeeld relatief vaker stoort of uitvalt dan Thalys en Eurostar. De Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), die de TRAXX-locomotieven en rijkundigen zal vervangen, is gespecificeerd om goed op de HSL-infrastructuur te functioneren. Eén van de verschillen tussen het huidige materieel, namelijk de handelingen die worden gevraagd van machinisten bij een spanningsovergang, wordt weggenomen door de ICNG. De ICNG kan

⁴ Gemeten in de periode 2016 t/m het tweede kwartaal 2019. Het gaat om verstoringen van meer dan 20 minuten die gemeten zijn tussen het eerste dienstregelpunt voor en het eerste punt na het gebied van de spannings- en beveiligingsovergang. IC Brussel en Eurostar rijden beiden vanaf 2018 over de HSL-Zuid.

⁵ De percentages geven het aandeel weer van het aantal verstoringen van langer dan 20 minuten, ten opzichte van het totaal aantal passages door spanningssluizen van elk materieeltype.

meer geautomatiseerd spanningssluizen passeren, heeft kortere keer- en halteertijden en betere bedieningsinterfaces. Uiteraard moeten de positieve effecten hiervan voor de reiziger in de praktijk nog gerealiseerd worden. Dit neemt niet weg dat de overige genoemde verschillen, zoals de verschillende routes die de treinen afleggen, ook na introductie van de ICNG zullen blijven bestaan en tot een verschil in prestaties kunnen leiden.

Ik stuur erop dat NS zich in blijft zetten om met het huidige en toekomstige materieel een betrouwbare dienstverlening voor de reiziger te bieden.

Aanschaf van materieel

In het AO Spoor heb ik toegezegd om terug te komen op de introductie van de ICNG in België. In de aangehouden motie van de leden Amhaouch en Schonis⁶ verzoekt de Kamer de regering om in overleg met NS in te spelen op maximale capaciteit in treinen. Er wordt voorgesteld om bij investeringen dubbeldekstreinen als standaard te zien, onder toepassing van het «pas toe of leg uit principe». De Kamer heeft deze motie aangehouden na mijn toezegging dat NS schriftelijk op de gestelde vragen reageert. Tot slot heb ik toegezegd om in deze brief⁷ in te gaan op het aandeel van materieelinvesteringen voor vervanging versus uitbreiding en de ontwikkeling in de verhouding dubbeldeks/enkeldeks materieel. De brief van NS heb ik opgenomen in de bijlage⁸.

Introductie van de ICNG in België.

NS heeft aangegeven dat de huidige rijkstroken van de IC Brussel in 2025 technisch en economisch zijn afgeschreven.⁹ Daarom heeft NS nu de ICNG die naar België rijdt (ICNG-B) inmiddels besteld. Daarvoor heeft de aandeelhouder goedkeuring verleend en heb ik de Redelijke Regeling aangepast.¹⁰ Om te zorgen voor een betrouwbare introductie van dit materieel in Nederland en België, worden de ICNG-B's uitvoerig getest. Zo zijn in 2017 twee testtreinen besteld die naar België kunnen doorrijden en wordt naar verwachting vanaf eind 2019 in Nederland getest met de binnenlandse ICNG's. NS voldoet hiermee aan haar verplichting uit de concessie om voor continuïteit van het vervoer te zorgen. Met deze bestellingen wordt niet vooruit gelopen op de in 2020 te maken keuzes over de ordening op het spoor en het al dan niet aanbesteden van de HSL-Zuid.¹¹

Keuzes bij de aanschaf van nieuw materieel zorgen voor voldoende capaciteit.

Ik vind het terecht dat uw Kamer oog heeft voor de reizigersgroei en of deze groei door NS wordt opgevangen. Het is wel van belang te benadrukken dat NS zelf verantwoordelijk is voor het samenstellen van haar materieelpark. De Minister van Financiën als aandeelhouder toetst de materieelinvesteringen van NS aan de strategie van de onderneming en beoordeelt ook het effect op rendement, risico's en het publieke belang. Mijn sturing richt zich in het belang van de reiziger op nakoming door NS van de prestatieafspraken (bijvoorbeeld over zitplaatskans), de concessie-eisen en de voorschriften zoals opgenomen in wet- en regelgeving.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 837.

⁷ Beantwoording Kamervragen over het in zicht zijn van het spoorplafond, 24 september 2019.

Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 109

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁹ Kamerstuk 22 026, nr. 496

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 854.

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 783.

Met het omvangrijke investeringsprogramma (€ 3,8 mld.) van de afgelopen jaren speelt NS in op de grote capaciteitsopgave voor de lange termijn. Hierbij houdt NS een strategische reserve aan voor onverwacht hoge reizigersgroei.¹² Het actuele inzicht van NS is dat de (geplande) materieelbeschikbaarheid de komende tien jaar aansluit op de materieelbehoefte van het Hoofdrailnet (HRN) en op de HSL-Zuid. NS geeft aan dat het aangeschafte materieel voor een deel wordt ingezet voor vervanging, waarbij de capaciteit per trein wordt verhoogd (zoals ICNG's op de HSL). De overige aangekochte treinen dienen voor vervanging én inzet van extra materieel om aanvullende groei op te vangen (ICNG's en sprintermaterieel op het HRN).

NS weegt bij de keuze voor nieuw materieel de verschillende belangen en verplichtingen. Dit om voor een optimale inzet van geschikt materieel te zorgen. Het bedrijf is hierbij gebonden aan wettelijke eisen over technische specificaties. Daarnaast moet het materieel voldoen aan de concessie-eisen over bijvoorbeeld voldoende capaciteit en zelfstandige toegankelijkheid. Ook houdt NS rekening met de beperkingen die de dienstregeling en de bestaande infrastructuur met zich meebrengen. NS houdt bij de aanschaf van nieuw materieel vast aan een belangrijke aanbeveling uit de Parlementaire Enquête Fyra: het uitgangspunt van *proven-technology* en een uitgebreid proefbedrijf. Daarnaast weegt voor NS mee dat reizigers een voorkeur hebben voor enkeldekstreinen.

NS heeft na een uitgebreide afweging gekozen voor enkeldekstreinen (ICNG) voor de HSL-Zuid.¹³ Voor de HSL geldt dat – net als op het HRN – de materieelbeschikbaarheid de komende 10 jaar aansluit op de behoefte. De bestelde ICNG's bieden voorlopig voldoende capaciteit, de inzet van dubbeldekkers is niet noodzakelijk. Daarnaast is NS verplicht, vanwege de eis van zelfstandige toegankelijkheid, een lage instap voor reizigers te garanderen. Daarvoor moeten onderdelen van de trein op het dak worden geplaatst in plaats van onder de trein. Hier is bij dubbeldekkers geen plaats voor. Het alternatief is dat deze apparatuur in de trein wordt geplaatst. Dit leidt volgens NS tot capaciteitsverlies in de trein. Dan vervalt de meerwaarde van de dubbeldekker volgens NS grotendeels. Ook voor het HRN is de komende jaren geen aanleiding om (verouderd) enkeldeks materieel te vervangen door dubbeldekstreinen. Als de nu rijdende intercity's op het HRN het einde van de levensduur hebben bereikt, zou dat wel een optie kunnen zijn.

Eén standaardtrein is niet realistisch.

Concluderend geeft de wijze waarop NS haar materieelbeleid vormgeeft mij het vertrouwen dat de belangen van de reiziger de komende jaren goed worden bediend. De afwegingen van NS laten zien dat de wens van uw Kamer om uit te gaan van het beginsel «dubbeldekker als standaard» moeilijk toepasbaar is. Voor elke situatie moet een passende oplossing komen, rekening houdend met geldende eisen, reizigersgroei en de beschikbare infrastructuur. Ik vind het verstandig dat NS de innovatieve ontwikkelingen nauwlettend volgt en zich actief oriënteert op treinen die het huidige Intercity-materieel kunnen vervangen. Ik verwacht dat NS onderzoekt of deze ontwikkelingen een oplossing bieden voor het accommoderen van een hogere vervoersgroei. Ik vind het van belang dat NS bestaande overleggen blijft benutten om bij grote materieelinvesteringen samen met ProRail te verkennen welke gevolgen de voorgestelde

¹² NS houdt in haar tienjaarsprognose rekening met een (nog) hogere reizigersgroei dan op basis van het hoge groeiscenario van de NMCA wordt verwacht en houdt op basis hiervan een strategische reserve aan boven op wat nodig is voor de meest waarschijnlijke materieelbehoefte/reizigersgroei.

¹³ Deze keuze is geauditeerd. Zie ook Kamerstuk 22 026, nr. 461.

materieelkeuze heeft voor de infrastructuur. Hierbij informeren NS en ProRail mij over welke combinatie van investeringen in materieel- en infrastructuur het meest doelmatig is om de toenemende vervoersgroei en mogelijke knelpunten op langere termijn op te vangen. De sector kan hiertoe het gesprek met mij benutten over de eventuele, gewenste infrastructuraanpassingen voor de middellange termijn.

De quickscans spanningsluizen en ERTMS

Tijdens het AO Spoor heeft uw Kamer mij verzocht om een quickscan uit te laten voeren naar de spanningsluizen. De doelmatigheid, het tijdspad, de globale kosten en vereiste manier van samenwerken tussen partijen van het eventueel verplaatsen en vernieuwen van de spanningsluizen – specifiek de luizen bij Zevenbergschenhoek en Hoofddorp – staan hierin centraal.¹⁴ ProRail is in samenwerking met NS gestart met deze quickscan. ProRail en NS hebben de gevraagde onderbouwing nog niet op al deze elementen geleverd. ProRail adviseert mij om als vervolgstap binnen deze quickscan de effecten nader uit te werken. Ik neem dit advies van ProRail over, omdat een nadere concretisering van hun bevindingen mij beter in staat stelt om een gedegen kosten-batenafweging te maken. Ik verwacht de komende jaren verdere prestatieverbeteringen naar aanleiding van de maatregelen uit het € 60 miljoen-pakket en de introductie van de ICNG. Dat neemt niet weg dat ik oog houd voor de verdere verbeteringen die mogelijk zijn op de HSL-Zuid. Hierbij geldt uiteraard wel dat eventuele investeringen doelmatig moeten zijn en uiteindelijk tot een robuust en betrouwbaar product voor de reiziger moeten leiden. Ik heb ProRail verzocht om volgend jaar een nadere onderbouwing en uitwerking van de quickscan op te leveren.

Aan de quickscan over de transities ERTMS tussen de HSL-Zuid en de baanvakken van het HRN waar het programma ERTMS mee start, wordt nu gewerkt door het programma ERTMS, in samenwerking met ProRail. Mijn streven is om de eerste resultaten van de quickscan voor het einde van dit jaar beschikbaar te stellen.

Ik informeer uw Kamer volgend jaar over de conclusies van de finale versie van beide quickscans.

Spoorstaafschade en GSM-R

U bent eerder geïnformeerd over spoorstaafschade op de HSL-Zuid. De infraprovider van de HSL-Zuid, Infrasppeed, is van mening dat de ontstane schade wordt veroorzaakt door het ingezette materieel (TRAXX-locomotieven) en verzoekt de Staat om de schade te compenseren.¹⁵ Inmiddels zijn de gesprekken verder gevorderd, waarbij op basis van de opgeleverde onderzoeken en adviezen gezamenlijk wordt gezocht naar een oplossing. Ook over de dienstverlening GSM-R die ProRail levert aan de infraprovider van de HSL-Zuid, wordt de Staat verzocht om compensatie. Hierover ben ik tevens in gesprek met de infraprovider, op basis van een recentelijk opgeleverd advies. Hierin wordt geadviseerd een afspraak te maken over de toekomstige dienstverlening, dat op dezelfde voorwaarden berust als de oorspronkelijke overeenkomst. Ik informeer uw Kamer hierover wanneer er nadere ontwikkelingen zijn.

¹⁴ Naar aanleiding van deze toezegging hebben de leden Kröger en Laçin een motie aangehouden, Kamerstuk 29 984, nr. 838.

¹⁵ Kamerstuk 22 026, nr. 505.

Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid

Dit jaar heeft u mij verzocht het proces dat leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus van de HSL-Zuid in gang te zetten, door een eindevaluatie op te stellen. Ik ben voornemens de eindevaluatie en een plan van aanpak over de verdere informatievoorziening voor het einde van het jaar met u te delen. Mijn verwachting is dan ook dat de huidige voortgangsrapportage de laatste is die u in deze vorm zult ontvangen. Voor de toekomst stel ik via het plan van aanpak over de informatievoorziening voor hoe ik u zal blijven informeren over de ontwikkelingen op de HSL-Zuid.

Afsluiting

Het afgelopen verslagjaar zijn weer belangrijke stappen gezet op de HSL-Zuid om de prestaties te verbeteren. De resultaten hiervan worden zichtbaar in de voortgangsrapportage. Ook de komende periode zal ik er op blijven sturen dat NS en ProRail zich inzetten voor verdere verbetering o.a. door het gezamenlijke verbeterprogramma onder de concessie, de realisatie van de maatregelen uit het € 60 miljoen pakket en de introductie van de ICNG. Uiteraard houd ik oog voor verdere verbetermogelijkheden die er voor de langere termijn nog zijn, mits deze doelmatig zijn.

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