

Vergaderjaar 2015–2016

**22 026**

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

**Nr. 481**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2015

Conform de Regeling Grote Projecten, bied ik u hierbij de zevenendertigste Voortgangsrapportage (VGR 37) HSL-Zuid aan<sup>1</sup>. Deze voortgangsrapportage behandelt de verslagperiode van 1 januari 2015 tot en met 30 juni 2015. In deze brief beperk ik mij tot de belangrijkste ontwikkelingen rondom dit project.

#### **Reizigersgroei**

Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in het eerste half jaar van 2015 met 8% gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het aantal reizigers in de IC direct is in het eerste half jaar van 2015 met 21% gestegen ten opzichte van de eerste helft van 2014.

#### **Communicatie trein-baan**

In oktober 2014 zijn er twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd in de communicatie tussen trein en baan. De resultaten in het eerste half jaar van 2015 wijzen uit dat ERTMS-verbingsverlies met hieraan verbonden treinstops aanzienlijk minder vaak voorkomt.

#### **Zettingen en betonkwaliteit**

In de vorige voortgangsrapportage is, conform mijn toezegging in het AO Spoor d.d. 5 november 2014, nader ingegaan op zettingen in de onderbouw. In deze verslagperiode is het onderzoek naar oorzaken en eventuele maatregelen voortgezet. Zodra dit is afgerond, zal ik u hierover informeren in de eerstvolgende voortgangsrapportage.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

In de verslagperiode heeft tevens nader onderzoek plaatsgevonden naar de betonkwaliteit van de HSL-Zuid. Ik informeer uw Kamer hierover in een separate brief over betonkwaliteit die u parallel ontvangt.

### **Herfinanciering Infrasppeed**

De staat heeft het ontwerp, aanleg, beheer en financiering (DBFM) van de bovenbouw HSL-Zuid in 2001 uitbesteed aan Infrasppeed (met als aandeelhouders Koninklijke BAM, Fluor en de Britse investeerders Innisfree en InfraRed Capital). Voor de aanleg van de bovenbouw heeft Infrasppeed een lening met variabele rente afgesloten. Afgesproken is dat de Staat het renterisico van deze lening voor haar rekening neemt. Gezien de lage renteverwachtingen voor de resterende looptijd van de lening tot 2028 kan dit voor de Staat een budgettaire meevaller opleveren. Infrasppeed is echter voornemens de rente-afspraken eenzijdig te beëindigen. Dit levert hen een voordeel op van tientallen miljoenen euro's ten koste van de potentiële meevaller voor de Staat. De Ministeries van IenM en Financiën gaan hier niet mee akkoord en hebben Infrasppeed per brief verzocht van haar voornemen af te zien. Ik zal uw Kamer in de volgende voortgangsrapportage over het verdere verloop informeren.

### **Ingroei HSL-aanbod**

Er zijn twee ontwikkelingen ten aanzien van de ingroei van het HSL-aanbod, waarover ik u graag wil informeren:

1. Dit najaar zal NS de frequentie van de Intercity direct tussen Amsterdam en Rotterdam verhogen van 2x naar 3x per uur. NS is reeds gestart met het integrale proefbedrijf, waarin de hele dienstregeling wordt gereden. Naar verwachting kunnen binnenkort ook reizigers meereizen. Dit is afhankelijk van het moment waarop de ILT daarvoor toelating geeft. De frequentieverhoging van de IC direct is conform de in de vervoerconcessie afgesproken ingroeiplanning. NS heeft mij gemeld dat de punctualiteit en uitval van deze dienst in de eerste maanden mogelijk slechter zal scoren dan de bestaande Intercity direct diensten tussen Amsterdam en Breda. Dit vanwege inleereffecten die horen bij een nieuwe treinsamenstelling – met een locomotief vóór en achter de trein – die op termijn juist moet leiden tot een verbetering van de prestaties<sup>2</sup>.
2. NS heeft mij voorts gemeld dat haar partner Eurostar vertraging heeft opgelopen in het toelatingstraject voor nieuw materieel dat zal worden ingezet voor de verbinding Amsterdam – Londen. Eurostar heeft richting NS aangegeven dat de geplande start van de dienst per aanvang dienstregeling 2017 daardoor niet meer haalbaar is<sup>3</sup>. De reden is vertraging in de noodzakelijke ontwikkeling van software voor de beveiligingssystemen van de vier landen op dit traject. De fabrikant van de treinen, Siemens, is verantwoordelijk voor deze software. NS is geen partij in de overeenkomst tussen Eurostar en Siemens. NS zal de treindienst naar Londen meenemen in de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2017, zodat het mogelijk blijft om later in 2017 te starten. Ik ben in overleg met NS om te bezien wat NS in samenwerking met Eurostar en Siemens maximaal kan doen om de precieze vertraging in beeld te krijgen en tevens te beperken. Zodra hierover meer duidelijkheid bestaat, zal ik u daarover informeren.

<sup>2</sup> Als alle binnenlandse HSL-treinen en de IC Brussel deze samenstelling hebben.

<sup>3</sup> De treindienst Amsterdam – Londen zal vanaf dan twee keer per dag per richting worden gereden.

## **Auditrapportage**

Conform de Regeling Grote Projecten geeft de Auditdienst Rijk (ADR) ten minste eenmaal per jaar een controleverklaring (een oordeel) over de beheersing van het project en de kwaliteit en volledigheid van financiële en niet-financiële informatie.

Bij VGR HSL-Zuid nr. 35 heeft de ADR een rapport van feitelijke bevindingen uitgebracht vanwege de fase waarin het project zich bevindt en het feit dat er niet langer meer sprake is van een afzonderlijke projectorganisatie.

Het rapport van feitelijke bevindingen bij VGR HSL-Zuid 37 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.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld