

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw Drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	26 april 2024	Eigenaar	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Uw kenmerk		E-mailadres	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Ons kenmerk/ID	VT20170018-1546735203-3812		
Onderwerp	Prestaties HSL		
Bijlage(n)	-		

Geachte mevrouw Heijnen,

In maart 2024 hebben ProRail en NS hun jaarverantwoordingen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gedeeld. De reizigerspunctualiteit (RPUN) HSL 5 minuten is in 2023 geëindigd op 73,6% en ligt daarmee onder de bodemwaarde van 82,1% die is vastgelegd in de concessies aan ProRail en NS. Bovenal zijn deze tegenvallende prestaties vervelend voor de reizigers. Met deze brief informeren wij u dat ProRail en NS ervoor kiezen om geen rechtvaardigingsgrond aan te vragen voor het niet behalen van deze bodemwaarde. We gaan daarbij ook in op de achterliggende oorzaken van het niet behalen van de bodemwaarde. ProRail en NS nemen daarbij verantwoordelijkheid voor de tegenvallende prestaties en willen tegelijkertijd uitlichten dat deze prestaties deels veroorzaakt zijn door constructiefouten op de HSL, die buiten onze invloedssfeer liggen.¹

Drie oorzaken leiden tot score onder de bodemwaarde

Uit onze gezamenlijke analyses blijkt dat er drie hoofdoorzaken zijn die hebben geleid tot een score onder de bodemwaarde:

1. De tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) op de noordsectie van de HSL-Zuid.
2. Materieelproblematiek bij instroom ICNG.
3. Dispunctualiteit door krappe dienstregeling tijdens grootschalige werkzaamheden bij Schiphol en Rotterdam in Q4 2023.

TSB noordsectie HSL-Zuid

Gedurende 2023 is over een lengte van twee kilometer van de hogesnelheidslijn (HSL), ter hoogte van Rijpwetering, een tijdelijke snelheidsbeperking van 80 km/u van kracht geweest als gevolg van scheuren die aangetroffen zijn in lassen van een dwarsfixatie op het viaduct Zuidweg. Dwarsfixaties vangen dwarskrachten op en moeten de onderlinge verplaatsing van de spoorbaan ter plaatse van voegen tegengaan. Normaliter rijden Thalys en Eurostar daar 300 km/u en overige treinen 160 km/u. ProRail en NS hebben vastgesteld dat de impact van deze TSB op de KPI RPUN HSL 5 minuten ongeveer 5% is.

¹ Daarnaast is ProRail door de Staat gevrijwaard voor aanspraken van derden die het gevolg zijn van het ontwerp en de aanleg van de HSL-Zuid, overeenkomstig Restated Implementation Agreement HSL-Zuid, d.d. 1 juli 2022, artikel 14 lid 3.

Deze TSB is ingesteld omdat rijden met een hogere snelheid dan 80 km/u zou kunnen leiden tot een onveilige situatie. Door de snelheid tot 80 km/u te beperken is de veilige berijdbaarheid geborgd.

ProRail heeft, zoals gemeld in de brief van 10 maart 2023 (5775366-231), na onderzoek geconstateerd dat de TSB veroorzaakt wordt door fouten die zijn gemaakt bij het oorspronkelijke constructieve ontwerp van dit viaduct. Dit viaduct is onderdeel van de onderbouw van de HSL Zuid. De onderbouw is bij de aanleg van de HSL in eerste instantie in opdracht van IenW en later van Rijkswaterstaat aangelegd. Deze infrastructuur is na oplevering vanuit Rijkswaterstaat in onderhoud gegeven bij Infrasppeed. Infrasppeed heeft de plicht de onderbouw gedurende de looptijd van zijn contract met IenW te onderhouden. ProRail, dat in opdracht van de Staat het contractmanagement uitvoert van het contract met Infrasppeed, heeft geconcludeerd dat Infrasppeed het onderhoud aan het viaduct Zuidweg goed heeft uitgevoerd en dat de problemen met de dwarsfixaties dus geen verband hebben met het uitgevoerde onderhoud.

Voor de overige negen kunstwerken van de noordsectie van de HSL is in 2023 over een totale lengte van 12 kilometer een snelheidsbeperking van 160 km/u van kracht geweest vanwege vergelijkbare constructieve fouten. Deze snelheidsbeperking is in 2024 nog steeds van kracht en worden voor zover mogelijk verwerkt in de dienstregeling om hinder voor de reiziger te verkleinen. ProRail is zich zeer bewust van de grote negatieve gevolgen die TSB's voor de vervoerders en de reizigers hebben en zal zich ook in 2024 maximaal blijven inspannen om de TSB's te verhelpen.

Materieelproblematiek

Tijdens het proefbedrijf van Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) is – zoals verwacht - een aantal kinderziektes opgetreden. Dit leidde tot uitval en dispunctualiteit, iets dat de komende maanden nog niet is verholpen. Daarnaast is door omstandigheden als corona, de oorlog in Oekraïne en afwijkingen in de laskwaliteit vertraging bij de ontwikkeling en instroom van de ICNG opgetreden. Op dit moment rijdt NS hierdoor het grootste gedeelte van de reizigersdienst op de HSL nog met Traxx-locomotieven en Intercityrijtuigen. Door aflopende leasecontracten heeft NS minder locomotieven tot haar beschikking dan gewenst. Mede door bovenstaande oorzaken was de impact van de problematiek met materieel op de KPI RPUN HSL in 2023 ongeveer 3 procentpunt groter dan afgelopen jaren. De totale impact van problematiek met materieel was in 2023 ongeveer 7%.

Dispunctualiteit door krappe dienstregeling tijdens grootschalige werkzaamheden bij Schiphol en Rotterdam in Q4 2023

Uit de analyse van ProRail en NS blijkt dat het aandeel van de dispunctualiteit door de krappe dienstregeling ten tijde van de werkzaamheden bij Rotterdam en Schiphol minimaal 2% bedraagt. Vernieuwings- en onderhoudswerkzaamheden zijn noodzakelijk om het spoor veilig en beschikbaar te houden voor nu en in de toekomst. Deze werkzaamheden leiden tot minder beschikbare infrastructuur waar de dienstregeling op moet worden aangepast.

De wens om tijdens werkzaamheden zoveel mogelijk reizigers met de trein te blijven vervoeren, staat op gespannen voet met zo betrouwbaar en punctueel mogelijk te rijden. Om de – door werkzaamheden – reeds beperkte vervoerscapaciteit niet verder te beperken, is er door NS voor gekozen de treindienst op de HSL ten tijde van de werkzaamheden bij Rotterdam en Schiphol niet af te schalen. Dit heeft in combinatie met genoemde snelheidsbeperkingen en problemen met materieel tot drukke treinen en grote vertragingen geleid.

Tot slot

Samenvattend concluderen ProRail en NS dat een drietal hoofdoorzaken dispunctualiteit veroorzaken op de HSL. Het spoorsysteem is een complex, integraal samenhangend systeem waarin verschillende oorzaken met elkaar interacteren. ProRail, NS en uw ministerie hebben allen een eigen verantwoordelijkheid voor de prestaties op de HSL, maar zullen uiteindelijk samen moeten zorgen voor verbeteringen voor de reiziger. De problematiek op de HSL is echter dusdanig complex dat snelle volledige oplossingen niet bestaan en blinkende prestaties op korte termijn niet mogelijk zijn. In het HSL-verbeterprogramma hebben ProRail en NS in 2023 desalniettemin maatregelen genomen om de hinder voor de reiziger te dempen, en dat blijven we in 2024 doen, onder andere door TSB's te verwerken in de dienstregeling.

ProRail en NS wijzen u erop dat de constructiefouten aan de onderbouw van de HSL buiten onze invloedssfeer vallen, maar nemen desalniettemin verantwoordelijkheid voor ons aandeel in de prestaties op de HSL. Daarom hebben wij samen besloten hiervoor geen rechtvaardigingsgronden aan te dragen. Eventuele sancties naar aanleiding van onze prestaties zullen wij aanvaarden en desgevraagd voldoen.

Graag lichten we deze brief ook nog toe in onze reguliere overleggen met uw ministerie. Het lijkt ons goed een totaalbeeld van de HSL met uw ministerie te bespreken om tot gezamenlijke voortgang te kunnen komen, opdat we de reizigers op termijn weer betere prestaties kunnen leveren.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur van ProRail en NS,

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bescherming persoonlijke levenssfeer