

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
De heer C.A. Jansen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	3 maart 2025	Eigenaar	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Uw kenmerk		E-mailadres	
Ons kenmerk/ID	VT20160142-1167882800-8292	Telefoonnummer	
Onderwerp	Rechtvaardigingsgrond HSL	Afdeling	Corporate Control
Bijlage(n)	-		

Geachte heer Jansen,

De prestatie-indicator “Reizigerspunctualiteit HSL 5 min.” is in 2024 uitgekomen op een percentage van 69,0%. Dat ligt onder de bodemwaarde van 82,1% zoals vastgelegd in het Beheerplan 2024-2025. ProRail meent dat de lage prestaties op de Hogesnelheidslijn-Zuid (hierna HSL-Zuid) buiten haar invloedsfeer liggen omdat ze een gevolg zijn van constructieve ontwerpfouten en fouten die zijn gemaakt bij de aanleg van de HSL-Zuid. ProRail doet middels deze brief een beroep op een rechtvaardigingsgrond en verzoekt uw ministerie om af te zien van sanctionering conform artikel 25, eerste lid van de Beheerconcessie 2015-2025. In deze brief licht ProRail dit toe.

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

ProRail en de HSL-Zuid

ProRail heeft verschillende rollen op de HSL-Zuid. De eerste rol is die van contractmanager richting Infrasppeed B.V. (hierna: Infrasppeed) namens uw ministerie. De Staat heeft met Infrasppeed een contract gesloten voor de aanleg van de bovenbouw van de HSL (onder meer de rails, de bovenleidingen, het communicatie-, beveiligings- en signaleringssysteem) en voor het onderhoud van zowel de onderbouw (onder meer fundering, de bruggen en tunnels voor de HSL-Zuid) als de bovenbouw van de HSL-Zuid. ProRail voert (op basis van een volmacht) namens de Staat het contractmanagement uit op hiervoor genoemd contract van de Staat met Infrasppeed.

De tweede rol van ProRail is die van beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, waar de HSL-Zuid onderdeel van is. Vanuit deze rol verdeelt ProRail o.a. de capaciteit en leidt ProRail het verkeer op de HSL-Zuid. Ook zorgt ProRail voor de incidentenbestrijding op de HSL-Zuid.

Infrabeperkingen in 2024

In 2024 waren er snelheidsbeperkingen op de tien viaducten ten zuiden van Hoofddorp. Deze snelheidsbeperkingen zijn het gevolg van constructieve ontwerpfouten en fouten die zijn gemaakt bij de aanleg van de viaducten. ProRail was geen partij tijdens de ontwerp- en realisatiefase van de HSL-Zuid, waardoor deze fouten niet te wijten zijn aan ProRail.

Het jaar 2024 begon met een snelheidsbeperking van 80 km/u voor viaduct Zuidweg en 160 km/u voor de overige viaducten ten zuiden van Hoofddorp. Die laatste beperking is begin 2024 verder beperkt tot 80 km/u bij viaduct N445 en tot 120 km/u op de rest van het Noordelijke deel. Vanaf juli 2024 gold een verzwaring van de snelheidsbeperking van 80 km/u voor alle viaducten ten zuiden van de A44. Sinds 9 december 2024 is de snelheid voor genoemde viaducten verhoogd naar 120 km/u. Deze verhoging is alleen mogelijk dankzij een intensief monitorings- en inspectieregime.

Inspanningen van ProRail vanuit haar rollen

ProRail heeft als contractmanager, samen met Infrasppeed en het ministerie van IenW, zich maximaal ingezet om veilig rijden bij de hoogst mogelijke snelheid te realiseren. Deze technisch complexe uitdaging vroeg veel van onze eigen experts en de ingehuurd partijen. Dankzij deze inspanningen was het afgelopen jaar mogelijk om, ondanks de geconstateerde ontwerpfouten, aantoonbaar veilig te blijven rijden.

Naast de constructieve ontwerpfouten is er gedurende 2024 meermaals betonschade aan de viaducten aangetroffen. De zwaarste schade is inmiddels door Infrasppeed hersteld, maar verder herstel zal in 2025 plaatsvinden. ProRail heeft hieraan bijgedragen door namens uw ministerie opdracht te geven voor deze herstelacties.

In haar rol als beheerder heeft ProRail, samen met de NS, zich ingespannen om de gevolgen van de extra rijtijd te beperken. Zo is er op 5 augustus een plaanpassing doorgevoerd. Hierbij is voor het binnenlands verkeer 1 tot 3 minuten extra rijtijd toegevoegd. Met deze extra rijtijd werd voor sommige treinen de effecten van de snelheidsbeperkingen volledig gemitigeerd en voor andere gedeeltelijk. Hierdoor kregen reizigers een betrouwbaarder reisadvies. Het lokaal verwerken van de snelheidsbeperkingen zonder de gehele dienstregeling aan te passen maakt de dienstregeling minder robuust. Met de dienstregeling 2025 die op 15 december van start ging, is de snelheidsbeperking van 120 km/u volledig verwerkt in de dienstregeling.

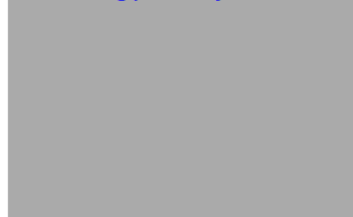
Impact snelheidsbeperkingen HSL-Zuid op de reizigerspunctualiteit HSL 5 min.

De snelheidsbeperkingen op de HSL-Zuid hadden een negatieve impact op de punctualiteit. Het exact bepalen van deze impact is zeer complex. Vanwege deze complexiteit hebben ProRail en de NS extra analysecapaciteit ingezet. In de analyses is het effect van de snelheidsbeperkingen op de gemaakte reizen in 2024 onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met de verschillende maximum snelheden die golden en de mate van verwerking in de dienstregeling. Omdat snelheidsbeperkingen zowel directe effecten (de extra minuten rijtijd omdat treinen langzamer moeten rijden) als indirecte effecten (de extra vertraging bovenop de extra minuten rijtijd omdat het netwerk wordt verstoord) hebben, is ook gekeken of er andere oorzaken van vertraging¹ aanwezig waren. Op basis van de analyses schrijft ProRail minimaal 16,3%-punt dispunctualiteit toe aan de snelheidsbeperkingen op de HSL-Zuid. ProRail meent daarom dat de bodemwaarde van 82,1% zou zijn behaald als er geen snelheidsbeperkingen waren geweest.

Verwijtbaarheid

ProRail is van mening dat voor het niet halen van de bodemwaarde op de KPI "Reizigerspunctualiteit HSL 5 min." een rechtvaardigingsgrond bestaat. Hoewel dispunctualiteit door verschillende oorzaken kan ontstaan, ligt volgens ProRail (ondersteund door analyses van experts) het niet halen van de bodemwaarde buiten haar invloedssfeer. Het verschil tussen de gerealiseerde waarde en de bodemwaarde is namelijk te wijten aan de snelheidsbeperkingen. Deze snelheidsbeperkingen zijn het gevolg van constructieve ontwerpfouten en gemaakte fouten tijdens de aanleg van de HSL-Zuid. Op beide aspecten had ProRail geen invloed. Verder heeft ProRail zich maximaal ingezet om de gevolgen voor reizigers te beperken en de veiligheid te waarborgen.

Bescherming persoonlijke levenssfeer



ans

¹ extreme dagen, verstoringen van infra, materieel, personeel of derden, impact uit het buitenland, werkzaamheden of plannomoverschrijdingen