Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

22 026 Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens

Nr. 528

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 augustus 2026

Op verzoek van de Kamer wordt u jaarlijks geïnformeerd over de ontwikkelingen op de Hogesnelheidslijn-Zuid (hierna: HSL)[1]. Over de HSL, gelegen tussen Hoofddorp en de Belgische grens, rijden zo'n 300 treinen per dag. Het is de enige hogesnelheidslijn in Nederland ontworpen om met 300 kilometer per uur over te rijden. Treinen kunnen echter momenteel over een deel van het traject maar tot 120 kilometer per uur rijden vanwege problemen met de infrastructuur. De lijn is opgeleverd in 2006 en sindsdien is Infraspeed verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de HSL. Per 1 april 2031 neemt ProRail deze taken over.

De HSL staat de komende jaren voor vier samenhangende opgaven die bepalend zijn voor een betrouwbare en toekomstbestendige hogesnelheidsverbinding. Deze opgaven vragen om een integrale programmatische aanpak om veiligheid, beschikbaarheid en doelmatige inzet van publieke middelen te kunnen waarborgen. Het gaat om:
- het voorbereiden op het aflopen van het contract tussen de Staat en Infraspeed voor het beheer en onderhoud van onder en bovenbouw van de HSL per 31 maart 2031;
- het voorbereiden en inbeheernemen van de HSL door ProRail per 1 april 2031;
- het voorbereiden en uitvoeren van herstel- en reconstructiemaatregelen (2026–2031); en
- het voorbereiden van de omvangrijke vervanging van onderdelen van de HSL die het einde van hun levensduur bereiken (2032–2050).

De HSL is daarmee een van de grote opgaven die investeringen in infrastructuur vergen, zoals toegelicht in de brief Afweegproces priori-

[1] Kamerstuk 22 026, nr. 520.

kst-22026-528
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

tering en perspectief.[2] Het kabinet komt zo snel mogelijk met een volgende stap in dit proces. Daarbij betrekt het kabinet ook de integrale budgetbehoefte op de HSL.

In deze brief ga ik in op de voorbereidingen van de inbeheername van de HSL door ProRail per 1 april 2031 en de samenhang met de grootschalige en complexe werkzaamheden aan het spoor, zowel vóór als na deze datum.

Noodzaak toekomstvaste HSL

De HSL is een essentiële schakel in de Nederlandse en Europese spoorweginfrastructuur. De lijn verbindt Nederland met belangrijke politieke en economische centra zoals Brussel, Parijs en Londen en maakt onderdeel uit van het Europese hogesnelheidsnetwerk. Daarmee is de HSL niet alleen van nationaal, maar ook van Europees belang.

De HSL versterkt de concurrentiepositie van Nederland. Goede Europese spoorverbindingen vergroten de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsland voor bedrijven, verbeteren de bereikbaarheid van economische regio's en ondersteunen handel, toerisme en grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit.

Daarnaast speelt de HSL een belangrijke rol in de verduurzaming van de mobiliteit. Door reizigers een aantrekkelijk alternatief te bieden voor korte afstandsvluchten en autoverkeer, draagt de HSL bij aan de reductie van CO_2-uitstoot en daarmee aan de klimaatdoelstellingen.

De betrouwbaarheid van de infrastructuur is daarbij van groot belang. De HSL verwerkt dagelijks grote aantallen reizigers, zij moeten op deze verbinding kunnen rekenen. Een betrouwbaar en goed onderhouden infrastructuur is noodzakelijk om de continuïteit van het treinverkeer te waarborgen, vertragingen te beperken, de continuïteit van het treinverkeer te waarborgen en het vertrouwen van reizigers en vervoerders in het spoor te behouden. De HSL is van strategisch belang voor de economische kracht van Nederland, de Europese bereikbaarheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Vooruitblik

De vier genoemde opgaven op de HSL grijpen direct op elkaar in en hebben een lange looptijd. Om middelen doelmatig te besteden, de veiligheid te waarborgen en werkzaamheden te coördineren, worden de verschillende opgaven in een gezamenlijke programmasturing uitgevoerd. Op verzoek van het Ministerie van IenW stelt ProRail momenteel een plan van aanpak voor dit programma op.

Opgaven voor de komende periode

1. Het voorbereiden op het aflopen van het contract tussen de Staat en Infraspeed (per 31 maart 2031)

Het ontwerp, de bouw, financiering en onderhoud voor de bovenbouw van de HSL is sinds 2001 gecontracteerd door de Staat in de vorm van de Design, Build, Finance en Maintaince (DBFM)-overeenkomst, gesloten met het consortium Infraspeed BV. ProRail voert het contractmanagement uit namens de Staat.

---

[2] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 39

Dit is één van de eerste grote DBFM-contracten in Nederland en het enige DBFM-contract op het spoor. Op 31 maart 2031 loopt het contract tussen de Staat en Infraspeed BV voor het beheer en onderhoud van de onder- en bovenbouw van de HSL af.[3] Daarmee eindigt de verantwoordelijkheid van Infraspeed BV en komt deze weer bij de Staat te liggen. Op grond van artikel 16 van de Spoorwegwet en de aan ProRail verleende beheerconcessie komt het beheer en onderhoud vervolgens volledig bij ProRail te liggen. In de komende jaren ligt er daarom een belangrijke opgave in het voorbereiden van de oplevering van de HSL conform contract.

2. Inbeheername door ProRail (per 1 april 2031)

ProRail neemt de HSL in beheer, zodat de HSL wordt geïntegreerd in het reguliere beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur. Daarmee ontstaat een samenhangende aansturing van de nationale spoorweginfrastructuur. De voorbereidingen voor deze opgave bestaan onder andere uit het opnemen van alle assetdata in de informatiesystemen van ProRail, het voorbereiden van de organisatie op de nieuwe taken en verantwoordelijkheden, het contracteren van het onderhoud en de opbouw van de benodigde kennis, terwijl de continuïteit in de operatie, infrabeschikbaarheid en veiligheid geborgd blijven.

3. Herstel- en reconstructiemaatregelen (2026–2031)

Viaducten

Tijdens de technische briefing op 13 mei 2025 en in de Kamerbrief van 11 december 2025, heb ik uw Kamer geïnformeerd over de lopende herstel- en reconstructiemaatregelen op de HSL.[4] Daarbij heb ik aangegeven dat voor het zo snel mogelijk verhogen van de snelheid op de HSL naar 300 kilometer per uur herstel- en reconstructiemaatregelen op alle tien de viaducten tussen de Tunnel Groene Hart en Hoofddorp noodzakelijk zijn. Ook is uw Kamer geïnformeerd over de tijdelijke snelheidsbeperkingen op een aantal locaties bij de tien viaducten tussen Hoofddorp en de Groene Harttunnel op de HSL-Zuid. Daarbij is aangegeven dat intensief is gewerkt om de snelheid op deze locaties per 9 december 2024 weer te verhogen naar 120 km/uur.[5] Deze snelheid wordt momenteel nog aangehouden. De situatie op de betreffende locaties wordt daarbij continu gemonitord met behulp van een monitoringsysteem, zodat de veiligheid blijvend kan worden geborgd.

De herstel- en reconstructiewerkzaamheden van de viaducten vinden gefaseerd plaats. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de locaties waar het verhogen van de snelheid het meest bijdraagt aan reductie van het huidige reistijdverlies voor reizigers op de HSL. Het uitgangspunt daarbij is om de vier meest zuidelijke viaducten (inclusief het viaduct Zuidweg bij Rijpwetering) als eerste te herstellen.

Momenteel worden voor deze eerste viaducten de onderzoeken afgerond, zodat een definitieve oplossing kan worden vastgesteld. Vervolgens worden de ontwerpen voor de viaducten verder uitgewerkt en voorbereid voor uitvoering. De start van de werkzaamheden is volgens de huidige inzichten voorzien in 2028.

---

[3] Restated Implementation Agreement relating to the Hogesnelheidslijn Zuid, 2001

[4] Kamerstuk 22 026, nr. 527

[5] De Eurostar kan 300 km/u rijden, de ICNG-treinen die NS gebruikt voor de Intercity Direct-dienst kan maximaal 200 km/u rijden.

Dit zijn omvangrijke werkzaamheden, meer dan eerder voorzien, die extra tijdelijke hinder zullen veroorzaken. Vervoerders worden door ProRail actief geïnformeerd en betrokken bij de planning van de buitendienststellingen en de alternatieve dienstregeling. Tijdens de buitendienststellingen kan helaas geen gebruik gemaakt worden van de HSL tussen Hoofddorp en Rotterdam. Het traject na Rotterdam blijft operationeel. In 2028 is er vanaf 4 september een buitendienststelling van 112 dagen. Daarna volgt een buitendienststelling voor de werkzaamheden bij het viaduct aan de Zuidweg in 2029 van 50 dagen, waarvan de data nog niet bekend zijn. Daarnaast is een buitendienststelling aangevraagd van vier verlengde weekenden voor het herstel van de overige kunstwerken.

Ik begrijp dat dit bijzonder vervelend is voor reizigers en vervoerders. De werkzaamheden worden door ProRail daarom zoveel mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden, om hinder zoveel mogelijk te beperken. Er wordt gezorgd voor omrijdroutes, zo wordt de mogelijkheid onderzocht om het internationale treinverkeer via de spoorlijn Amsterdam–Leiden–Den Haag–Rotterdam te laten reizen. ProRail betrekt verder regionale overheden bij de keuzes van tijdelijke maatregelen rond de viaducten. Samen met lokale overheden wordt de omgeving geïnformeerd over de impact van de werkzaamheden en over mitigerende maatregelen.

De huidige planning blijft erop gericht dat uiterlijk in 2031 op alle viaducten de oorspronkelijke maximumsnelheid van 300 km/uur weer mogelijk is.

Aanvullende onderzoeken onderbouw

ProRail voert als contractmanager voor de HSL, namens de Staat, de komende jaren aanvullende onderzoeken uit naar de staat van de onderbouw op andere plekken op de HSL. Het is mogelijk dat uit deze onderzoeken risico's naar voren komen die kunnen leiden tot aanvullende herstel- en reconstructiewerkzaamheden.

Zettingen

Naast de hierboven beschreven herstel- en reconstructiemaatregelen is op verschillende locaties langs de HSL sprake van vervormingen van de spoorbaan als gevolg van zettingen[6] in de ondergrond. Deze zogenaamde zettingsproblematiek doet zich voor bij:
– Schuilingervliet (gemeente Hoeksche Waard)
– Rijpwetering (gemeente Kaag en Braassem)
– Westrik (gemeente Breda)
– Oude Terp (gemeente Breda)

Op deze locaties worden momenteel maatregelen getroffen om de gevolgen van de zettingen te mitigeren en de situatie op de lange termijn structureel te beheersen.

<u>Schuilingervliet</u>

Over de ontwikkelingen rond het herstel van de zettingsproblematiek op het traject ter hoogte van Schuilingervliet in de Hoeksche Waard is de Kamer meermaals en vorig jaar december voor het laatst geïnformeerd.[7] Voor de aanpak van de zettingsproblematiek op de HSL bij Schuilingervliet zijn inmiddels verschillende mitigerende werkzaamheden uitgevoerd. De werkzaamheden bleken echter niet overal het gewenste effect te

[6] Zettingen zijn horizontale en/of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging.
[7] Kamerstuk 22 026, nr. 527

hebben. Om die reden heb ik ProRail circa twee jaar geleden gevraagd om vanuit haar rol als contractmanager namens de Staat onderzoek te doen naar maatregelen om de stabiliteit van de zettingsvrije platen op dit traject structureel te herstellen. De resultaten van de onderzoeken worden bestudeerd en de implicaties daarvan in kaart gebracht. Wel betekent dit dat het herstel van dit deel van de HSL ingrijpender en duurder zal zijn dan eerder was voorzien. ProRail is momenteel bezig met het in kaart brengen van verschillende oplossingsrichtingen.

Tot er een structurele oplossing is, kan de zettingsproblematiek rond Schuilingervliet met tijdelijke maatregelen worden beheerst. Op dit moment kunnen treinen hier veilig en zonder vertraging rijden. ProRail onderzoekt samen met Infraspeed welke maatregelen moeten worden genomen om dit te kunnen blijven borgen.

Rijpwetering, Westrik en Oude Terp

Voor de locaties Rijpwetering, Westrik en Oude Terp worden maatregelen getroffen om de stabiliteit en spoorligging op de lange termijn te waarborgen. Bij Rijpwetering is een grondkerende constructie ter stabilisatie van het baanlichaam aangelegd. De realisatie verloopt volgens planning en binnen budget. De oplevering hiervan is eind 2026 voorzien. Deze maatregel was een belangrijke randvoorwaarde om het herstel van het viaduct Zuidweg bij Rijpwetering voort te kunnen zetten.

Bij Westrik zijn maatregelen genomen om het spoor beter te kunnen bijstellen en wordt de spoorligging vanwege de blijvende kwetsbaarheid nauwlettend gemonitord. Voor Oude Terp wordt het onderzoek naar de zettingsproblematiek eind 2026 afgerond, waarna meer duidelijkheid wordt verwacht over de benodigde lange termijn maatregelen.

4. Vervangingsopgave (2032–2050)

De bovenbouw van de HSL is in 2006 opgeleverd in het DBFM-contract met Infraspeed. Zoals voorzien komt 25 tot 30 jaar na de start van het gebruik van de HSL het einde in zicht van de technische, functionele en economische levensduur van diverse infrastructurele systemen na 2036. Dat betekent dat verschillende infrastructuurelementen en systemen van de bovenbouw, zoals de treinbeveiliging, de treindetectiesystemen en (de besturing van) de tunnel technische installaties toe zijn aan vervanging, omdat ze technisch, functioneel en economisch einde levensduur zijn.

Dit betekent dat na 2036 gestart zal gaan worden met vervangingen van de bovenbouw systemen. Het is mogelijk dat vanwege kritische samenhang of andere overwegingen vervangingen eerder worden uitgevoerd.

IenW heeft ProRail verzocht om gelijktijdig met de voorbereiding op de inbeheername een aanpak voor de vervangingsopgave op te stellen, en hierbij inzicht te geven in de fasering, prioritering en bijbehorende risico's. Het valt te verwachten dat ook hier buitendienststellingen nodig zijn, die de dienstregeling zullen raken. ProRail betrekt in de uitwerking van de aanpak of en op welke wijze zij de impact hiervan voor vervoerders, reizigers en omgeving waar mogelijk kan beperken.

ProRail brengt aankomend jaar in kaart wat de verwachte vervangings-opgave is op basis van de verwachte restlevensduur van de assets en systemen inclusief een indicatie van financiële consequenties hiervan. ProRail verwacht op zijn vroegst medio 2027 een indicatie van de omvang en timing van de vervangingsopgave te hebben. ProRail is hierin

afhankelijk van de informatie die Infraspeed in 2026 oplevert over de restlevensduur van de assets en systemen, conform haar contractuele verplichtingen naar de Staat.

Vervoerders op de HSL

NS

In 2025 is de reizigerspunctualiteit, mede door aanpassing van de dienstregeling, op de HSL verbeterd ten opzichte van 2024. Ook in 2026 zijn tot dusver lichte verbeteringen zichtbaar in zowel de aankomstpunctualiteit als in uitval ten opzichte van 2025. NS werkt daarnaast samen met de treinstellenleverancier Alstom aan de verbetering van de verdere instroom van de Intercity Nieuwe Generatie.

Eurostar

Met Eurostar ben ik in gesprek over de huidige situatie.

Afsluitend

De inbeheername van de HSL door ProRail per 1 april 2031, de herstel- en reconstructiemaatregelen en de voorbereiding van de vervangingsopgave vragen om een langdurige en zorgvuldig gecoördineerde aanpak. IenW en ProRail sturen gezamenlijk op veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid voor reizigers evenals een doelmatige besteding van publieke middelen. Door de komende jaren gericht te investeren in herstel, toekomstbestendig duurzaam beheer en tijdige vervanging leggen we de basis gelegd voor een betrouwbare spoorverbinding voor reizigers en vervoerders. Daarmee wordt niet alleen de nationale- en internationale bereikbaarheid van Nederland versterkt, maar ook de economische bereikbaarheid en concurrentiepositie van Nederland duurzaam versterkt.

Ik blijf uw Kamer jaarlijks informeren over de voortgang en eerder indien ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram