

Vergaderjaar 2019–2020

22 026

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

Nr. 513

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 april 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 30 januari 2020 inzake de eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 511).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 april 2020.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Inleiding

Op 18 maart 2020 ontving ik van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een lijst van vragen over de eindevaluatie grootproject-status HSL-Zuid. Bijgaand treft u mijn antwoorden.

Uw vragen centreren zich grotendeels rond een aantal thema's. Daarom heb ik ervoor gekozen de vragen per thema te beantwoorden, waar nodig geclusterd. Per thema heb ik expliciet gemaakt welke vragen beantwoord zijn. Zo is duidelijk welke vraag waar en op welke manier is beantwoord.

De thema's zijn als volgt:

1. De evaluatie van de achterliggende beleidsdoelen van het groot project HSL-Zuid. Bevat de vragen 1 t/m 7 en vraag 44.
2. De scope van de eindevaluatie. Bevat de vragen 8 t/m 13, 22, 31 en 32.
3. De aanbevelingen en lessen die uit deze, en eerdere, (eind-)evaluaties worden en zijn getrokken. Bevat de vragen 14, 15, 17, 18, 19 t/m 21, 23 t/m 30, en 34.
4. De meerwaarde van DBFM-contracten en het huidige gebruik hiervan. Bevat de vragen 33, 35 t/m 38 en 40.
5. De prestaties op de HSL-Zuid (inclusief eventuele vervolgonderzoeken – en informatieverstrekking hierover). Bevat de vragen 16, 39, 41–43, 45 en 46.

Thema 1: de evaluatie van achterliggende beleidsdoelen van het groot project HSL-Zuid

Vraag 1 Kunt u toelichten waarom er niet wordt geëvalueerd of de oorspronkelijke doelstellingen zijn gerealiseerd?

Vraag 2 Waarom wordt in de eindevaluatie niet ingegaan op de realisatie van de oorspronkelijke doelstellingen, zoals vereist is op grond van artikel 16a van de Regeling Grote Projecten?

Vraag 3 In welke mate zijn de oorspronkelijke doelstellingen van het project verwezenlijkt en indien deze niet voldoende zijn verwezenlijkt, kunt u dit alsnog laten onderzoeken?

Vraag 4 Kunt u de vraag in welke mate de oorspronkelijke doelstellingen van het project zijn verwezenlijkt alsnog laten onderzoeken? Kunt u hierbij de huidige en verwachte prestaties van het vervoersysteem betrekken?

Vraag 5 In hoeverre zijn de oorspronkelijke doelstellingen gerealiseerd en hoe verhouden deze doelstellingen zich tot de maatschappelijke kosten van de aanleg van de HSL-lijn? Kunt u hier uitgebreid op reflecteren?

Vraag 6 Als deze doelstellingen niet zijn gerealiseerd, welke factoren hebben daar een rol in gespeeld en welke maatschappelijke effecten zijn daardoor opgetreden?

Vraag 7 Is het mogelijk om ondanks niet geconcretiseerde doelstellingen alsnog een beeld te schetsen van wat het project HSL-Zuid heeft bijgedragen aan het versterken van de economische positie van Nederland en de Randstad en wat het heeft bijgedragen aan de substitutie van auto- en vliegverkeer door de trein? Kunt u uw antwoord uitgebreid toelichten?

Vraag 44 Hoeveel vluchten zijn uitgespaard doordat de HSL eenzelfde dienst aanbiedt?

Antwoord op vragen 1 t/m 7, 44

Het groot project aanleg HSL-Zuid wordt gekenmerkt door doelstellingen op meerdere niveaus. Zoals toegelicht in de eindevaluatie gaat het allereerst om achterliggende beleidsdoelstellingen uit de Planologische Kernbeslissing (PKB): 1) het versterken van de economische positie van Nederland en de Randstad; en 2) treinverkeer als vervanging voor auto- en vliegverkeer. Deze beleidsdoelen zijn niet nader geconcretiseerd. In het PKB is daarnaast een nader geconcretiseerd projectdoel opgenomen,

namelijk de realisatie van een lijn waar met 300 km/u over gereden kan worden. Tot slot is dit projectdoel verder uitgewerkt in specifieke activiteiten.

De veronderstelling was dat de aanleg van de spoorlijn (het concrete projectdoel) zou bijdragen aan de achterliggende beleidsdoelstellingen. Dit leidt ertoe dat in de eindevaluatie het bereik van het projectdoel en alle daartoe behorende activiteiten zijn geëvalueerd. Daarnaast kan wel worden gereflecteerd op de toename van het aanbod en gebruik van de HSL-Zuiddiensten (zowel nationaal als internationaal). In de begeleidende Kamerbrief heb ik aangegeven dat het gebruik door (internationale) reizigers de afgelopen jaren is toegenomen: dit is te herleiden uit het aantal reizigerskilometers zoals opgenomen in de voortgangsrapportages van het groot project.

Gegeven het gebrek aan concretisering van de achterliggende beleidsdoelen, is het niet goed mogelijk het doelbereik alsnog te laten onderzoeken, noch om deze te relateren aan de (maatschappelijke) kosten van de aanleg van de HSL-lijn. Daarnaast is niet goed mogelijk om precies vast te stellen óf en zo ja hoeveel vluchten er zijn vervangen door de HSL-Zuiddiensten. Het reizigersvolume per vliegtuig en per spoor zijn over het algemeen toegenomen.¹ De ambitie van dit kabinet is om meer reizigers op de korte en middellange afstanden in de trein te krijgen in plaats van het vliegtuig. Over de voortgang van het internationaal personenvervoer per spoor wordt u dit voorjaar nader geïnformeerd.

Thema 2: De scope van de eindevaluatie

Vraag 8 Kunt u nader specificeren waarom de evaluatie wordt beperkt tot een deel van de aanleg, terwijl het gehele vervoersysteem uiteindelijk relevant is voor het bereiken van de doelen?

Vraag 10 Waarom is de scope van de eindevaluatie beperkt (alleen aanleg onderbouw) en zijn het vervoer over de HSL-Zuid en de aanleg van de bovenbouw van de HSL niet meegenomen in de eindevaluatie?

Vraag 11 Waarom wordt alleen de onderbouw van de HSL meegenomen in de evaluatie, terwijl we weten dat de kosten voor de bovenbouw fors zijn uitgelopen, en in potentie de komende jaar ook nog verder kunnen oplopen?

Vraag 12 Waarom is de scope van de eindevaluatie beperkt tot de uitgaven die op artikel 17.3 van het Infrastructuurfonds zijn gedaan en worden de aanleg van de bovenbouw en het vervoer achterwege gelaten, terwijl de Kamer hierop in diverse parlementaire onderzoeken en een parlementaire enquête diep ingegaan is?

Vraag 13 Waarom wordt in de eindevaluatie niet de integrale scope van de voortgangsrapportages gehanteerd, waarin vanaf voortgangsrapportage 16 in 2005 ook het vervoer een prominente plaats inneemt?

Vraag 32 Waarom is de publiek-private samenwerkingsconstructie (PPS) met Infrasppeed niet betrokken bij de evaluatie van het project?

Antwoord op vragen 8, 10 t/m 13 en 32

De eindevaluatie ziet specifiek op het groot project HSL-Zuid. Dit betreft het aanlegproject van de spoorlijn, voor zover dit is verantwoord onder het bijbehorende begrotingsartikel van het groot project (artikel 17.3 van het Infracfonds). Dit neemt niet weg dat de afgelopen jaren veelvuldig onderzoek is uitgevoerd naar activiteiten die niet per definitie onder deze

¹ Zie de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers over de HSL-Zuid in de voortgangsrapportages in de periode 2015 – 2019. Voor de groei van de gemiddelde bezetting van vluchten binnen Europa wordt verwezen naar het rapport *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor* (2018).

scope vielen. De inzichten uit deze onderzoeken zijn voor de onder artikel 17.3 van de Infrafonds verantwoorde uitgaven meegenomen in de eindevaluatie.

De scope van het bijbehorende begrotingsartikel is een aantal keer gewijzigd. Zo is een tweetal activiteiten – het afsluiten van contracten voor de bovenbouw en het afsluiten van contracten voor vervoer – buiten het begrotingsartikel geplaatst. De uitvoering van deze contracten wordt niet via het groot project gefinancierd of financieel verantwoord. Daarnaast zijn deze contracten anders van aard: door bijvoorbeeld de koppeling van aanleg aan beheer en onderhoud van de bovenbouw in één contract, is dit contract nog niet afgelopen en daarmee niet goed te evalueren. Daarom is dit contract geen onderdeel van de huidige eindevaluatie. Een tegenovergestelde ontwikkeling in scope is zichtbaar in de voortgangsrapportages. Gaandeweg het verloop van het groot project worden de voortgangsrapportages anders ingericht. Er komt steeds meer aandacht voor integrale prestaties, verbetermaatregelen en gebruik van de HSL-Zuid. De voortgangsrapportage biedt zo steeds meer een integraal verantwoordingsdocument voor uw Kamer en beschrijft meer dan alleen het groot project².

Ondanks het feit dat een deel van de beoogde activiteiten niet onder de scope van het groot project valt, is het uiteraard wel van belang om te toetsen of de toegezegde activiteiten en bijbehorende projectdoelen zijn uitgevoerd. Daarom is per doelstelling en uitgevoerde activiteit door het onderzoeksbureau allereerst bepaald of deze onder het begrotingsartikel van het aanlegproject viel, om vervolgens voor de relevante doelstellingen en activiteiten de vragen uit de *regeling groot project* te beantwoorden. Daarnaast is aangegeven of de overige activiteiten zijn uitgevoerd. Voor alle activiteiten binnen de scope van het groot project zijn daarnaast alle vragen van de evaluatie beantwoord. Tot slot is, op basis van de bevindingen over alle activiteiten geconcludeerd dat de oorspronkelijke doelstelling is gerealiseerd, maar niet volledig binnen de scope van het groot project.

Vraag 9 Waarom is er voorbijgegaan aan de overwegingen van de commissie om de grootprojectstatus langer aan te houden in verband met problemen met de totstandkoming van het vervoer (onder andere Fyra) en later zettingen en betonkwaliteit en wordt er gekozen voor een beperkte evaluatie?

Antwoord op vraag 9

Er is niet voorbijgegaan aan de overwegingen van de commissie om de grootprojectstatus langer aan te houden. In 2017 is de grootprojectstatus op verzoek van uw Kamer behouden, in verband met een aantal restpunten. Over de restpunten voor het aanlegproject bent u in de daaropvolgende voortgangsrapportages geïnformeerd. Tevens heeft de Auditdienst Rijk op deze restpunten de jaarlijkse controle uitgeoefend.

Vervolgens is de eindevaluatie uitgevoerd naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer uit 2019 om de procedure ter beëindiging van de grootprojectstatus in gang te zetten. In verband met eerdere overwegingen is hierin onder andere specifiek gekeken naar eventuele restrisico's. In 2019 is het restbudget teruggelopen tot circa € 39 mln. (0,5% van het projectbudget) en zijn de restrisico's beperkt. Specifiek voor het restrisico ten aanzien van zettingen wordt, zoals toegezegd, dit jaar nog een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Overigens wordt de introductie van de *Intercity Nieuwe Generatie* nauwgezet gemonitord in de Stuurgroep

² Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 39 over hoe u, bij eventuele beëindiging van de grootprojectstatus, geïnformeerd blijft over deze thema's.

HSL-Zuid (daarin hebben NS, ProRail, Infrasppeed, de Inspectie Leefomgeving en Transport en mijn ministerie zitting). Ook na eventuele beëindiging van de grootprojectstatus zal ik hierover de komende jaren dus in nauw overleg treden met onder andere de NS en u informeren over de voortgang.

Vraag 22 Waarom voldoet de eindevaluatie niet aan de eisen uit de Regeling Grote Projecten?

Vraag 31 Kan de beperkte invulling van deze eindevaluatie als precedent werken voor toekomstige eindevaluaties en zo ja, welke nadelige effecten treden daarbij op voor een goede informatievoorziening?

Antwoord op vraag 22 en 31

De eindevaluatie voldoet aan de eisen uit de Regeling Grote Projecten: alle vragen uit de Regeling zijn beantwoord. Ik wijs u hierbij op het unieke verloop van het project. Zoals bekend is de afgelopen 24 jaar al veel onderzoek naar het groot project en alle aanpalende dossiers gedaan. Hierbij is gaandeweg de jaren de aandacht verschoven van de aanleg, naar de vervoerprestaties op de HSL-Zuid. Aangezien de spoorbaan bijna 15 jaar geleden is opgeleverd, is dat ook niet verwonderlijk. Ik verwacht daarmee ook niet dat het huidige groot project, noch de eindevaluatie daarvan, snel als precedent werkt voor toekomstige eindevaluaties.

Thema 3: De aanbevelingen en lessen die uit deze, en eerdere, (eind-)evaluaties worden en zijn getrokken

Vraag 14 Waarom worden er geen concrete aanbevelingen geformuleerd over het (voor)traject van kosteninschatting, aanbestedingsprocedure en politieke besluitvorming? Kunnen deze alsnog opgesteld worden?

Vraag 21 Waarom worden er in de evaluatie geen expliciete lessen getrokken met het oog op huidige en toekomstige projecten?

Vraag 29 Waarom worden in de evaluatie geen expliciete lessen getrokken voor toekomstige (spoor)projecten?

Antwoord op vragen 14, 21 en 29

In deze fase van het groot project (bijna 15 jaar na oplevering) is het niet aannemelijk om nog nieuwe lessen te trekken over onder andere kosteninschatting, aanbestedingsprocedures en politieke besluitvorming voor toekomstige (spoor)projecten. De eindevaluatie is voor een belangrijk deel gebaseerd op de uitgebreide rapporten en aanbevelingen van onder andere de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI), Algemene Rekenkamer (AR) en Parlementaire Enquête Fyra (PEF). In deze rapportages zijn al expliciete lessen getrokken – zoals ten aanzien van kosten, aanbestedingsprocessen en politieke besluitvorming. In de reactie van mijn ambtsvoorgangers op de aanbevelingen uit deze rapporten is ook de opvolging daarvan met betrekking tot bijvoorbeeld toekomstige (grote) (spoor)infraprojecten te vinden.

Vraag 15 Hoe worden lessen die uit het (voor)traject van kosteninschatting, aanbestedingsprocedure en politieke besluitvorming getrokken kunnen worden nu toegepast op infrastructuurprojecten?

Vraag 19 Welke inzichten met bredere relevantie voor toekomstige infrastructuurprojecten heeft het ministerie opgedaan in dit project?

Vraag 20 Welke lessen voor huidige en toekomstige projecten trekt u uit deze evaluatie?

Vraag 23 Waarom bevat de eindevaluatie geen nieuwe informatie?

Vraag 24 Welke inzichten – anders dan de lessen die de Kamer zelf eerder heeft getrokken in haar parlementaire onderzoeken – zouden de Kamer kunnen ondersteunen bij het beoordelen en autoriseren van toekomstige grote (infrastructuur)projecten?

Vraag 25 Hoe zorgt u er momenteel voor dat te lage ramingen worden voorkomen? Zijn hierbij lessen uit het groot project HSL-Zuid betrokken?
Vraag 26 Hoe gaat het ministerie tegenwoordig om met beperkte concurrentie? Is dit wezenlijk anders dan bij de HSL-Zuid?
Vraag 27 Welke lessen voor toekomstige projecten trekt u uit de verträgen in de planning? Welke lessen zijn reeds ingevoerd in de huidige projectbeheersing?
Vraag 28 Welke lessen voor huidige en toekomstige projecten trekt u uit de problemen met de programmabeheersing en het risicomanagement? Welke lessen zijn reeds ingevoerd in de huidige projectbeheersing?
Vraag 30 Welke lessen zijn tijdens de realisatie van dit project getrokken voor toekomstige projecten voor nieuwe spoorlijnen?
Vraag 34 Welke lessen worden uit de evaluatie getrokken voor wat betreft (gedeeltelijke) PPS-contracten bij dit soort grootschalige railinfrastructuurprojecten?

Antwoord op vragen 15, 19–20, 23 t/m 28, 30 en 34

De eindevaluatie richt zich op de uitgaven zoals die verantwoord zijn onder het grootproject. Het overgrote deel hiervan is bijna 15 jaar geleden al uitgegeven; toen is de spoorbaan ook opgeleverd. Hier zijn dus ook al verschillende onderzoeken naar gedaan, die zijn meegenomen in de eindevaluatie. Gezien de zeer beperkte omvang van de recente uitgaven (slechts 0,5% van het projectbudget) is ervoor gekozen deze niet apart te evalueren.

De lessen die uit de TCI, PEF en de AR onderzoeken zijn getrokken hebben opvolging gekregen in brede zin. Ik verwijs hiervoor naar de Kabinetsreacties die door mijn ambtsvoorgangers met uw Kamer zijn gedeeld, bijvoorbeeld naar aanleiding van de TCI en PEF. Dit betreft lessen ten aanzien van (politieke) besluitvorming, kosteninschatting en beheersing, projectbeheersing en risicomanagement, publiek-private samenwerking en contracteringsstrategie. De opvolging van deze lessen is, waar nodig, de afgelopen jaren aangevuld en bijgesteld ten behoeve van de huidige en toekomstige infraprojecten.

Inmiddels wordt bij grote projecten gewerkt met het Governancemodel Grote Projecten (GGP) en het Beheersmodel Grote Projecten (BGP). Daarin zijn de lessen m.b.t. kosteninschatting en beheersing, projectbeheersing en risicomanagement, publiek-private samenwerking en contracteringsstrategie verwerkt van de grote projecten die in het verleden zijn uitgevoerd. De manier waarop hier nu mee wordt gewerkt wordt zichtbaar in de grote projecten ERTMS en PHS. Over de governance, beheersing en voortgang wordt uw Kamer regulier geïnformeerd via de voortgangsrapportages van deze projecten. Specifiek met betrekking tot (politieke) besluitvorming worden de MIRT spelregels toegepast.

Vraag 17 Waarom is deze eindevaluatie uitsluitend gebaseerd op onderzoeken die door de Kamer en de Algemene Rekenkamer zijn uitgevoerd en bevat deze geen nieuwe inzichten?

Antwoord op vraag 17

Hiervoor is gekozen omdat alle onderdelen van de eindevaluatie reeds geëvalueerd zijn in verschillende onderzoeken. De inzichten hieruit zijn reeds toegepast en processen zijn waar nodig aangepast. Bijna 15 jaar na oplevering van de spoorbaan levert een aanvullende eindevaluatie derhalve geen nieuwe inzichten op.

Vraag 18 Waarom is geen gebruik is gemaakt van eigen (deel)evaluaties van het ministerie? Waarom zijn huidige en voormalige medewerkers niet geraadpleegd voor deze eindevaluatie?

Antwoord op vraag 18

Eigen inzichten van het ministerie zijn onderdeel van de reeds uitgevoerde onderzoeken. Hiervoor is gekozen omdat alle onderdelen van de eindevaluatie reeds geëvalueerd zijn in verschillende onderzoeken en het bijna 15 jaar na oplevering geen nieuwe inzichten oplevert. Lessen en de opvolging hiervan zijn reeds geïmplementeerd en, waar nodig, aangepast met inzichten van de afgelopen jaren. Het raadplegen van voormalige medewerkers zou inmiddels te moeilijk uitvoerbaar zijn en waarschijnlijk geen nieuwe inzichten meer opleveren. Huidige medewerkers waren niet betrokken bij het toenmalige aanlegproject en daarom niet relevant in deze.

Thema 4: De meerwaarde van DBFM-contracten en het huidige gebruik hiervan

Vraag 33 Hoe kwalificeert u de conclusie dat beoogde voordelen bij het PPS-contract op de HSL zijn uitgebleven, maar wel de financiële risico's bij de Staat zijn gebleven?

Vraag 35 Kunt u met het oog op toekomstige DBFM-projecten (Design Build Finance Maintain) reflecteren op de vraag of het DBFM-contract met Infrasppeed al dan niet voordeliger is dan traditionele contracten?

Antwoord op vraag 33, 35

Er is in het verleden inderdaad de verwachting uitgesproken dat veel risico's van groot financieel belang bij de Staat zijn gebleven. Echter, over de gehele looptijd van het DBFM-contract is op dit moment niet te zeggen hoe de balans tussen voordelen en risico's uitvalt en of het contract met Infrasppeed daarnaast voordeliger is dan traditionele contracten. In de eindevaluatie van het groot project HSL wordt gesteld dat het nu nog te vroeg is om de (volledige) (meer-)waarde van het DBFM-contract in beeld te brengen. Dit zal moeten blijken gedurende de exploitatiefase (het contract loopt tot en met maart 2031, dan is ook de exploitatiefase afgerond).

Vraag 36 Hoe wordt bij DBFM-contracten omgegaan met risico's? Liggen deze risico's nog steeds overwegend bij de Staat?

Antwoord op vraag 36

Na het afsluiten van het DBFM-contract HSL-Zuid is bij Rijkswaterstaat sprake geweest van een doorontwikkeld modelcontract (toegepast in de grond, weg en waterbouw). Voor deze DBFM-contracten is over het algemeen sprake van een standaard risicoverdeling tussen overheid en marktpartijen die uitgaat van het beginsel dat ieder risico wordt belegd bij de partij die dat risico het beste kan beheersen. In de praktijk betekent dit dat opdrachtnemers het risico dragen dat past bij hun gemaakte ontwerpkeuzes. In het plan van aanpak «Op weg naar een vitale infrasector» (Kamerstuk 29 385, nr. 107) wordt voor grond, weg en waterbouw een aanzet gegeven tot een gezamenlijk transitieproces dat de komende jaren vorm zal worden gegeven voor toekomstige contracten. Daarbij wordt gestreefd naar een financieel gezonde, productieve sector waarin beheerst met de (soms inherente) risico's wordt omgegaan en waarbij risico's op een redelijke manier verdeeld zijn tussen opdrachtgever en opdrachtnemers.

Vraag 37 Hoe verhoudt de complexiteit van (het beheren van) DBFM-contracten zich tot die bij traditionele contracten?

Antwoord op vraag 37

Rijkswaterstaat (RWS) beheert 20 DBFM-contracten in mijn departement specifiek voor grond, weg en waterbouw (voor spoorweginfrastructuur

bestaat alleen het DBFM-contract HSL-Zuid). Hierbij past RWS Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) toe om te toetsen of opdrachtnemers voldoen aan de contractuele eisen. Deze systematiek wordt toegepast bij zowel DBFM als traditionele contracten. Afhankelijk van de scope van een contract (omvang, technische complexiteit, integraliteit al dan niet met meerjarig onderhoud) zal het toepassen van SCB meer of minder ingewikkeld zijn.

Vraag 38 Hoe gaat u de Kamer informeren over de gerealiseerde voor- en nadelen en van de DBFM-constructie met Infrasppeed?

Antwoord op vraag 38

Na afloop van de contractperiode volgt een eindevaluatie over het gehele contract (aanleg, beheer en onderhoud). U wordt hier daarna separaat over geïnformeerd.

Vraag 40 In hoeverre is het werken met DBFM-contracten voordeliger of nadeliger gebleken dan het werken met traditionele contracten?

Antwoord op vraag 40

Het volledige antwoord op deze vraag kan pas worden gegeven zodra meerdere DBFM-contracten de volledige looptijd hebben doorlopen. Dat is nu nog niet het geval omdat de meeste projecten in de exploitatiefase verkeren. Wel kan worden gesteld dat DBFM-opdrachtnemers in grond, weg en waterbouw over het algemeen de bouwfase van de werken tot nu toe op tijd en binnen (rijks)budget opleveren, de voorbereidingstijd van DBFM-contracten langer is en de aanbesteding intensiever. Zie ook het rapport «Toekomstige Opgave Rijkswaterstaat: Perspectief op de uitdagingen en verbetermogelijkheden in de GWW-sector» (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 83) en het plan van aanpak «Op weg naar een vitale infrasector» (Kamerstuk 29 385, nr. 107).

Thema 5: De prestaties op de HSL-Zuid (inclusief eventuele vervolgonderzoeken – en informatieverstrekking hierover)

Vraag 16 Kunnen de prestaties en de prestatieontwikkeling op de HSL geëvalueerd worden, en kan daarbij ook gekeken worden naar de toekomstige gebruikersontwikkelingen op de HSL en eventuele investeringen die daarbij nodig zijn?

Antwoord op vraag 16

De thema's die u noemt zijn onderdeel van de lopende trajecten waar ik mij mee bezig houd. Zo informeer ik u structureel over de prestaties en prestatieontwikkeling op onder andere de HSL-Zuid met de (half)jaarverantwoordingen van de NS en ProRail. Daarnaast monitor ik de prestaties en de prestatieontwikkeling op de HSL nauwgezet via het Verbeterprogramma HSL-Zuid. Op de middellange termijn verwacht ik verdere verbeteringen van de prestaties op de HSL-Zuid door de uitvoering van de maatregelen uit het € 60-miljoenpakket en de introductie van de ICNG. Of er daarna nog verbeteringen nodig zijn, wordt onderzocht in de quickscans spanningssluizen en ERTMS. Daarnaast bekijk ik de toekomstige ontwikkelingen op onder andere de HSL in het Toekomstbeeld OV. Deze activiteiten komen niet in het geding door het eventueel beëindigen van de grootprojectstatus.

Vraag 39 Hoe wordt de Kamer na beëindiging van de grootprojectstatus geïnformeerd over de prestaties van Infrasppeed, de manier waarop Infrasppeed meewerkt aan infrastructurele verbeteringen en eventuele knelpunten en beperkingen hierbij vanuit hun contract?

Antwoord op vraag 39

Het is mijn voornemen om uw Kamer na beëindiging van de grootproject-status in de reguliere concessierapportages (beheer- en vervoer) te blijven informeren over de ontwikkelingen in het vervoersaanbod (waaronder introductie nieuw materieel), de reizigersaantallen, prestaties op de HSL-Zuid en de voortgang van de infrastructurele maatregelen. De inzet van Infrasppeed wordt waar relevant expliciet toegelicht.

Vraag 41 Hoeveel binnenlandse en internationale reizigers zijn in 2019 geregistreerd op de HSL-Zuid, en hoe is de ontwikkeling hierin over de afgelopen tien jaar?

Vraag 43 Kunt u bevestigen dat de meest actuele reizigersaantallen stammen uit 2016? Zo ja, kunt u toelichten hoeveel internationale en binnenlandse reizigers er zijn geregistreerd op de HSL-Zuid in 2019?

Antwoord op vraag 41 en vraag 43

De reizigersgroei is de afgelopen jaren in beeld gebracht in de voortgangsrapportages HSL-Zuid. Voorheen is uw Kamer in dat kader inderdaad geïnformeerd over reizigersaantallen op de HSL-Zuid. Zo staan in de 37^e voortgangsrapportage alle reizigersaantallen van 2010 t/m 2015 vermeld.³ In de 40^e voortgangsrapportage HSL-Zuid is een overstap aangekondigd en toegelicht van het rapporteren van reizigersaantallen naar reizigerskilometers. Hier is voor gekozen omdat de reizigerskilometers een completer beeld geven van het totale reizigersvolume.⁴ Daarom rapporteer ik nu, ook als het gaat om verwachte groei op het Hoofdrailnet, over reizigerskilometers. In de 42^e voortgangsrapportage bent u voor het laatst geïnformeerd over de ontwikkeling in de reizigerskilometers van 2015 tot en met het tweede kwartaal van 2019.⁵ NS heeft op basis van historische gegevens een inschatting gemaakt van de reizigerskilometers in de jaren 2010 tot en met 2014. Het overzicht van reizigerskilometers over de afgelopen tien jaar ziet er daarmee als volgt uit:

Reizigerskilometers (x mln)			
	Binnenlands	Internationaal	Totaal
Q1-10	7		
Q2-10	11		
Q3-10	11		
Q4-10	15		
Q1-11	39		
Q2-11	45		
Q3-11	38		
Q4-11	46		
Q1-12	41		
Q2-12	42		
Q3-12	48		
Q4-12	45		
Q1-13	53	48	101
Q2-13	62	59	121
Q3-13	56	60	115
Q4-13	70	56	126
Q1-14	76	52	127
Q2-14	82	65	147
Q3-14	86	66	153
Q4-14	86	58	145
Q1-15	97	55	152
Q2-15	116	72	188
Q3-15	120	72	191
Q4-15	135	59	194
Q1-16	134	54	188

³ Kamerstuk 22 026, nr. 481.

⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 498.

⁵ Kamerstuk 22 026, nr. 509.

Reizigerskilometers (x mln)			
	Binnenlands	Internationaal	Totaal
Q2-16	147	74	221
Q3-16	147	72	219
Q4-16	157	63	220
Q1-17	193	62	255
Q2-17	220	75	296
Q3-17	224	78	302
Q4-17	234	72	306
Q1-18	228	72	301
Q2-18	260	131	391
Q3-18	253	138	391
Q4-18	263	109	372
Q1-19	245	95	339
Q2-19	263	129	392

* Het aantal internationale reizigerskilometers wordt in principe gevormd door de reizigerskilometers van Thalys, Eurostar en de internationale reizigers in de IC Brussel. De reizigerskilometers van Eurostar (momenteel drie treinen per dag) kunnen door de NS echter niet geleverd worden en zijn dus geen onderdeel van de in deze tabel genoemde internationale reizigerskilometers

** Er kan sprake zijn van afrondingsverschillen.

*** De historische gegevens op basis waarvan de NS een inschatting heeft gemaakt voor de periode 2010 t/m 2014 zijn voor Thalys niet beschikbaar over 2010 t/m 2012. Er werd toen een andere systematiek gebruikt waar Thalys geen onderdeel van uitmaakte.

Vraag 42 Hoeveel binnenlandse en internationale reizigers die gebruik maken van de HSL-Zuid verwacht u in 2020?

Antwoord op vraag 42

NS werkt met meerjarenprognoses over verwachte reizigerskilometers, onder andere om aan de verplichte continuïteit van vervoer te voldoen. Gezien de actuele ontwikkelingen rondom de coronavirusuitbraak en de bijbehorende maatregelen, kan ik niet vooruitlopen op de vraag of er in 2020 wederom sprake zal zijn van een groei in het aantal reizigerskilometers.

Vraag 45 Wat is de stand van zaken van de quickscan naar de twee spanningssluisen die gevoelig zijn voor storingen? Wanneer stuurt u de resultaten hiervan naar de Kamer?

Antwoord op vraag 45

Deze onderzoeken zijn nu nog gaande. Ik verwacht u voor de zomer van 2020 over de uitkomsten hiervan te informeren.

Vraag 46 Kunt u reflecteren op de vraag of de huidige en voorziene exploitatie van het vervoer rendabel is?

Antwoord op vraag 46

Dit aspect wordt meegenomen in het lopende onderzoek naar de ordening op de HSL-Zuid. Uw Kamer wordt hierover nader geïnformeerd in het kader van het orderingsbesluit.