

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Hogesnelheidslijn-Zuid; Kamerstuk 22 026, nr. 511).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

- Nr Vraag
- 1 Kunt u toelichten waarom er niet wordt geëvalueerd of de oorspronkelijke doelstellingen zijn gerealiseerd?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 6 Als deze doelstellingen niet zijn gerealiseerd, welke factoren hebben daar een rol in gespeeld en welke maatschappelijke effecten zijn daardoor opgetreden?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 14 Waarom worden er geen concrete aanbevelingen geformuleerd over het (voor)traject van kosteninschatting, aanbestedingsprocedure en politieke besluitvorming? Kunnen deze alsnog opgesteld worden?
  - 15 Hoe worden lessen die uit het (voor)traject van kosteninschatting, aanbestedingsprocedure en politieke besluitvorming getrokken kunnen worden nu toegepast op infrastructuurprojecten?
  - 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?

- Nr 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?
- 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?
- 19 Welke inzichten met bredere relevantie voor toekomstige infrastructuurprojecten heeft het ministerie opgedaan in dit project?
- 20 Welke lessen voor huidige en toekomstige projecten trekt u uit deze evaluatie?
- 21 Waarom worden er in de evaluatie geen expliciete lessen getrokken met het oog op huidige en toekomstige projecten?
- 22 Waarom voldoet de eindevaluatie niet aan de eisen uit de Regeling Grote Projecten?
- 23 Waarom bevat de eindevaluatie geen nieuwe informatie?
- 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?
- 25 Hoe zorgt u er momenteel voor dat te lage ramingen worden voorkomen? Zijn hierbij lessen uit het groot project HSL-Zuid betrokken?
- 26 Hoe gaat het ministerie tegenwoordig om met beperkte concurrentie? Is dit wezenlijk anders dan bij de HSL-Zuid?
- 27 Welke lessen voor toekomstige projecten trekt u uit de vertragingen in de planning? Welke lessen zijn reeds ingevoerd in de huidige projectbeheersing?
- 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?
- 29 Waarom worden in de evaluatie geen expliciete lessen getrokken voor toekomstige (spoor)projecten?
- 30 Welke lessen zijn tijdens de realisatie van dit project getrokken voor toekomstige projecten voor nieuwe spoorlijnen?
- 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?
- 32 Waarom is de publiek-private samenwerkingsconstructie (PPS) met Infrasppeed niet betrokken bij de evaluatie van het project?
- 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?
- 34 Welke lessen worden uit de evaluatie getrokken voor wat betreft (gedeeltelijke) PPS-contracten bij dit soort grootschalige railinfrastructuurprojecten?
- 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?
- 36 Hoe wordt bij DBFM-contracten omgegaan met risico's? Liggen deze risico's nog steeds overwegend bij de Staat?
- 37 Hoe verhoudt de complexiteit van (het beheren van) DBFM-contracten zich tot die bij traditionele contracten?
- 38 Hoe gaat u de Kamer informeren over de gerealiseerde voor- en nadelen en van de DBFM-constructie met Infrasppeed?
- 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?

- Nr Vraag
- 40 In hoeverre is het werken met DBFM-contracten voordeliger of nadeliger gebleken dan het werken met traditionele contracten?
- 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?
- 42 Hoeveel binnenlandse en internationale reizigers die gebruik maken van de HSL-Zuid verwacht u in 2020?
- 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?
- 44 Hoeveel vluchten zijn uitgespaard doordat de HSL eenzelfde dienst aanbiedt?
- 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?
- 46 Kunt u reflecteren op de vraag of de huidige en voorziene exploitatie van het vervoer rendabel is?