

Vergaderjaar 2021–2022

22 026

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

Nr. 519

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 oktober 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 22 juni 2021 inzake het eindrapport over de evaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 517).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 oktober 2021. Vragen en antwoorden zijn, voorzien van een inleiding, hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Inleiding

Op 8 september 2021 heb ik van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat 13 vragen ontvangen over de kwalitatieve evaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid. Bijgaand vindt u mijn antwoorden op deze vragen. Graag verneem ik of uw Kamer na het lezen van onderstaande antwoorden kan instemmen met het beëindigen van de grootprojectstatus van het aanlegproject HSL-Zuid.

Vraag 1

Op welke wijze gaat u tot 2025 de benutting van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) verbeteren ten behoeve van de internationale bereikbaarheid?

Antwoord 1

Vanwege de coronamaatregelen in de afgelopen periode reden er minder (internationale) treinen over de HSL-Zuid. De focus ligt voor nu op het herstel van de benutting na corona. De verwachting is dat de frequenties van internationale verbindingen naar Parijs en Londen weer worden opgeschaald. Dit is mogelijk zodra de maatregelen in binnen- en buitenland dit mogelijk maken en de markt voldoende van de coronacrisis is hersteld. Voor de verbinding naar Londen waren al vijf services per dag aangevraagd bij de ACM, maar deze zijn vanwege de coronacrisis nog niet benut. Eurostar heeft inmiddels aangekondigd vanaf 22 oktober de tweede frequentie tussen Amsterdam en Londen weer uit te voeren. De IC Brussel rijdt al sinds medio 2020 de reguliere dienstregeling. Zoals eerder aangegeven wordt vanaf de start van dienstregeling 2022 zestien keer van/naar Amsterdam Centraal gereden over de HSL, in plaats van twaalf keer van/naar Amsterdam en vier keer van/naar Den Haag¹. Ondertussen werken wij aan de marktverkenning voor de situatie na 2025. Ik verwacht uw Kamer nog dit najaar te kunnen informeren over de resultaten van de marktverkenning.

Vraag 2

Op welke wijze gaat u vanaf 2025 de benutting van de HSL-Zuid verbeteren ten behoeve van de internationale bereikbaarheid, mocht de marktverkenning uitwijzen dat het wenselijke bedieningsniveau niet of slechts ten dele met open toegang kan worden gerealiseerd?

Vraag 3

Hoe gaat u bepalen of het «open toegang»-aanbod voor 2025 en verder voor de internationale verbindingen naar België voldoet of zou moeten worden aangevuld middels een concessie? Welke minimumbedienings-eisen gaat u hiervoor hanteren?

Vraag 4

Wat is uw inzet voor het internationale vervoer over de HSL-Zuid en naar Brussel voor de vervoerconcessie vanaf 2025, mocht dit niet of slechts ten dele met open toegang kunnen worden gerealiseerd?

Antwoord op de vragen 2, 3 en 4

Zoals aangegeven in de Kamerbrief «Integrale voornemen voor de marktordering op het spoor na 2024»² laat ik onderzoeken welke internationale verbindingen tot stand kunnen worden gebracht onder maatschappelijk gewenste voorwaarden en welke knelpunten hieruit voortkomen. Mijn uitgangspunt hierbij is dat de kwaliteit van het vervoersaanbod voor de reiziger vanaf 2025 minimaal gelijk is aan het

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 100.

² Kamerstuk 29 984, nr. 899.

huidige aanbod en aansluit bij mijn internationale ambities op het spoor. Ik verwacht u nog dit najaar te kunnen informeren over de resultaten van het onderzoek.

Vraag 5

Welke afspraken heeft u gemaakt met NS over de inzet van de Intercity's Nieuwe Generatie (ICNG's) naar Brussel vanaf 2025? Op basis van welke verwachtingen heeft NS de ICNG's voor België besteld?

Antwoord 5

NS is op grond van de vervoersconcessie verplicht om te zorgen voor continuïteit van materieel bij afloop van de concessie, eind 2024. Het huidige materieel (rijtuigen) van de IC Brussel is in 2025 technisch en economisch afgeschreven.

Daarom heeft NS nieuw materieel besteld (ICNG-B) om het bestaande materieel te vervangen. Op grond van afspraken tussen het Ministerie van IenW en NS, opgenomen in de zogenaamde Redelijke Regeling, geldt in zijn algemeenheid dat de opvolgende concessiehouder voor het hoofd-railnet verplicht is gebruik te maken van de productiemiddelen (zoals rollend materieel en ICT systemen), die NS ten behoeve van de vervoersconcessie in gebruik heeft, dan wel heeft besteld. In de Redelijke Regeling is bepaald dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beslist over de inzet van de ICNG-B treinen op de HSL-Zuid dan wel het HRN. De inzet van ICNG's naar Brussel vanaf 2025 hangt af van de uitkomsten van de internationale marktverkenning en de mede daaruit volgende besluitvorming over de ordening van grensoverschrijdende verbindingen en de scope van de nieuwe concessie.

Vraag 6

Bent u in overleg met de Belgische overheid en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) over verdere verbetering van de benutting van de HSL-Zuid en de overige verbindingen van Nederland naar België? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Antwoord 6

Zoals vastgelegd in de vervoersconcessie spant NS zich in om de reistijd naar Brussel (met de IC Brussel) zoveel als redelijkerwijs mogelijk te verkorten. Hierover is NS in gesprek met NMBS. NS heeft eerder aangegeven te verwachten per 2024 op het traject Amsterdam-Brussel mogelijk tot een half uur reistijdwinst te kunnen boeken, onder andere met de inzet van de ICNG-B. De overige verbindingen betreffen in het bijzonder Antwerpen-Rosendaal en Maastricht-Luik (onderdeel Drielandentrein). Hierover zijn bij de Spoortop 2016 afspraken gemaakt tussen België en Nederland. Deze samenwerking heeft de afgelopen jaren, ook in samenspraak met regionale partners, concreet vorm gekregen. Voor Antwerpen-Rosendaal wordt op dit moment verkend welke mogelijkheden er zijn om een verbetering van het aanbod tot stand te brengen. Uw Kamer wordt hierover dit najaar geïnformeerd. De ambitie voor Maastricht-Luik is om als onderdeel van de Drielandentrein een rechtstreekse sneltreinverbinding tussen Luik via Maastricht en Heerlen naar Aken te laten rijden. Op korte termijn (2023) zal vooral de doortrekking van de bestaande verbinding Maastricht-Aken naar Luik gerealiseerd worden. Daarbij wordt nauw samen gewerkt met de regio, Belgische (federale) overheid en NMBS.

Vraag 7

Welke verwachtingen heeft u van de door u genoemde ontwikkelingen op Europees niveau de komende jaren voor verdere versterking van het internationale personenvervoer per spoor, waarin de HSL-Zuid een belangrijke rol zal spelen?

Antwoord 7

De ontwikkelingen op Europees niveau in combinatie met de aandacht voor treinvervoer tijdens dit Year of Rail, bieden perspectief voor internationaal reizigersvervoer per spoor. Daar zetten we als Nederland vol op in. Zo heb ik op 3 oktober jl. de *Connecting Europe Express* mogen ontvangen in Amsterdam. Uit de grote opkomst en het enthousiasme van de aanwezigen (waaronder de Europese Commissie, ProRail, vervoerders en decentrale overheden) bleek eens te meer dat het verder versterken van de internationale trein als volwaardig alternatief voor de reiziger op veel steun kan rekenen.

Tijdens de Transportraad van 3 juni³ jl. hebben Oostenrijk en Nederland, als gezamenlijke voorzitters van het *Platform on International Rail Passenger*, de voortgangsrapportage gepresenteerd. Dit gaat om een «initial workplan» ter versterking van het internationaal reizigersvervoer in Europa. De voorgestelde aanpak kent een groot draagvlak onder de deelnemende landen, de spoorsector en de Europese Commissie. Daarnaast is door Duitsland een «Letter of Intent (LoI)» opgesteld voor de *Trans Europe Express 2.0*. Deze LoI is getekend door meer dan 20 landen, waaronder Nederland. In de LoI zijn ook verbindingen via de HSL-Zuid opgenomen zoals Amsterdam-Parijs en Amsterdam-Londen, maar ook nieuwe bestemmingen als Lyon, Barcelona en Valencia. De EC bereidt eind 2021 een actieplan over personenvervoer per spoor voor in lijn met haar eerder opgestelde *Sustainable and Smart Mobility Strategy*. Ook bereidt de Europese Commissie een herziening van de TEN-T-verordening voor, waarin naar verwachting ook het netwerk voor internationaal personenvervoer aan bod zal komen. Naar verwachting zal uiterlijk eind dit jaar meer duidelijk worden over de precieze invulling hiervan. Dit najaar ontvangt uw Kamer actuele informatie over o.a. de Europese ontwikkelingen via de voortgangsbrief internationaal personenvervoer.

Vraag 8

Voorziet u een verbinding Antwerpen-Breda-Brabantse stedenrij (en eventueel verder)? Bent u voornemens deze verbinding op te nemen in de vervoerconcessie als deze niet wordt aangeboden met open toegang?

Antwoord 8

Dat is aan een volgend kabinet. Het uitgangspunt voor internationaal vervoer is dat het huidige concessieaanbod het minimum is. Daarin is deze verbinding niet opgenomen. Tevens is de verbinding momenteel niet in te passen boven op de bestaande verbindingen. In de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV is wel in kaart gebracht welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn om de verbinding Eindhoven-Breda-Antwerpen-Brussel mogelijk te maken. Naast de noodzakelijke maatregelen die vallen onder de robuuste basis van het Toekomstbeeld OV, zou het in dat geval gaan om een forse aanvullende investering. Besluiten over investeringen in de spoorse infrastructuur zijn aan een volgend kabinet.

Vraag 9

Hoe beoordeelt u uiteindelijk de verhouding tussen kosten en baten van de investeringen in de HSL-Zuid?

Antwoord 9

Een volledige netto doorberekening van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is niet te maken, zoals aangegeven in het rapport «Kwalitatieve evaluatie doelstellingen HSL-Zuid». In de aanleg van de HSL-Zuid is ruim EUR 7 mld. geïnvesteerd. Daar staat tegenover dat de binnenlandse bereikbaarheid sterk is verbeterd. De reizigersaantallen

³ Verslag Transportraad 3 juni 2021, Kamerstuk 21 501-33, nr. 855.

tussen Amsterdam/Schiphol-Rotterdam-Breda zijn tussen 2008 en 2019 meer dan verdubbeld. Ook kozen tussen 2008 en 2019 tot één miljoen⁴ reizigers voor de trein in plaats van het vliegtuig tussen Amsterdam en Parijs. Het is echter niet vast te stellen welk deel van deze substantiële baten direct toerekenbaar is aan de aanleg van de HSL-Zuid.

Vraag 10

Hoe kunnen kabinet en Kamer de maatschappelijke kosten en baten van dit soort projecten voorafgaand en na de besluitvorming beter in beeld krijgen en houden?

Vraag 13

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

Antwoord op de vragen 10 en 13

Voorafgaand aan een project wordt een afweging tussen maatschappelijke kosten en baten gemaakt. Dit gebeurt sinds het eind van de jaren '90 conform de Algemene Leidraad MKBA van het CPB/PBL. Het SMART formuleren van beleidsdoelstellingen, de wijze waarop het project daaraan bijdraagt, het uitvoeren van een nulmeting en monitoring zijn van belang om de kosten en baten van het project tijdens en na afloop kwantitatief te evalueren. Met name aan dat laatste heeft het bij het grootproject HSL-Zuid ontbroken. Als gevolg van het niet operationaliseren en monitoren van de beleidsdoelstellingen was een kwantitatieve studie naar het behalen van de doelstellingen niet mogelijk.

Vraag 11

Kunt u toelichten waarom deze aanvullende evaluatie niet is uitgevoerd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, zoals eerder is toegezegd?

Vraag 12

Waaruit bestond de betrokkenheid van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid bij deze aanvullende evaluatie?

Antwoord op de vragen 11 en 12

Bij de aanbidding van de 43^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid is door mijn voorganger voorgesteld om een kwalitatieve beleidsmatige analyse uit te voeren. Hierbij is het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) betrokken. Gezamenlijk met het KiM is de opzet van deze kwalitatieve analyse bepaald. Vanwege de omvang van de opdracht is ervoor gekozen om de aanvullende evaluatie uit te laten voeren door het bureau dat ook de eerste evaluatie heeft uitgevoerd (Decisio). Dit bureau had hierbij al veel informatie verzameld en kennis opgebouwd over het grootproject HSL-Zuid, die in de aanvullende evaluatie efficiënt kon worden ingezet. Het KiM is nauw betrokken geweest bij het gehele traject, onder andere bij het ontwikkelen van de methode/aanpak van de aanvullende evaluatie en het KiM heeft deelgenomen aan de expertgroep die de aanvullende evaluatie heeft begeleid.

⁴ Het isoleren van de effecten van de ontwikkeling van Nederlandse gedeelte van de hogesnelheidslijn is niet mogelijk. Op basis van de theorie (achterblijven ontwikkelingen luchtvaart) heeft de ontwikkeling van het Nederlandse deel een overstap van minimaal 0,3 miljoen reizigers gezorgd. Met de ontwikkelingen op het Franse en Belgische spoor loopt de schatting op tot maximaal 1,1 miljoen reizigers.