

**Lijst van vragen**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de **Intercity Brussel en marktverkenning HSL-Zuid** (Kamerstuk **22 026**, nr. **488**).

Voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Griffier van de commissie,  
Israel

- | Nr. | Vraag   |
|-----|---|
| 1   | Kunt u de bilaterale overeenkomst met België over de optimalisering van de verbindingen tussen Nederland en België aan de Kamer sturen?   |
| 2   | Welke concrete verwachtingen heeft u van de bilaterale overeenkomst met België over de optimalisering van de verbindingen tussen Nederland en België? Kunt u deze overeenkomst voorzien van duiding van uw kant?  |
| 3   | Hoe verhoudt de intentie uit de bilaterale overeenkomst met België zich tot de constatering van NS dat geen tijdswinst mogelijk is op het trajectdeel van Brussel-Zuid naar Rotterdam en andersom, omdat de Belgische spoorvervoerder NMBS dit ongewenst zou achten?  |
| 4   | Waaruit bestaan de bezwaren van NMBS tegen versnelling van de intercity Brussel-Amsterdam, buiten de gewenste bediening van Zaventem met deze trein?  |
| 5   | In hoeverre is het in het kader van verlaging van de reistijd nog een optie om Breda te laten vervallen als halte voor de Benelux-trein en een verbinding Antwerpen-Breda op een andere wijze tot stand te brengen, zoals eerder de bedoeling was?  |
| 6   | In hoeverre wordt voor verlaging van de reistijd gekeken naar het laten vervallen van halteringsplaatsen in België?   |
| 7   | Welke verwachtingen heeft u over geïntegreerde ticketing- en reisinformatiesystemen en abonnementen?  |
| 8   | Hoe verwacht u een reëel beeld te verkrijgen van wat er mogelijk is op de HSL (Hogesnelheidslijn)-Zuid als alternatieve partijen zich in de marktverkenning niet in de kaart laten kijken en géén bod of een onrealistisch hoog bod doen?   |
| 9   | Kunt u op alle onderdelen van het alternatieve aanbod van NS op de HSL-Zuid aangeven of er sprake is van vertraging en deze vertraging specificeren? Kunt u dus op alle onderdelen uiteenzetten wat nu de stand van zaken is en wat het oorspronkelijke streven was? Hoe vertaalt zich dit vervolgens in de prestatieindicatoren? |
| 10  | Kunt u een overzicht maken van de prestaties van NS op de HSL-Zuid?   |
| 11  | Waarom wordt op voorhand al besloten tot het naar beneden bijstellen van de prestatiecijfers van NS omdat NS nadelige prestatie-effecten verwacht van de inpassing van de 4x rechtstreekse verbinding tussen Den Haag en Brussel? Is de verwachting dat hiermee de «3 strikes out» kan worden voorkomen?                          |
| 12  | Waarom worden naar aanleiding van de structurele effecten op de betrouwbaarheid van de HSL-Zuiddiensten de prestatieafspraken naar beneden bijgesteld en waarom wordt er niet geprobeerd de betrouwbaarheid te verbeteren?  |
| 13  | Kunt u aangeven hoeveel hoger het risico is op uitval wanneer er wordt gekozen voor de zogenoemde 12/4-variant ten opzichte van de 16/0-variant?  |
| 14  | Welke effecten zou het niet bedienen van station Den Haag hebben op het reisgedrag van de 10 procent reizigers die vanaf Den Haag naar Brussel reist?   |
| 15  | Bij welke variant (de 12/4- of de 16/0-variant) worden er in zijn totaliteit meer reizigers bediend? Kunt u dat toelichten?   |
| 16  | Wat is de reden dat u verwacht dat partijen gaan meewerken aan een marktverkenning zonder dat er kans is op een nieuwe aanbesteding?  |
| 17  | Kunt u een inschatting maken van de extra kosten wanneer meerdere vervoerders betrokken zullen worden bij het vervoer op de HSL-Zuid?   |

- | Nr. | Vraag   |
|-----|---|
| 18  | Welk budget stelt u ter beschikking voor de marktverkenning?  |
| 19  | Zijn er al vervoerders bekend die hebben aangegeven graag mee te doen aan de marktverkenning? Zo ja, welke?   |
| 20  | Wat zijn de kosten voor het Rijk wanneer NS haar concessie op de HSL-Zuid, dat onderdeel uitmaakt van het hoofdrailnet, zou kwijtraken?   |
| 21  | Waarom is de 12/4-variant voor NS complex in de uitvoering van de dienstregeling en waarom verhoogt dit het risico op verstoringen? Wat voor maatregelen worden er genomen om deze verstoringen zoveel mogelijk te voorkomen?                     |
| 22  | Is in de detailstudie ook besproken en onderzocht hoe er met de verhoogde kans op storingen omgegaan kan worden? Waarom is NS zelf niet betrokken bij deze detailstudie?  |
| 23  | Wanneer wordt naar verwachting de benodigde beveiligingssoftware door Bombardier geleverd?  |
| 24  | In hoeverre is het zeker dat met het oog op de complexiteit van de dienstregeling de 12/4-variant wordt aangehouden?  |
| 25  | Waarom zou bediening van Den Haag Centraal leiden tot prestatie-effecten bij conventionele treinen?   |
| 26  | Kunt u aangeven wanneer de verkenning van optimalisatie door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregeling is afgerond? Kunt u aangeven of de uitkomsten van deze verkenning openbaar worden gemaakt? |
| 27  | Waarom moet worden uitgegaan van de financiële kaders van de huidige concessie? Dit is toch niet haalbaar omdat NS heel veel moet afschrijven waardoor de financiële kaders van de huidige concessie een vertekend beeld geven?                   |
| 28  | Waarom wordt ook uitgegaan van de huidige concessieperiode en niet van 10 of 15 jaar?   |