

1

*Wat zijn de gevolgen van het feit dat het juridisch eigendom van het spoornet niet bij de Staat ligt?*

2

*Heeft de commissie ook gekeken of de door NS geleverde kwaliteit aansluit op de eisen en verwachtingen van de reizigers?*

3

*Kan de commissie aangeven hoe de Staat het aandeelhouderschap invulling zou moeten geven, voor zowel de NS als ProRail, om sterker te sturen dan nu het geval is? Is het wenselijk om hier vanuit de Kamer regels voor op te stellen?*

4

*Welke maatregelen acht de commissie op korte termijn noodzakelijk om het aantal stop tonend seinpassages te verminderen?*

5

*Welke inspanningen en kosten zijn concreet verbonden aan het «eventueel later eenvoudig» geschikt maken van elektronische interlockings waarmee relaisinterlockings dienen te worden vervangen? Hoe verhouden die inspanningen en kosten zich met het vervangen met relaistechnologie en het na politieke besluitvorming in één keer overstappen op ERTMS en elektronische interlockings?*

6

*Betekent de conclusie dat eerst ERTMS aangelegd moet worden en er niet meer in de bestaande beveiliging geïnvesteerd moet worden, dat de verbeteringen uit PHS zoals snelheidsverhoging naar 160 km/uur en frequentieverhoging pas gerealiseerd kunnen worden als ERTMS operationeel is?*

7

- a. *Zijn de effecten zoals beschreven in het rapport van de Technische Universiteit Delft, ten aanzien van de analyse die op basis van een simulatiemodel is uitgevoerd over de spoorlijn Utrecht – Den Bosch, ook van toepassing op de situatie in heel Nederland?*
- b. *Is van meer trajecten bekend dat de Internationale spoorwegunie-norm voor baanvakbelasting wordt overschreden? Zo ja, welke trajecten zijn dit?*
- c. *Deelt de commissie de mening dat een te hoge baanvakbelasting ook reden zou moeten zijn voor een overbelastverklaring?*

8

- a. *Is de commissie concreet van mening dat de ambitie die in het Programma Hoogfrequent Spoor (hierna: PHS, Kamerstuk 32 404, nr. 1) is uitgesproken niet strookt met de strategie van ProRail en NS om deze ambitie te bereiken?*
- b. *Zijn de doelstellingen van PHS volgens de commissie te ambitieus?*
- c. *Zou het in de ogen van de commissie realistischer zijn om de ambitie van PHS naar beneden bij te stellen of de strategie van ProRail en NS te intensiveren?*
- d. *Is voor het realiseren van de ambitie van PHS een offensieve strategie van ProRail en NS nodig in de ogen van de commissie?*
- e. *Kan met de kloof tussen de ambities in het PHS en strategie van ProRail en NS ook gesproken worden van een kloof tussen de*

*minister van Infrastructuur en Milieu enerzijds en ProRail en NS anderzijds?*

- f. *Zo ja, hoe is in de ogen van de commissie die kloof mogelijkwerijs te overbruggen?*

9

*Wat is de precieze definitie van een «incidentminister» volgens de commissie?*

10

*Hebben de, in de ogen van de commissie, onnavolgbare kasschuiven van honderden miljoenen ook al plaatsgevonden onder de verantwoordelijkheid van vorige ministers?*

11

*Wat is de precieze onderbouwing van de stelling dat de kosten van de implementatie van ERTMS, die nog steeds onduidelijk zijn, met € 1,6 miljard kunnen dalen? Wanneer werd dit bekend en waarom toen pas? Was het besluit van de minister, zoals omschreven op pagina 10 van het eindrapport, om de besluitvorming over PHS in verband met de kostenrisico's naar zich toe te trekken proportioneel, tegen de achtergrond van deze mogelijke kostenmeevaller?*

12

*Om welke reden dienen goederenvervoerders nu nog telkens bij iedere wijziging in het spoorbeveiligingssysteem ERTMS in iedere corridor waar zij langskomen aan te tonen dat zij veilig kunnen rijden, zoals zij hebben aangegeven? Hoe kan het beste overgegaan worden tot landelijke uitrol zonder dat deze problemen steeds ontstaan?*

13

*Wat is de reden voor het feit dat de commissie de ingenieursbureaus niet heeft uitgenodigd om een toelichting te geven, gezien hun kennis op het gebied van treinbeveiliging?*

14

*In hoeverre acht de commissie nader onderzoek naar de landelijke invoering van ERTMS gewenst?*

15

*Is de invoering van ERTMS de enige reden voor ProRail en NS om geen grootschalige investeringen te doen?*

16

- a. *Waarop is de conclusie gebaseerd dat een pilot voor ERTMS niet nodig is en dat er dit jaar nog een besluit over de totale uitrol kan worden genomen?*
- b. *Waarom heeft een pilot geen waarde?*

17

*Hoe kan het dat de expertgroep, waar de Technische Universiteit Delft ook aan deelnam, tijdens de planstudiefase PHS niet tot de conclusie kwam dat PHS niet gerealiseerd kon worden zonder ERTMS zoals de Technische Universiteit Delft nu wel blijkt te concluderen? Welke inzichten zijn er destijds over het hoofd gezien, waardoor gesuggereerd is dat PHS zonder ERTMS wel mogelijk is?*

18

*Tot welk niveau van de splitsing beperkt zich de constatering van de tijdelijke commissie? Betreft het enkel de splitsing van NS en ProRail of*

*wordt ook een doorsplitsing van NS en ProRail naar nog kleinere entiteiten een rol toebedeeld in het verloren gaan van integraliteit en langetermijndenken?*

19

*Welke financiële en operationele consequenties levert het per direct staken van vervangingsinvesteringen ten behoeve van relaistechnologie op ten behoeve van interlockings die geschikt gemaakt kunnen worden voor ERTMS? (conclusie pag 9 en aanbeveling 21)*

20

*Kan de commissie aangeven of het klopt dat, door aan te sturen op korte termijn besparingen in de onderzochte periode, er uiteindelijk over de gehele periode meer geld is uitgegeven dan er nodig was geweest indien er van begin af aan werd gewerkt met een lange termijn strategie? Zo ja, kan de commissie een indicatie geven van het bedrag dat hiermee is gemoeid?*

21

*Heeft de commissie een overzichtelijk schema van de verantwoordelijkheden en rollen van ProRail, NS en de minister op het gebied van de invoering en het blokkeren van ERTMS?*

22

- a. *Wat is het oordeel van de commissie over de kernprestatie-indicatoren voor ProRail?*
- b. *Stellen de kernprestatie-indicatoren de minister in staat om effectief te sturen op de door ProRail geleverde kwaliteit?*

23

- a. *Heeft de commissie de voorkeur voor het openbaar aanbesteden van het hoofdrailnet of voor onderhandse aanbestedingen met de noodzakelijke scherpere afspraken over de vervoersprestaties?*
- b. *Welke vervoersprestaties (prestatie-indicatoren) zouden in ieder geval in de concessie moeten worden genomen?*

24

*Wat zijn volgens de commissie de consequenties van aanbeveling 2 voor het beleidsvoornemen ten aanzien van de gunning van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2024 als het gaat om het mogelijk maken van concurrentie op het spoor (decentralisatie en aanbesteding van Sprinterdiensten)? En wat zijn de consequenties van deze aanbeveling voor de positie van de minister in de permanente structuur, waaraan de heer Meijdam werkt (23 645, nrs. 481 en 492)?*

25

*Waarop is de conclusie in aanbeveling 1 gebaseerd dat er nu reeds voldoende aanknopingspunten beschikbaar zijn voor het opstellen van een langetermijnvisie en -strategie?*

26

*Welke rol heeft het amendement Slob gespeeld over het ter beschikking stellen van middelen voor ERTMS (Kamerstuk 32 500-A, nr. 9 ) bij de casus van de Hanzelijn waarover de NS zijn treinen niet met de beoogde hoge snelheid laat rijden, ook al geeft de commissie aan dat dit wel het geval zou moeten zijn?*

27

*Is aanbeveling 1, dat de minister moet zorgen voor aansturing terwijl in overige aanbevelingen nadrukkelijk wordt gesteld dat de minister zelf als*

*stysteemverantwoordelijke die verantwoordelijkheid naar zich toe moet trekken, bewust vaag geformuleerd?*

28

*Heeft de commissie zelf suggesties voor geoperationaliseerde langetermijndoelen, zoals zij aanbeveelt in aanbeveling 1?*

29

*Biedt de wet volgens de commissie voldoende mogelijkheden voor de minister om de spoorsector steviger aan te sturen? Zo nee, wat is ervoor nodig die wettelijke ruimte wel te creëren?*

30

*Wat zijn volgens de commissie de concrete consequenties van aanbeveling 5 en van Nieuwe concessie 2015–2024 (onder paragraaf 4.5.1 Vervoerconcessie) voor het vervolg van de behandeling van het beleidsvoornemen ten aanzien van de gunning van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2024 door de Kamer en voor de definitieve concessie?*

31

*Heeft de commissie zelf suggesties voor de meer gedetailleerde eisen en kernprestatie-indicatoren die volgens haar in de beheer- en de vervoerconcessie vastgelegd zouden moeten worden?*

32

*Kan de commissie toelichten hoe de voorgestelde inputsturing door de minister van Infrastructuur en Milieu zich verhoudt tot de afweging die de NS maakt voor wat betreft marktvraag, productaanbod en rendement op basis van outputcriteria?*

33

*Kan de commissie aangeven welke zaken voor inputsturing beter geregeld moeten worden in de concessie?*

34

*Ontbreekt het alleen de minister aan de juiste kennis of is ook bij NS behoefte aan versterking van de kennispositie?*

35

*Is de concessie ook geschikt om sanctiemiddelen op te nemen als uit toezicht blijkt dat afspraken niet nageleefd worden? Zo nee, waar staan die sanctiemiddelen dan geformuleerd?*

36

*Op welke wijze moet het toezicht worden vormgegeven? Is dat belegd bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport of elders? Is een indicatie te geven van het aantal benodigde fte's?*

37

- a. *Is het mogelijk dat ProRail zich teveel richt op de korte termijn door de lengte van de beheerconcessie?*
- b. *Heeft de commissie een mening over een eventuele eeuwigdurende concessie voor ProRail?*
- c. *Zo ja, wat is deze?*

38

- a. *Waarop is aanbeveling 6 gebaseerd dat de huidige gebruiksvergøding voor het gebruik van het spoor in internationaal verband laag is?*

- b. *Kan in bedragen voor hoofdconcessie en goederenvervoerders worden aangegeven of een redelijk dekkingspercentage van de kosten van het spoor welke gebruiksvergoedingen «normaal» zijn?*

39

*Hoeveel lager ligt, gelet op aanbeveling 6 waarin wordt geopperd dat nader onderzoek nodig is naar verhoging van de gebruiksvergoeding op het spoor, deze gebruiksvergoeding ten opzichte van de gebruiksvergoeding in ons omringende landen (behalve België ook Duitsland en Frankrijk)?*

40

*Welk deel van de beheer- en onderhoudskosten van het spoor wordt op dit moment gedekt vanuit de gebruiksvergoedingen? Hoe verhouden de getallen 33 procent en elf procent van pagina 88 zich tot elkaar?*

41

*Hoeveel inkomsten zouden er gehaald kunnen worden bij de vervoerders als de gebruiksvergoeding verhoogd wordt naar een niveau dat aansluit bij de ons omringende landen? Welk deel hiervan komt van NS, welk deel van de goederenvervoerders, welk deel van andere (regionale en internationale) spoorvervoerders?*

42

*Is de commissie van mening dat, gelet op aanbeveling 6, een eventuele verhoging van de gebruiksvergoeding doorberekend kan worden aan de reiziger in de vorm van tariefsverhogingen? Zo ja, onder welke voorwaarde(n)? En heeft de commissie een beeld van de gevolgen voor de tarieven als de gebruiksvergoeding geheel kostendekkend zou zijn?*

43

*Kan het verhogen van een gebruikersvergoeding zonder een significante stijging van de treinkaartjes voor de reizigers?*

44

*Waarom wordt genoemd dat Infrabel ervoor gekozen heeft om haar eigen ingenieursbureau te organiseren? Wordt hiermee gesuggereerd dat de erkende ingenieursbureaus weer teruggaan naar ProRail?*

45

- a. *Welke concrete sturingsmogelijkheden ziet de commissie als het aandeelhouderschap van NS bij de minister van Infrastructuur en Milieu wordt ondergebracht?*
- b. *Waarom zou de minister dan kunnen en moeten ingrijpen?*

46

- a. *Wordt bij de aanbeveling om andere ordeningsvormen voor het spoor te onderzoeken, vooral ook voor ProRail, nadrukkelijk gewezen op de verwantschap van taken van Rijkswaterstaat en ProRail?*
- b. *Wordt bij die aanbeveling geconcludeerd dat het toekennen van eenzelfde status, als Rijkswaterstaat heeft, aan ProRail de sturingsvraagstukken vereenvoudigd?*
- c. *Kan dit worden opgevat als een duidelijk advies?*
- d. *Zo ja, waarom?*
- e. *Zo nee, waarom niet?*

47

*Kan worden onderbouwd op welke wijze de aanbestedingswijze van onderhoud door ProRail afwijkt dan wel overeenkomt van Rijkswaterstaat?*

48

*Wat is de reden voor het feit dat de commissie kiest om het aandeelhouderschap van ProRail bij het de minister van Infrastructuur en Milieu onder te brengen maar niet kiest het bedrijf ProRail in zijn geheel onder de minister te laten vallen?*

49

*Kan de commissie dieper ingaan op de reden voor het feit dat de commissie zich ervan heeft weerhouden om in de aanbevelingen een concreet voorstel te doen ten aanzien van het ongedaan maken van de splitsing tussen ProRail en de NS, gezien alle bevindingen en ook de opmerkingen van oud-minister Peijs die aangaf dat zij de splitsing nooit meer op deze manier zou hebben uitgevoerd?*

50

*Betekent een verschuiving van het aandeelhouderschap van de NS naar de minister van Infrastructuur en Milieu ook een andere inhoudelijke invulling van het aandeelhouderschap? Hoe ziet de commissie dat voor zich? Welke sturing zou de minister van Infrastructuur en Milieu moeten geven?*

51

*Wie zou dat onderzoek naar de problemen in de regie binnen de huidige ordening moeten uitvoeren en op wiens gezag?*

52

*Wat ontbreekt er nog aan kennis en inzicht van de commissie om zelf een keuze te maken over een gewenste ordening tussen een status als Rijkswaterstaat of dichterbij elkaar brengen van NS en ProRail?*

53

*Is het overnemen van de aandelen van de NS en ProRail kostenneutraal?*

54

*Kan de commissie aangeven of er sprake was van een tekort van € 1,4 miljard op de onderhoudsuitgaven op het spoor doordat dit geld reeds aan andere zaken is besteed of was er € 1,4 miljard aan geplande onderhoudsuitgaven op de plank blijven liggen wat vervolgens aan andere zaken is besteed?*

55

*Is de commissie van mening dat de onderbesteding op het spoor moet worden rechtgetrokken en op welke manier heeft de commissie dat voor ogen?*

56

*Hoe beziet de commissie haar zorgen over het onderhoud van het spoor in het licht van de bezuinigingen, die juist op het onderhoudsbudget zijn doorgevoerd? Dienen deze te worden teruggedraaid?*

57

*Is de commissie van mening dat onderhoudsgeld dat bij wegen of tegenvallers terecht is gekomen ook weer terug geschoven zou moeten worden naar het onderhoudsbudget voor het spoor?*

58

*In hoeverre is de commissie, tegen de achtergrond van het feit dat zij stelt dat de Kamer beter geïnformeerd dient te worden over de begrotingsmutaties in de spoorsector, van mening dat dit in het verleden bewust onvoldoende is gebeurd?*

59

*Heeft de commissie een beeld van de tijd die het zal kosten om ERTMS overal in te voeren en welke effecten dat kan hebben voor de operationele bedrijfsvoering tijdens die invoeringsperiode («hoe kan de winkel tijdens de verbouwing open blijven»)?*

60

*Heeft de commissie behalve in Denemarken en België ook bekeken hoe de discussie over ERTMS in Duitsland verloopt, waar gearzeld wordt over schaal en invoeringstempo?*

61

*Verwacht de commissie dat een eventuele uitrol van ERTMS binnen de huidige begroting van de minister van Infrastructuur en Milieu gefinancierd kan worden?*

62

*Heeft de commissie onderzocht in welke mate de structurele kosten (bijv. onderhoud) van ERTMS gevolgen hebben voor de begroting van de minister van Infrastructuur en Milieu?*

63

- a. *Adviseert de commissie, door te stellen dat met ERTMS meer vervoer kan worden gerealiseerd en minder spoor hoeft te worden aangelegd en dit juist noodzakelijk is voor PHS, het PHS te schrappen en opnieuw op te stellen uitgaande van de invoering van ERTMS?*
- b. *Hoeveel (minder) zouden de kosten van PHS worden als ERTMS wordt ingevoerd?*

64

*Kan de commissie aangeven welke concrete capaciteitsuitbreidingen nu ingepland staan, die door middel van invoering van ERTMS vermeden kunnen worden? Kan de commissie daarbij een indicatie geven van welk bedrag hiermee gemoeid is?*

65

*Wat is de reden dat de commissie ETCS/ERTMS level 2 aanbeveelt en niet level 3 waarbij er sprake is van hogere baten en lagere kosten?*

66

*Waarom wordt hier niet aanbevolen om een interlocking te nemen die voldoet aan de functionele eisen, technische specificaties, wensen en betaalbaarheid?*

67

*Waarom wordt het Integrated European Signalling System (INESS) niet genoemd in de aanbeveling?*

68

*Wat is de reden dat er hier niet is uitgegaan van lifecycle cost zoals bij aanbeveling 25?*

69

*In hoeverre is de commissie voorstander van een «open» markt voor ETCS/ERTMS zodat er marktwerking ontstaat en men niet aan één leverancier is gebonden?*

70

*Hoe snel verwacht de commissie dat al het materieel en de infrastructuur kan worden omgebouwd naar ETCS? Duurt dat niet tientallen jaren?*



71

*Is met de aanbeveling voor ondersteuning van de ontwikkeling van OpenETCS een monopolie van een leverancier te voorkomen? In hoeverre is het dan ook van belang om een Open systeem voor de Interlocking te eisen?*

72

*Houdt Robuust Spoor alleen het verwijderen van overbodige wissels en het sneller maken van wissels in? Deelt de commissie de mening dat voor een robuust spoor op een aantal punten juist ook meer wissels nodig zijn, bijvoorbeeld overloopwissels bij kleinere stations voor een betere bijsturing bij verstoringen?*

73

- a. *Wat is er nodig voor steun voor de ontwikkeling van OpenETCS? Is het eisen bij de aanbesteding hiervoor voldoende of is er nog meer nodig?*
- b. *Richt OpenETCS zich alleen op de materieelkant of ook op de infrakant? In hoeverre is er nog sprake van vendor lock-in aan de infrakant en wat is er voor nodig om dit te voorkomen cq ongedaan te maken?*
- c. *Moet de minister zich voor het leverancier onafhankelijk maken van ERTMS aan zowel de materieel als de infrakant steviger inzetten binnen Europa? Zijn er nog concrete acties nodig?*

74

- a. *Wat betekent het advies voor het stoppen met kort volgen en het doorgaan met robuust spoor en ontvlechting concreet voor de OV-SAAL (openbaar vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad) corridor waar de minister aanstuurt op een oplossing die juist afhankelijk is van Kort Volgen en waar op korte termijn capaciteitsuitbreiding nodig is?*
- b. *Deelt de commissie de mening dat voor de OV-SAAL corridor als gevolg van het stoppen met Kort Volgen op korte termijn moet worden besloten tot spoorverdubbeling op (het grootste deel van) het spoor door Almere en dat dit dus op korte termijn betekent dat er meer moet worden geïnvesteerd in infrastructuur?*

75

*Heeft de commissie een verklaring voor het feit dat de onderhoudsuitgaven per kilometer spoor in Nederland laag zijn en de tickets juist duur?*

76

*Wat is de reden dat de commissie er niet voor kiest aan te bevelen dat ProRail zelf het onderhoud zou moeten uitvoeren in plaats van onderaannemers?*

77

*Is het duidelijk of het inzetten van tweedehands materieel vanuit kostenoverwegingen al dan niet leidt tot extra kosten op langere termijn? Of is het in bepaalde gevallen verstandig om voor tweedehands materieel te kiezen?*

78

*Heeft de commissie nog specifieke aanbevelingen ten aanzien van het voorkomen van deelbelangen bij de onderhoudsroosters? Hoe kan er meer regie komen om te komen tot besluiten waarbij het maatschappelijk belang wordt geoptimaliseerd?*



79

*Wat wordt er precies verstaan onder de aanbeveling «Maak onderhoudscontracten voor klein onderhoud groter»?*

80

*Welke suggesties heeft de commissie om uitvoering te geven aan de aanbeveling om de buitendienststellingen anders in te vullen? Op welke wijze zou dat kunnen?*

81

*Herkent de commissie de uitkomsten van een onderzoek van FNV Bondgenoten uit 2008 waaruit blijkt dat zeventig procent van de spoorwerkers de duur van de buitendienststelling als onvoldoende ervaart om het werk uit te kunnen voeren en een ruime meerderheid van de respondenten stelt dat de kwaliteit van met name de rails, de dwarsliggers en de wissels is afgenomen?*

82

- a. *Kan uit de vergelijking tussen de EU-27 niet worden geconcludeerd dat het goederenvervoer in Nederland per kilometer spoor de laagste prestaties kent in de EU?*
- b. *En het personenvervoer juist de hoogste prestaties?*

83

*Waarop is de kwalificatie «tamelijk groot» over het aantal technische storingen, die wijzen op onvoldoende robuustheid van de infrastructuur, gebaseerd in het licht van het feit dat er geen uitspraken kunnen worden gedaan over de storingsgevoeligheid van het Nederlandse spoor in vergelijking met andere landen?*

84

*Hoe heeft de commissie in haar conclusies rekening gehouden met het feit dat de rapportage en verantwoording van de meetbare prestaties door ProRail en NS niet voldoende nauwkeurig of niet volledig zijn ten aanzien van enkele belangrijke kerncijfers?*

85

*Kan de commissie aangeven ten aanzien van welke kerncijfers precies de rapportage en verantwoording van de meetbare prestaties door ProRail en NS niet voldoende nauwkeurig of niet volledig zijn in plaats van voorbeelden van kerncijfers te geven (zoals beschikbaarheid, betrouwbaarheid, etc.)?*

86

- a. *Hoe kan het dat volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek de punctualiteit in ons land het hoogste is maar volgens andere benchmarks Denemarken, België en Zwitserland beter scoren?*
- b. *Wat is het juiste beeld?*

87

*Heeft de commissie zicht op de redenen op basis waarvan de bestedingen aan bovenbouwvernieuwing in Nederland zijn teruggelopen van meer dan € 200 miljoen per jaar in de periode 2005–2008 naar € 170 miljoen per jaar in 2009 en 2010?*

88

- a. *Heeft de commissie zicht op het bedrag dat er mee gemoeid is om het spoor en de wissels op basis van een gemiddelde levensduur van veertig jaar te vervangen?*
- b. *Zo ja, om hoeveel gaat het inclusief achterstallig onderhoud?*

89

*Is de commissie van mening dat (delen van) het kleinschalig onderhoud terug moeten naar ProRail?*

90

- a. *Kan uit het feit dat de NS relatief veel opbrengst per reizigerskilometer via kaartverkoop genereert en relatief weinig betaalt voor gebruik van het spoor worden geconcludeerd dat de NS een veel betere positie heeft dan de andere vervoerders?*
- b. *Zou daaruit niet een enorm hoge winst moeten resulteren en/of een erg hoog kostenniveau moeten worden geconcludeerd?*
- c. *Daar het eerste niet het geval is, is de conclusie dan niet dat sprake is van een relatief inefficiënt bedrijf?*

91

- a. *Welke mogelijkheden ziet de commissie om heel hoge treinfrequenties te bereiken in Nederland gezien de resultaten van de Chuo Line in Tokio?*
- b. *Zou dit soort metrofrequenties (26 treinen per uur) niet geschikt zijn voor bepaalde bestaande verbindingen in Nederland?*

92

*Hoe kan het dat in Nederland de prijs van een treinkaartje vrij hoog is, terwijl de NS de laagste exploitatiekosten en gebruiksvergoeding van Europa heeft en ook nog eens een van de hoogste inkomsten uit kaartverkoop?*

93

*Klopt het dat figuur 6 een sterk vereenvoudigde weergave is van de werkelijke situatie waarin onder meer regionale overheden en reizigersorganisaties als het LOCOV ook hun invloed uitoefenen richting de vervoerders? Zo ja, waarom zijn deze buiten beschouwing gelaten?*

94

*Kan de commissie aangeven hoeveel het Rijk momenteel nog voor de onrendabele nevenlijnen betaalt, hetzij rechtstreeks aan vervoerders hetzij via de provincie?*

95

*Op basis waarvan voegt de commissie toe of het de vraag is óf in Europees verband verdergaande eisen zullen worden gesteld in relatie tot de mogelijkheden van het samenvoegen van ProRail en NS in één holding?*

96

*Vindt de commissie alle aanbevelingen in het rapport «Op de Rails» (Kamerstuk 29 984, nr. 22) uit 2005 ook nog actueel aangezien zij de conclusies nog actueel acht?*

97

*Is de commissie de mening toegedaan dat de wijze waarop de splitsing van de Nederlandse Spoorwegen vanaf 1995 in de praktijk is vormgegeven, nog steeds «onverstandig en ondoordacht» is zoals in het genoemde rapport «Op de Rails» is geconstateerd?*

98

*Wat is het oordeel van de commissie over het door ProRail naleven van de conclusies en aanbevelingen van het rapport «Op de Rails»?*

99

*Is de commissie met de Rekenkamer van mening dat geoormerkte projecten niet onder het beheerplan van ProRail moeten vallen maar onder het onderdeel aanleg?*

100

*Kan de commissie aangeven in hoeverre het aanscherpen van het punctualiteitscijfers van vijf naar drie minuten of zelfs naar één minuut conflicteert met de robuustheidsmarge van vijf procent die de NS bewust in zijn dienstregeling heeft ingebouwd?*

101

*Wat zouden de effecten zijn als de gebruiksvergoeding al eerder dan in 2015 zou worden verhoogd en/of als de verhoging groter zou zijn dan € 50 miljoen?*

102

*Is het logische moment voor verhoging van de gebruiksvergoeding niet het moment van aanbesteding of onderhandse gunning van concessies, aangezien dat mede de winstgevendheid en daarmee de prijs voor de concessie bepaalt? Waarom wel, niet?*

103

*Heeft de commissie ook gekeken naar de wijze waarop de besteding van de spoorbudgetten in de Kamer wordt besproken, los van de wijze waarop de Kamer wordt geïnformeerd? Zijn ook hier nog verbeteringen mogelijk?*

104

- a. *Is de commissie van mening dat de, in de ogen van de commissie onvolledige informatie die door de minister is verstrekt aan de commissie, het gevolg is van onwil of van onkunde?*
- b. *Waarop baseert de commissie dat?*

105

- a. *Is de commissie van mening dat de, in de ogen van de commissie, onvolledige informatie die door ProRail aan de Technische Universiteit Delft is verstrekt het gevolg van onwil of van onkunde?*
- b. *Waarop baseert de commissie dat?*

106

*Kan de commissie nader specificeren welke onderhoudsposten de enorme stijging in het onderhoudsbudget veroorzaken, aangezien deze groei niet in verhouding staat tot het nieuw aangelegde spoor?*

107

*Kan in de tijd worden aangegeven hoe de prijsstellingen voor onderhoud op het spoor zich hebben ontwikkeld sinds 1995? Kan in dat overzicht worden aangegeven wanneer is begonnen met de nieuwe wijze van aanbesteden en kan vervolgens ook worden aangegeven welk effect dat heeft gehad op de prijsstellingen?*

108

*Kan de commissie verklaren waarom ProRail er in de periode 2006–2010, tegen de achtergrond van een toename van het personeelsbestand met circa zestig procent, niet in is geslaagd om goed toezicht te houden in het onderhoud van het spoor? Kan dit nader worden toegelicht?*

109

*Klopt het dat, indien ProRail erin slaagt een beter overzicht te verkrijgen van de huidige staat van het spoor, de gevreesde «race to the bottom»*

*kan worden vermeden omdat dan een beter oordeel kan worden geveld over de geleverde prestaties van de aannemers? Waarom wel/niet?*

110

*Op welke termijn komt ERTMS level 3 naar verwachting op de markt?*

111

*Is het nodig om de planning van de besteding van middelen naar voren te halen om de uitrol van ERTMS level 2 volgens de werkwijze van de commissie mogelijk te maken? Zo ja, heeft de commissie hiervan een indicatie?*

112

*Voorziet de commissie het meeste effect van de invoering van ERTMS door ERTMS in te voeren en vervolgens programma's als Robuust Spoor uit te rollen, dan wel eerst het spoorstelsel robuust te maken en dan ERTMS in te voeren?*

113

*Van welke aard zal de capaciteitsvergroting zijn die de invoering van ERTMS zonder additionele aanpassingen op het spoor oplevert? Wat betekent dat concreet voor de overige initiatieven om de capaciteit te vergroten?*

114

*Deelt de commissie de mening dat snelheidsverhoging ook op regionale spoorlijnen wenselijk kan zijn? Is dat mogelijk met ATB-NG of is hier op termijn toch ook ERTMS voor nodig?*

115

*Binnen welke termijn zou volgens de commissie dat de uitrol van ERTMS in Nederland voltooid kunnen zijn, uitgaande van zowel de infrastructuur als het materieel? Welke besluiten en eventuele aanpassingen in wet- en regelgeving vereist dat?*

116

*Kan de commissie aangeven of de minister van Infrastructuur en Milieu bij verstrekking van de opdracht tot uitvoering van de second opinion aan ingenieursbureau Arcadis op de hoogte was van de mogelijke belangenverstremming van Arcadis? Of kon dat pas later worden vastgesteld?*

117

*Kan de commissie aangeven hoeveel geld er tot op heden nog in het beveiligingssysteem ATB-Vv is geïnvesteerd terwijl ERTMS level 2 reeds beschikbaar was?*

118

*Met welke specificaties van ERTMS is gewerkt ten behoeve van de kosteninschatting à € 900 miljoen, en op basis van hoeveelheid kilometer spoor en aantallen om te bouwen dan wel nieuw aan te schaffen treinstellen?*

119

- a. *Kan de commissie nader toelichten hoe zij is gekomen tot haar financiële uitspraken ten aanzien van de invoering van de invoering van ERTMS level 2 inclusief treinombouw (€ 900 miljoen)?*
- b. *Is dit alleen gebaseerd op een berekening van de Technische Universiteit Delft?*
- c. *Is er een second opinion gevraagd?*
- d. *Zo ja, bij wie en wat was het resultaat?*

- e. *Zo nee, waarop is de stellige uitspraak van de commissie dan exact op gebaseerd?*
- f. *Welke kostenposten zitten met betrekking tot het spoorstelsel (baanvakken) hier in en zijn er nog bijkomende kosten?*
- g. *Welke kosten voor het kopen, aanleggen en testen heeft de commissie ingecalculeerd?*
- h. *Welke additionele zaken zoals kabels, arbeid, detectie en de benodigde elektronische interlockings heeft de commissie daarin meegenomen?*
- i. *Hoe schat de commissie de additionele kosten in bij een landelijke uitrol van ERTMS level 2?*
- j. *Kan in de onderbouwing van het bedrag van € 900 miljoen worden aangegeven hoeveel daarvan gereserveerd wordt voor deze additionele kosten?*
- k. *Heeft de commissie hierbij ook een risicoanalyse gemaakt?*
- l. *Zo ja, met welke risicomarge wordt rekening gehouden?*

120

*Wat is, aangezien de genoemde € 900 miljoen de meerkosten zijn van ERTMS ten opzichte van doorgaan met het spoorbeveiligingssysteem ATB, het totaalbedrag dat gemoeid is met het invoeren van ERTMS?*

121

*Hoe snel kan ERTMS uitgerold worden voor die 900 miljoen euro vanaf het moment dat daartoe definitief besloten wordt?*

122

- a. *Is de commissie van mening dat de invoering van ERTMS zonder additionele aanpassingen een capaciteitsvergroting op het spoor bewerkstelligd?*
- b. *Zo ja, zijn de spoorverdubbelingen in PHS daarmee in de ogen van de commissie overbodig?*

123

- a. *Wat is de consequentie van het invoeren van ERTMS voor de periode tussen het besluit tot die invoering en het volledig operationeel hebben van ERTMS?*
- b. *Is er zicht op de kosten die bij die transitieperiode gemoeid zijn?*
- c. *Zo ja, om hoeveel kosten gaat het?*

124

*Beïnvloedt een besluit tot uitrol van ERTMS de lopende programma's? Heeft het bijvoorbeeld tot gevolg dat spoorverdubbeling niet meer nodig is? Of op andere tracés?*

125

*Waarom wordt er niet gebruik gemaakt van de officiële informatie van de Internationale spoorwegunie ten aanzien van ERTMS en ETCS?*