

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de **Kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 16)**.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

- Nr. Vraag**
- 1 Waarom is de streefwaarde van het Algemeen Klantoordeel Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) diensten naar beneden bijgesteld (van 75% naar 68%)?
 - 2 Waarom is niet gekozen voor een onafhankelijke evaluatie van het recht van NS tot commerciële ontwikkeling van onder- en overbouw van de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI)? Doet zich dan niet de situatie voor van de slager die zijn eigen vlees keurt?
 - 3 Welke overschrijdingen kunnen niet worden aangepakt met de geluidsreducerende maatregelen op de HSL-Zuid?
 - 4 In hoeverre is het voor andere vervoerders dan NS mogelijk om ruimte aan te vragen om te mogen rijden op de HSL-Zuid gezien de liberalisatie van het internationale treinvervoer? Tegen welke grenzen of beperkingen lopen vervoerders aan om dit te mogen doen? Welke grenzen zijn er gesteld in wet- en regelgeving? Welke vergoedingen moeten nieuwe vervoerders van internationaal treinvervoer betalen op de HSL-Zuid?
 - 5 In hoeverre kunnen de uitkomsten van de Fyra-enquête als basis dienen om de NS-concessie op de HSL-Zuid in te trekken? Is het juridisch gezien mogelijk de concessie op de HSL-Zuid in te trekken? Zo ja, wanneer kan dat?
 - 6 Deelt u de opvatting dat het voor de reiziger en het beste reisaanbod niet uitmaakt of dat aanbod door NS of door een andere vervoerder geleverd wordt? Zo nee, kunt u uitleggen waarom niet en welke andere belangen bij die afweging een rol spelen?
 - 7 Hoe sluit u uit dat het belang van de Staat als aandeelhouder in NS of het belang van NS als staatsbedrijf hier prevaleert boven het belang van de reiziger en het optimale aanbod dat hem/haar gedaan wordt?
 - 8 Welke handvatten heeft u voor uzelf geformuleerd om de informatievoorziening aan de Kamer in de toekomst completer te maken?
 - 9 Welke maatregelen treft u om u ervan te verzekeren dat de Kamer proactief, volledig en transparant wordt geïnformeerd, zodanig dat de Kamer haar controlerende taak ten volle kan uitvoeren? Kunt u aangeven op welke wijze, volgens welke methoden en protocollen en volgens welke normen u in elk geval zelf die begrippen «proactief», «volledig» en «transparant» zal invullen, zodat de Kamer ook beter in staat is om dat te controleren?
 - 10 Hoe verhoudt de marktverkenning om na te gaan of andere vervoerders in Europa betere prestaties op de HSL-Zuid kunnen leveren dan NS zich tot de nieuwe afspraken die het kabinet dit najaar maakt met NS over de implementatie van het nieuwe aanbod en de daarbij behorende prestaties?
 - 11 Waarom kan het nieuwe aanbod pas per 2018 ingaan?
 - 12 Op welke wijze zijn andere belangen dan die van de reiziger bij de beoogde beslissingen meegewogen? Kunt u daarbij in het bijzonder ingaan op de vraag of de door NS op dit moment betaalde concessievergoeding daarbij een rol speelt?
 - 13 Welke concrete acties onderneemt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar aanleiding van de aanbevelingen in het Fyra-rapport? Wat wordt bedoeld met de zin «De ILT pakt de aanbevelingen die betrekking hebben op haar werkwijze op»?

- Nr. Vraag**
- 14 Hoe kan het dat, ondanks het debacle met de V250-trein, de onafhankelijke audits uitwezen dat het ontwerp voldeed aan de wettelijke veiligheidsregels en dat het vergunningverleningsproces volgens geldende wet- en regelgeving is verlopen? Wat zegt dit – los van de opmerkingen die de parlementaire enquêtecommissie hierover maakt – volgens de Staatssecretaris over de veiligheidsregels en het vergunningverleningsproces? Waren de audits daadwerkelijk voldoende onafhankelijk?
- 15 Kunt u de «op te stellen voorwaarden» over de marktverkenning nader toelichten? Wie zal de marktverkenning uitvoeren? Hoe wordt de onafhankelijkheid van de uitvoerder geborgd?
- 16 Welke gevolgen heeft het opstellen van een nieuwe prestatie-indicator voor de uitval van de HSL-Zuid voor ProRail en NS voor het «three strikes out»-principe? Betekent dit dat pas in 2017 voor het eerst sprake kan zijn van een eerste «strike», terwijl NS in 2015 de prestatie-indicator niet heeft gehaald? Blijft de bestaande prestatie-indicator gehandhaafd?
- 17 Kunt u aangeven in hoeverre het nieuwe aanbod per 2018 tegemoetkomt aan het oorspronkelijk beoogde vervoer in 2001?
- 18 Wat is gedaan met het aanbod van Arriva uit 2013 (dat recentelijk herhaald is) om de HSL-verbinding te exploiteren?
- 19 Klopt het dat nu besloten is dat NS dient te voldoen aan de uitkomsten van de marktverkenning, ook als daaruit volgt dat het aanbod verder verbeterd kan worden en daarmee tegemoet wordt gekomen aan de marktvrage van de reiziger? Is daarmee een nieuw criterium geïntroduceerd, namelijk dat naast een verdere verbetering van het aanbod ook de marktvrage van de reiziger telt?
- 20 Is die marktvrage niet al eerder beantwoord, namelijk via de oorspronkelijke aanbesteding waarin de Staat namens de burger eisen gesteld heeft en waarop NS een aanbod deed dat NS de concessie opleverde? Is een nieuwe marktvrage wel nodig, gezien het feit dat NS ofwel moet leveren wat hij destijds beloofd heeft, ofwel (als NS dat niet kan leveren) het vervoer over de HSL-Zuid dan aan andere vervoerders moet overlaten?
- 21 Neemt de Staat niet opnieuw een aanbestedingsrechtelijk risico of past hij niet opnieuw een ingrijpende wijziging in de oorspronkelijke eisen uit de aanbesteding toe, door nu de marktvrage anno 2016 te introduceren als criterium voor wat NS moet leveren?
- 22 Hoe vaak heeft NS inmiddels ondergepresteerd waar het gaat om vervoer op de HSL-Zuid?
- 23 In hoeverre kan de concessieverlener NS dwingen samen te werken met andere partijen zolang hij nog niet drie keer heeft ondergepresteerd?
- 24 Indien NS vanaf nu alle keren onderpresteert, met ingang van welk jaar zullen andere vervoerders het vervoer op de HSL-Zuid dan overnemen?
- 25 Welke gevolgen heeft het afnemen van de concessie op de HSL-Zuid van NS voor de aangeschafte nieuwe treinen, die per 2021 in dienst zullen worden genomen? Zullen andere vervoerders worden gedwongen deze treinen over te nemen?
- 26 Waarom is ervoor gekozen om maar één prestatie-indicator toe te voegen aan de afspraken met NS? Waarom gaat u niet over tot een separate beoordeling van de prestaties van de IC Direct op de HSL-Zuid? Hoe verhoudt deze nieuwe prestatie-indicator zich tot de bestaande indicator(en)? Zijn deze onderling vergelijkbaar, zodat over de afgelopen jaren valide conclusies kunnen worden getrokken?

- Nr. Vraag**
- 27 Per wanneer moet de marktverkenning gereed zijn? Kunt u toelichten of, wanneer uit deze marktverkenning blijkt dat verbetering van het aanbod mogelijk is, NS dit per 2018 moet verwerken in het aanbod zoals in de brief voorgesteld? Zo nee, waarom niet? Wordt bij deze marktverkenning ook onderzocht wat de vervoersvraag is van de reiziger?
- 28 Wat gebeurt er bij één strike out? Wie betaalt de kosten voor de voorbereidingen bij de tweede strike out om de diensten van een andere partij in te zetten wanneer de derde strike niet plaatsvindt en de diensten van een andere partij uiteindelijk dus niet ingezet worden?
- 29 Waarom is ervoor gekozen maar vier keer per dag een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Den Haag tot stand te brengen?
- 30 Waarom zijn er met NMBS geen afspraken gemaakt over de verbindingen Den Haag-Brussel en Breda-Brussel?
- 31 Is er op enig moment met België gesproken over de mogelijkheid van het schrappen van Belgische stations in aanloop naar de Kamerbrief waarin wordt voorgesteld Den Haag te schrappen om de beoogde tijdwinst te behalen?
- 32 Hoeveel tijdwinst boekt de reiziger Den Haag-Brussel in het nieuwe plan?
- 33 Hoe wilt u de perverse prikkel neutraliseren die ontstaat door via de marktverkenning aan andere vervoerders te vragen wat ze kunnen, terwijl deze weten dat zij waarschijnlijk geen verantwoordelijkheid zullen hoeven dragen voor hun inzet, waardoor het gevaar op kan treden dat het aanzet tot een (te) scherp bod?
- 34 Hoe beoordeelt u het risico dat andere vervoerders een bod zullen uitbrengen dat te scherp blijkt?
- 35 Kunt u uiteenzetten hoe u de passage uit het enquêterapport beoordeelt (pagina 18) waarin staat dat het kabinet de andere vervoerders ongelijk heeft behandeld ten opzichte van NS: «Mogelijke oplossingen die andere vervoerders dan NS de reiziger zouden hebben kunnen bieden, zijn onvoldoende in ogenschouw genomen. Dat andere vervoerders in dit dossier geen kans hebben gekregen, is in de ogen van de commissie temeer niet passend omdat de ontstane problemen deels een direct gevolg zijn van de prestaties van NS en HSA»?
- 36 Kunt u uiteenzetten hoe u de passage uit het enquêterapport beoordeelt (pagina 31) waarin staat dat de keuze van het kabinet om eerst NS en NMBS de kans te geven om met een alternatief aanbod te komen niet zozeer is ingegeven vanuit de vraag wat tot het beste vervoersaanbod voor de reiziger leidt, als wel vanuit vooral financiële belangen: «Voor de Staat is het in financieel opzicht beter als het onderhandelakkoord in stand blijft en het vervoer over de HSL-Zuid door NS wordt uitgevoerd. De commissie acht dit niet in het belang van het vinden van het beste alternatieve vervoersaanbod voor de reiziger en niet passend ten opzichte van andere vervoerders. NS is door het uitvallen van de Fyra immers evident zijn concessieverplichtingen niet nagekomen. Bovendien heeft het kabinet destijds zelf besloten de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid aan te besteden en andere vervoerders uit te nodigen hieraan deel te nemen»?

- Nr. Vraag**
- 37 Kunt u uiteenzetten hoe u de passage uit het enquêterapport beoordeelt (pagina 31) waarin staat dat de commissie vindt dat het onterecht is dat het kabinet bij het zoeken naar een alternatief vervoersaanbod niet ten minste voorzichtig verkend heeft welke alternatieven andere vervoerders mogelijk hadden kunnen bieden: «Daarmee heeft het kabinet niet alleen de mogelijke oplossingen van deze vervoerders buiten beschouwing gelaten, waarmee mogelijk de belangen van reizigers beter hadden kunnen worden gediend, maar bovendien een mogelijkheid onbenut gelaten om NS te prikkelen om tot een beter vervoersaanbod te komen»?
- 38 Waarom wacht het kabinet tot het najaar – met opnieuw een jaar vertraging tot gevolg – met het maken van nieuwe afspraken met NS, terwijl het enquêterapport beschikbaar is sinds 28 oktober 2015?
- 39 Zijn de drie strikes out al aan de orde, gezien het feit dat de trein die NS destijds beloofde, al veel langer dan drie jaar op rij gewoon niet rijdt?
- 40 Hoe ligt de relatie qua timing tussen de onderhandelingen die starten met NS, de implementatie van de resultaten daarvan per 2018 en de midterm review per 2020?
- 41 Klopt het dat, gerekend vanaf het moment van presentatie van het enquêterapport, feitelijk een periode van vijf jaar extra vertraging wordt geboekt voordat de concessie voor het HSL-deel van NS kan worden ingetrokken (presentatie rapport in 2015; ingang nieuwe onderhandelingen in 2016; effectuering resultaat in 2017, en ingang ervan met de nieuwe dienstregeling in 2018; three strikes out in resp. 2018, 2019 en 2020)?
- 42 Worden de resultaten die tellen voor de three strikes out nog bekend voordat de midterm review in 2020 plaatsvindt of pas daarna? Mocht dat laatste het geval zijn, wat betekent dit voor het HSL-deel binnen de geïntegreerde concessie: kan NS dat alsnog ontnomen worden per 2021 of moet dan gewacht worden tot de nieuwe concessie die in 2025 van kracht wordt?
- 43 Is voor een deugdelijke vergelijking van de verschillende biedingen van vervoerders een objectief criterium noodzakelijk, om een vergelijking van appels en peren te voorkomen? Zo ja, welk objectief criterium wordt dat en beoogt u daarbij het oorspronkelijk door NS aangeboden vervoer als uitgangspunt te nemen? Zo nee, hoe wilt u de marktverkenning dan invullen?
- 44 Welke volgorde kiest u: gaat u de markt verkennen aan de hand van wat NS in het najaar van 2016 aan het kabinet aanbiedt of gaat u eerst in de markt na wat hij te bieden heeft en pas daarna met NS in gesprek, zodat NS weet wat elders te koop is?
- 45 Aan de hand van welk eenduidig en objectiveerbaar criterium wordt het aanbod van NS getoetst aan dat van andere vervoerders?
- 46 Hoe worden voorstellen van verschillende partijen tegen elkaar afgewogen en hoe wordt voorkomen dat andere belangen dan het belang van de reiziger hierin een rol gaan spelen?
- 47 Wilt u de marktvraag, nog vóór het zomerreces aan de Kamer voorleggen, zodat de Kamer daarover haar opinie kan uitspreken? Zo nee, waarom niet?
- 48 Wilt u een tripartite overeenkomst of laat u het contracteren aan NS over en, als dat laatste het geval is (zoals ook uit de brief lijkt te volgen): welk belang heeft NS om met die derde een redelijk contract op te stellen en wat is de kans van slagen dat een dergelijke overeenkomst tussen NS en een andere (met NS concurrerende) vervoerder tot stand komt, gegeven de tegengestelde belangen van die partijen?

- Nr. Vraag**
- 49 Waarom wordt ervoor gekozen dat NS de diensten van een derde partij moet inzetten in plaats van dat de Staat zelf de derde partij contracteert en zijn contract met NS ontbindt? Is de Staat als concessieverlener niet juist gehouden om ingeval NS de afspraken niet nakomt, de concessie aan NS in te trekken en aan een ander te gunnen die wel kan leveren?
- 50 Hoe kunt u die derde partij binden, als u niet zelf met die derde partij onderhandelt of overlegt, maar dat aan NS overlaat?
- 51 Is het juist dat u sinds 2013 al een aanbod van ten minste één andere vervoerder (Arriva/Deutsche Bahn) hebt liggen voor vervoer over de HSL Zuid? Zo ja, heeft u na presentatie van het rapport van de enquêtecommissie, en indachtig haar conclusies over gesprekken met andere vervoerders in het belang van het beste aanbod voor de reiziger, contact gezocht met Arriva om na te gaan wat het voorstel van Arriva precies zou inhouden en of dat een alternatief zou bieden voor de prestaties van NS? Zo nee, kunt u uitleggen waarom dat niet gebeurd is? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst?
- 52 Hebt u ook kennisgenomen van het bericht van 30 oktober 2015, twee dagen na de presentatie van het rapport van de enquêtecommissie Fyra, dat Arriva nog steeds bereid was om het HSL-vervoer over te nemen en kunt u aangeven welke acties u daarop hebt ondernomen richting Arriva, respectievelijk welke resultaten daarbij geboekt zijn? Indien u geen actie hebt ondernomen: waarom bent u niet toen, indachtig de conclusies van de enquêtecommissie en mede gelet op het volgens de commissie «passende karakter» van dergelijk overleg, alsnog als de wiedeweerga in de pen of de telefoon geklommen om Arriva uit te nodigen om over haar aanbod te spreken, omdat dit het door de enquêtecommissie geconstateerde hoofdprobleem wellicht op korte(re) termijn zou kunnen oplossen?
- 53 Hebt u buiten NS en wellicht Arriva ook nog met andere vervoerders gesproken, bijvoorbeeld Connexxion of Virgin Rail, die zich eerder meldden als alternatieve aanbieder, en contact gezocht over de mogelijkheden die zij zien om alsnog een hogesnelheidstrein te leveren die wel zou brengen wat de reiziger beloofd is? Indien dat niet het geval is, waarom niet en wat zegt dat in uw optiek over het besef van de noodzakelijke snelheid en verbetering, waar dit dossier om vraagt?
- 54 Hoe definieert u het begrip «meerwaarde» en welke objectiveerbare en vooral kwantificeerbare eisen stelt u daartoe vooraf vast, om dat naderhand structureel te kunnen toetsen?
- 55 Is het waar dat Nederland/NS volledig afhankelijk is van België/NMBS waar het gaat om optimalisaties van de dienstregeling aan Belgische zijde, om zodoende de rijtijd naar Brussel te verkorten?
- 56 Moeten de kostenbesparingen gerealiseerd zijn voordat aanpassingen kunnen worden gedaan aan de HSL-infrastructuur (windschermen Moerdijkbrug), gezien het feit dat u op pagina 6 schrijft dat een snellere intercity Amsterdam-Brussel tot kostenbesparingen leidt die kunnen worden ingezet voor verbeteringen aan de infrastructuur? Per wanneer verwacht u dat de windschermen zijn aangebracht op de Moerdijkbrug?

- Nr.** **Vraag**
- 57 a. Wat is het aantal dienstregelingen dat door NS/Hispeed wordt geboden in het oorspronkelijke bod en de verschillende modellen die daarna de revue hebben gepasseerd, waaronder in ieder geval het aantal dienstregelingen in het bod van 2013 dat is opgenomen in de geïntegreerde hoofdrailnetconcessie en het aantal dienstregelingen dat nu door NS wordt voorgesteld in het model, waarbij de Beneluxtrein vaker over de HSL-Zuid gaat rijden tussen Rotterdam en Schiphol in plaats van via de oude lijn? Kunt u dit uitsplitsen per treindienst (Thalys, Eurostar, IC Direct Amsterdam-Rotterdam, IC Direct Amsterdam-Breda, IC Amsterdam/Den Haag-Brussel) met een duidelijke markering van de effecten van de bundeling van de IC Benelux met de IC Direct Amsterdam-Rotterdam?
- b. Klopt het dat de reiziger in het nieuwste voorstel snellere verbindingen krijgt, maar ook minder dienstregelingen?
- c. Kunt u aangeven wat het totaal aantal dienstregelingen van de HSL-diensten zou zijn als beide IC Directtreinen Amsterdam-Rotterdam zouden doorrijden naar Brussel, zodat ook hier een halfuurdienst ontstaat (de Thalys en Eurostar niet meegerekend)?
- d. Kunt u aangeven wat het totaal aantal dienstregelingen van de HSL-diensten zou zijn als één IC Direct Amsterdam-Rotterdam zou doorrijden naar Brussel en één IC Direct Amsterdam-Rotterdam zou doorrijden naar Antwerpen, zodat op de corridor Amsterdam-Antwerpen een halfuurdienst ontstaat (de Thalys en Eurostar niet meegerekend)
- 58 a. Rijden in het door het kabinet voorgestane model de intercity's Amsterdam/Den Haag-Brussel via Breda?
- b. Hoeveel reistijd zou het schelen als niet via Breda wordt gereden maar over de HSL direct naar Antwerpen?
- c. Hoeveel dienstregelingen zou dit schelen?
- 59 a. Stoppen intercity's in Noorderkempem, in het model dat het kabinet voorstaat voor de bediening van Amsterdam/Den Haag-Brussel?
- b. Hoeveel reistijd zou het schelen als niet wordt gestopt in Noorderkempem?
- c. Hoeveel dienstregelingen zou dit schelen?
- 60 a. Wat zou het aantal dienstregelingen zijn als het voorstel van het kabinet wordt gerealiseerd (12x Amsterdam-Breda-Brussel, 4x Den Haag-Breda-Brussel) en wat zou dit aantal zijn als deze treinen niet via Breda zouden rijden?
- b. Hoeveel dienstregelingen zouden er aanvullend nodig zijn om de reeds bestaande Belgische intercity Antwerpen-Noorderkempem door te laten rijden naar Breda?
- c. Deelt u de mening dat het per saldo geen extra dienstregelingen kost als wordt gekozen voor het model waarbij de intercity naar Brussel niet stopt in Breda, maar in plaats daarvan de intercity Antwerpen-Noorderkempem doorrijdt naar Breda?
- d. Deelt u de mening dat deze optie veel aantrekkelijker is voor reizigers, omdat de reistijd Amsterdam-Brussel dan verder afneemt terwijl er tegelijkertijd meer reisopties richting België ontstaan?
- 61 Wat is de stand van zaken met de plannen voor een intercity Eindhoven-Breda-Antwerpen?

- Nr. Vraag**
- 62 Op welke termijn kunnen de optimalisaties aan de Belgische zijde worden gerealiseerd? Zijn de Belgen überhaupt ontvankelijk voor het idee om Zaventem minder vaak aan te doen nu Nederland station Den Haag heeft geschrappt als rechtstreekse verbinding? Hoeveel tijdwinst levert het schrappen van Zaventem op? Vinden hiertoe al gesprekken plaats met de Belgen? Zo ja, zijn er al resultaten te melden? Zo nee, wanneer starten deze gesprekken dan?
- 63 Waarop is de inschatting van € 50 miljoen aan kosten voor de verbetermaatregelen op de HSL-Zuid gebaseerd en om wat voor maatregelen gaat het? Wat zijn de gevolgen als de snellere intercity geen kostenbesparingen oplevert en dus geen extra geld wordt binnengehaald door meer reizigers tussen Amsterdam en Brussel? Hoe worden de verbeteringen aan de infrastructuur dan betaald?
- 64 Is het mogelijk om uiterlijk op 1 juli aanstaande afspraken met NS af te ronden over het alsnog uitvoeren van diens oorspronkelijke reisaanbod, en wilt u de zomerperiode benutten, indien u concludeert dat NS daartoe niet in staat is, om alsnog met andere vervoerders een akkoord te sluiten over uitvoering van het oorspronkelijk beoogde vervoer?
- 65 Door wie laat u de verkenning uitvoeren om na te gaan of andere vervoerders in Europa betere prestaties op de HSL-Zuid kunnen realiseren dan NS en wie is opdrachtgever?
- 66 Kunnen de heronderhandelingen in het najaar van 2016 tot iets anders leiden dan dat NS het vervoer moet leveren zoals oorspronkelijk aangeboden?
- 67 Is het halen van het oorspronkelijk beoogde vervoer over de HSL-Zuid de onderhandelingsinzet bij de heronderhandelingen van het najaar?
- 68 Is elke vermindering in termen van frequentie, betaalbaarheid of dienstregeling ten opzichte van het oorspronkelijk door HSA gedane aanbod een beloning voor NS?
- 69 Loopt de Staat een juridisch risico, nu blijkt dat de oorspronkelijke gunning het resultaat was van een aanbesteding waarvoor eisen en regels gelden en waarop ook andere partijen hebben ingeschreven en nu kennelijk in het najaar van dit jaar een nieuwe heronderhandeling gevoerd gaat worden?
- 70 In hoeverre is er bij de windproblematiek op de Moerdijkbrug sprake van constructiefouten? Is de benodigde € 50 miljoen voor aanpassing van de Moerdijkbrug niet geheel of gedeeltelijk te verhalen op de aannemer? Zo ja, gaat u dit bedrag verhalen? Zo nee, waarom niet?
- 71 a. Kunt u de kosten van het oplossen van de niet aan NS toewijsbare oorzaken van uitval, die door ProRail worden geschat op € 50 miljoen, specificeren? Waarvoor zijn deze investeringen precies nodig?
b. Waarom stelt u voor dit te financieren uit een eventueel hogere bijdrage van NS als gevolg van extra reizigersinkomsten door de kortere reistijden? Zouden deze maatregelen niet gefinancierd moeten worden uit het Infrastructuurfonds, zodat NS de extra inkomsten kan benutten voor het verbeteren van het treinproduct voor de reiziger in de vorm van extra aanbod van treindiensten?
- 72 Is het denkbaar dat de taak van infrastructuurbeheerder onder voorwaarde van onafhankelijkheid wordt belegd bij de vervoerder op het hoofdrailnet, al dan niet losgeknipt van de taak van capaciteitsverdeler?

- Nr. Vraag**
- 73 Wordt het onderzoek naar de scenario's uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau? En wordt de Kamer betrokken bij het formuleren van de onderzoekopdracht? Wat is het concrete tijdsplan voor het uitvoeren van dit onderzoek en de betrokkenheid van de Kamer?
- 74 Hoe ziet u een scenario voor zich waarbij NS en ProRail onder één paraplu worden gepositioneerd, terwijl NS niet de vervoerder is op het hoofdrailnet?
- 75 In hoeverre zou een positionering van NS en ProRail onder één paraplu, zoals wordt voorgesteld om te onderzoeken, passen binnen de marktpijler van het Europese Vierde Spoorpakket?
- 76 Hoe wordt bij het onderzoeken van de scenario's rekening gehouden met de dubbele petten van de Staat (aandeelhouder en concessieverlener)?
- 77 Zijn de voornemens met betrekking tot het wijzigen van de positionering van ProRail vooraf met ProRail besproken? Zo ja, wat was de reactie? Zo nee, waarom niet?
- 78 Bent u voornemens om eerst alles financieel op orde te krijgen bij ProRail alvorens de positionering te wijzigen naar een publieke organisatievorm? Zo nee, waarom niet?
- 79 Hoe wilt u garanderen dat de ingezette verbeterslag bij ProRail niet teniet wordt gedaan door de discussie over de nieuwe positionering?
- 80 In hoeverre is het realistisch dat het kabinet voortaan aan NS vraagt om een alternatief in de vorm van reservematerieel en/of een alternatieve route achter de hand te houden? Kunt u daarbij aangeven welke (ook financiële) inspanningen u in dat kader van NS verlangt?
- 81 Hoe heeft de ILT zelf op de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie gereageerd? Is er voldoende expertise en capaciteit om de noodzakelijke koerswijziging in te zetten en uit te voeren?
- 82 Welke bevoegdheden heeft de ILT precies in de geest van de wetgeving?
- 83 Hoe kan het dat er treinen bleven doorrijden, nadat er onderdelen waren afgebroken?
- 84 Op welke gronden is de ILT akkoord gegaan met het afnemen van de treinen door NS, terwijl er al gebreken waren vastgesteld bij de bouw in Italië?
- 85 Welke acties zijn ondernomen om de door de enquêtecommissie bepleite gedrags- en houdingsverandering van de ILT (kritischer) te bewerkstelligen?
- 86 Voert het kabinet aanbeveling 8 volledig uit? Ofwel: wordt het daadwerkelijk verboden dat een bedrijf dat als keuringsinstantie fungeert, andere rollen in hetzelfde project vervult?
- 87 Voert het kabinet aanbeveling 9 volledig uit?
- 88 Wat is de stand van zaken van het overleg dat het kabinet voert met de Europese Commissie en het European Railway Agency (ERA) om zeker te stellen dat het ERA zoveel mogelijk gebruikmaakt van teams van experts uit de landen waar de aanvraag zich op richt? Wordt dit voorstel van het kabinet daadwerkelijk overgenomen?
- 89 Hoe is aanbeveling 12 in het kader van de aanbestedings- en contracteringsstrategie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) concreet ingezet?
- 90 De, historisch gezien, hogere uitval van de IC Direct is mede te wijten aan de kwetsbaarheid van het materieel: kan dit nader worden toegelicht? Hoe is dit tot nu toe aangepakt?

- | Nr. | Vraag |
|------------|--|
| 91 | Hoe wordt bij de verandering van de positionering van ProRail rekening gehouden met de conclusie van PWC dat u nog niet beschikt over een eenduidig beeld van de verdeling van de sturing, wat kan leiden tot situaties waarin tegenstrijdig wordt gestuurd vanuit verschillende rollen? |
| 92 | Worden de aanbevelingen overgenomen? Welke wel/niet? Op welke termijn worden deze aanbevelingen geïmplementeerd? Worden ze meegenomen in het traject inzake de wijziging van de positionering van ProRail? |