

Lijst van vragen – totaal

1

Welke verwachting heeft u ten aanzien van het aantal treinen dat van de Brabantroute naar de Betuweroute zal worden overgezet als er voldoende locs beschikbaar zijn? Bent u van mening dat routedwang noodzakelijk is?

2

Welke gevolgen heeft de uitspraak in de zaak DB Schenker versus Prorail over de gebruiksvergoedingen? Hoe hoog moet de opbrengst van de gebruiksvergoedingen minimaal zijn om de kosten van beheer en onderhoud van de Betuweroute te dekken? Hoe hoog is deze opbrengst nu? Hoe gaat u waarborgen dat minimaal de treindienstgerelateerde kosten van de Betuweroute door de gebruiksvergoedingen gedekt worden?

3

Kunt u aangeven wat het uiteindelijke doel is ten aanzien van het aantal ritten, in het licht van de verwachting dat het aantal ritten in 2009 zal stijgen naar 300 per week? Hoeveel ritten zijn nodig voor een rendabele exploitatie? Hoeveel ritten zouden er technisch gezien maximaal kunnen plaatsvinden?

4

Welke middelen zet u in om het vervoer van bulkclading via de Betuweroute bedrijfseconomisch interessanter te maken voor vervoerders?

5

Op welk cijfer en welke periode in 2008 doelt u, als u schrijft dat Keyrail verwacht dat het aantal ritten op de Betuweroute in 2009 zal verdubbelen en waar komt die verdubbeling dan op neer?

6

Kunt u de verwachting, dat Keyrail in 2013 een break-even exploitatie kan realiseren, nader onderbouwen? Van hoeveel treinen in de week gaat Keyrail uit bij een break-even exploitatie in 2013?

7

Wat bedoelt u met uw stelling dat elke rit voor de exploitatie even interessant is? Kunt u een parameter noemen op grond waarvan ritten onderling goed zijn te vergelijken?

8

Maakt Keyrail in haar tarieven onderscheid tussen zware en lichte treinen?

9

Wordt de capaciteit van het transport over de Betuweroute begrensd door het beschikbare aantal locomotieven? Klopt het dan dat een locomotief maar 2,5 rit per week kan maken (omdat er met de huidige 80 ERTMS-gecertificeerde locomotieven in december 200 ritten werden gemaakt)? Zo nee, klopt dan de conclusie dat er méér locomotiefcapaciteit beschikbaar is dan dat er vraag is naar transport over de Betuweroute?

10

Vindt u het omwille van het milieu wenselijk dat er diesellocs over de Betuweroute rijden? Wanneer komt daar naar uw verwachting een eind aan en bent u voornemens de exploitant daar een deadline voor in het vooruitzicht te stellen?

11

Hoe kan het dat het aantal ritten in 2008 tegenviel door de recessie, terwijl het aantal ritten in 2009 ondanks de recessie wat aantrekt?

12

U geeft aan dat het ATB-EG systeem uit de baan wordt gehaald zodra het ERTMS-systeem werkt. Waarom wordt, gezien de problemen bij de HSL, het ATB-systeem niet als back-up gebruikt en dus voorlopig niet verwijderd?

13

Zijn de locomotieven (80), die beschikbaar zijn voor de 200 ritten per week, niet alleen qua certificering beschikbaar maar ook technisch zodanig in orde dat er weinig tot geen storingen zijn?

14

Welke financiële consequenties heeft de claim van € 5.6 mln op het lopende subsidieprogramma en andere subsidieaanvragen voor ERTMS?

15

Welke financiële prikkel heeft u ingebouwd in de aanvullende contracten? Waar bestaat deze prikkel uit en wie moet daar wat voor doen?

16

Kunt u aangeven hoeveel goederentreinen in 2007, 2008 en 2009 (prognose) vanuit het Rotterdams Havengebied gebruik maakten van de Betuweroute en hoeveel van het gemengde spoor?

17

Bestaat er een mogelijkheid dat de exploitant of de vervoerders in de problemen gaan komen? Zo ja, en hierbij het HSL-project in gedachten houdend, welke maatregelen wilt u dan nemen?

18

Is het niet verstandig om te wachten met het starten van een eindevaluatie en onder andere het opheffen van de projectorganisatie binnen ProRail vooruitlopend daarop totdat een opdracht voor een definitieve eindevaluatie is vastgesteld?

19

Bent u van mening dat een evaluatie pas mogelijk is alle verklaringen van conformiteit door uw ministerie zijn geaccepteerd en de Betuweroute en de Havenspoorlijn volledig zijn opgeleverd en functioneel zijn?

20

Kunt u in de eindevaluatie ook ingaan op de formele samenwerking en communicatie met de vervoerders en de financiële consequenties van dit project en de vertraging hiervan voor de vervoerders?

21

Bent u van plan om in de evaluatie ook aandacht te besteden aan de gevolgen van het niet bouwen van de noord- en zuidtak van de Betuweroute en de samenwerking met Duitsland? Kunt u dat toelichten?

22

Klopt het dat op het A15-tracé nog vaak sprake is van problemen ten gevolge van een trein-baan-integratie probleem (o.a. verlies van radio-signalen en bij transities tussen ECTS en ATB)?

23

Om welke aanvullende maatregelen vragen de gemeenten in het kader van het borgen van de publieke veiligheid? Waarom zijn deze aanvullende maatregelen nodig? Hoeveel gaan deze maatregelen kosten? Welke financiële ruimte bestaat hiervoor?

24

Klopt het dat de extra aanpassingen voor de locomotieven op de Havenspoorlijn volgen uit een fout in het ontwerp waardoor later in het project de software-eisen veranderden? Klopt het dat de vervoerders de juiste specificaties erg laat ontvingen? Zo nee, waaruit volgden dan de aanvullende eisen voor de locomotieven op de Havenspoorlijn?

25

Bent u in gesprek met de vervoerders over de financiële gevolgen van het later volledig beschikbaar zijn van de Havenspoorlijn, als gevolg van de late scopewijziging van ERTMS level 2 naar ERTMS level 1?

26

Wat gaat u doen om de nieuwe planning te realiseren? Hoe wordt de controle op het project vanuit uw ministerie vormgegeven?

27

Heeft u de aanvullende verklaringen van conformiteit van ProRail en DeltaRail inmiddels geaccepteerd? Kunt u uw reactie gedetailleerd onderbouwen?

28

Betekent een «spanning» van € 15 mln. een tekort van € 15 mln.? Is inmiddels duidelijk of dit het definitieve tekort zal zijn? Hoe gaat u dit tekort oplossen?