

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de programmabeslissing ERTMS (European Rail Traffic Management System) (Kamerstuk 33 652, nr. 65).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

1

Wat is de reden dat een aantal belangrijke stukken niet (ook niet vertrouwelijk) met de Kamer zijn gedeeld. Kan dit alsnog?

2

Kunt u de businesscase(s) van het programma ERTMS, waaraan in diverse programmadocumenten wordt gerefereerd, aan de Kamer ter beschikking stellen?

3

Wat zijn de eisen aan regionale spoorvervoerders? Zijn dit dezelfde als aan NS? Kunnen zij, met hun veelal aparte lijnen eerder overgaan op ERTMS? Of juist later, omdat de maatschappelijke meerwaarde geringer is?

4

Hoe groot is de kans dat de twee verschoven baanvakken (Hoofddorp-Duivendrecht en Meteren-Eindhoven) niet in 2030 gerealiseerd zullen zijn? Kunt u belangrijke wijzigingen in de planning voortaan expliciet melden aan de Kamer?

5

Als de grote Stations zoals Amsterdam, Rotterdam en Utrecht pas als laatste (of heel laat) overgaan op ERTMS, hoe lang duurt het dan tot alle belangrijke intercity verbindingen «ERTMS-only» te rijden zijn?

6

Waarom zijn de lijnen met de oudste ATB-systemen, die dus als eerste zijn afgeschreven geen prioriteit voor vervanging door ERTMS?

7

Kunt u toelichten welk ontwikkelpad u hanteert voor de grote stationsemplacementen?

8

Hoeveel waarde heeft ERTMS voor trajecten die nog van twee of meer systemen afhankelijk zijn?

9

Wat zijn de maatschappelijke baten m.b.t. reistijdwinsten en capaciteitsgroei van ERTMS ten opzichte van de kosten?

10

Wat zijn de afspraken met vervoerders om de potentiële baten van ERTMS m.b.t. reistijdwinsten en capaciteitsgroei ook daadwerkelijk te benutten en te realiseren door parallel te investeren in spoor en treinen?

11

Hoe worden nieuwe ontwikkelingen (bv. beter software of andere technieken) ingepast?

12

Hoe is het met de bijdrage van vervoerders geregeld, als een concessie over gaat naar een andere vervoerder?

13

Kunt u toelichten waarop de belangrijke aanname is gebaseerd dat de inkoop voor de vervoerders, die gebruik willen maken van het «Bureau Materieel», via een gezamenlijke inkoop tot stand komt? Welk financieel risico loopt het programma hiermee?

Heeft de opzet om te werken met een «Bureau Materieel» de steun van de spoorsector?

14

Waarom rapporteert u in de risico-top 5 van de meest recente voortgangsrapportage en de Railmap 4.0 niet over de grote risico's «het niet realiseren van de benodigde capaciteitswinst van ERTMS op de OV-SAAL-corridor (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad)» en «het niet optimaal gebruik maken van de mogelijke subsidies»? Is het risicoprofiel van het programma ERTMS groter dan tot nu toe aan de Kamer gemeld?

15

Wat zijn de criteria voor de vermelding van risico's in de voortgangsrapportages? Worden daarin risicowaarden opgenomen voor of na beheersmaatregelen?

16

Kunt u voortaan in de risico-paragraaf van de voortgangsrapportages ook rapporteren over de totale waarde van het risico-dossier, de kans van optreden en de impact bij optreden? Kunt u bovendien rapporteren over alle risico's groter dan € 10 miljoen?

17

Hoe gaat u het netto financieel effect van de baten van ERTMS over de periode 2025–2035 bepalen en verwerken in de nieuwe concessieafspraken?

18

Hoe zijn in het governancemodel de (toekomstige) relaties tussen het programma en de systeemleveranciers gedefinieerd? Bestaat er bijvoorbeeld een klankbordgroep of iets soortgelijks? Welke rol speelt de systeemintegrator in deze relatie?

19

Hoe beoordeelt u de afstand van programma tot systeemleveranciers in de praktijk?

20

Zou het functioneel kunnen zijn om een directere relatie tussen programma en systeemleveranciers te bewerkstelligen? Kunt u dit toelichten?

21

Wat is de reden dat wordt afgezien van het opnemen van technische expertise bij ProRail voor de infrastructuraanbestedingen?

22

Zou het, gezien het belang van heldere technische specificaties bij de infrastructuraanbestedingen en het gegeven dat ProRail aanbestedende partij is, verstandig zijn om in de formatie van ProRail de technische expertise op te nemen die nu voorzien is in de externe pool van ingenieursbureaus?

23

In hoeverre is de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) betrokken bij de voorbereiding van het Veiligheidskader en het Integraal Veiligheidsplan? Kan en gaat de ILT haar beoogde verantwoordelijkheid ook invullen? Is er genoeg expertise?

24

Kan de voorgenomen omvorming van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan nog invloed hebben op de Governance en organisatie van het Programma ERTMS?

25

Kan de programmadirectie, die is aangesteld door ProRail, voldoende onafhankelijk haar regierol spelen, wanneer ProRail een zelfstandig bestuursorgaan is en directer onder aansturing van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt te vallen?

26

Wanneer het advies van de programmadirectie vanuit haar beschreven regiefunctie kosten met zich meebrengt voor de uitvoering, zijn dat dan kosten die het programma zelf draagt of gaat dit dan ten koste van het budget voor de uitrol van ERTMS?

27

Is de combinatie van een testlab en maar ¾ jaar testrijden op het proefbaanvak, zoals af te lezen is uit het overzicht van voornaamste mijlpalen, voldoende om gewenste zekerheden te verkrijgen zodat de reiziger er straks zo min mogelijk van gaat merken?

28

Hoe verhoudt zich de regierol van de programmadirectie in deze tot het exclusieve beheer van de hogesnelheidslijn-zuid door het consortium Infrasppeed?

29

Hoe kan worden voorkomen dat de invoer van ERTMS leidt tot meer complexiteit en minder punctualiteit op de hogesnelheidslijn?

30

Wanneer is het ATB-systeem nu precies zo verouderd dat de veiligheid in het geding komt?

31

Wat zijn de kosten voor het updaten van ATB-VV in verhouding tot de kosten van de implementatie van ERTMS?

32

Wat zijn de risico's en de voordelen als we nu wachten met de implementatie van de ERTMS totdat de technologie tien jaar verder is?