

Vergaderjaar 2010–2011

32 707

Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor

Nr. 1

BRIEF VAN HET PRESIDIUM

Aan de leden

Den Haag, 23 maart 2011

Het Presidium stelt de Kamer voor in te stemmen met het voorstel van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 9 maart 2011 om een parlementair onderzoek in te stellen naar het Nederlands spoorstelsel en onderhoud- en realisatiebudgetten in relatie tot innovatie. Zowel de brief als het onderzoeksvoorstel van de commissie treft u hierbij aan (bijlagen 1 en 2).

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan één van de drie voorstellen voor onderzoeken in het kader van de Toekomst- en Onderzoeksagenda 2011¹, welke op 7 december 2010 door de Tweede Kamer zijn aangenomen (Handelingen II, vergaderjaar 2010/11, nr. 31, blz. 35).

U wordt voorgesteld om een tijdelijke commissie in te stellen, die wordt belast met de uitvoering van het parlementair onderzoek.

Het Presidium stelt voor om conform het voorstel het budget voor dit onderzoek vast te stellen op € 613 925,- (inclusief BTW) en deze kosten ten laste te laten komen van het onderzoeksbudget van de Kamer. Dit budget is toereikend voor deze uitgaven.

De Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,
G. A. Verbeet

De Griffier van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,
J. E. Biesheuvel-Vermeijden

¹ De Toekomst- en Onderzoeksagenda 2011 is gepubliceerd als Kamerstuk 32 224, nr. 2.

Aan de leden en plaatsvervangende leden van het Presidium

Den Haag, 9 maart 2011

In de bijlage treft u een onderzoeksvoorstel «Onderhoud en innovatie spoor» aan in het kader van de Toekomst- en Onderzoeksagenda 2011 van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Namens deze commissie verzoek ik u het voorstel ter besluitvorming door te geleiden naar de Kamer.

De commissie vraagt de Kamer in te stemmen met het verrichten van een parlementair onderzoek naar het Nederlands spoorstelsel en onderhoud- en realisatiebudgetten in relatie tot innovatie. Doel van het onderzoek is om een bijdrage te leveren aan een efficiënt spoorstelsel in het algemeen en het bevorderen van innovatie waar dit zinvol is.

De commissie stelt voor om een tijdelijke commissie in te stellen die wordt belast met de uitvoering van het parlementair onderzoek.

De tijdelijke commissie zal worden ondersteund door een ambtelijke staf. Daarnaast zullen twee onderdelen van het onderzoek worden uitbesteed aan derden in verband met de specifieke inhoudelijke expertise die voor beantwoording van de betreffende onderzoeksvragen vereist is.

De commissie stelt voor een budget van 613 925,- (kosten inclusief BTW) vrij te maken voor het onderzoek.

Het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven is betrokken bij de totstandkoming van het onderzoeksvoorstel. De begroting voor het onderzoek is ter advisering aan de stafdienst Financieel Economische Zaken (FEZ) van de Tweede Kamer voorgelegd en goedgekeurd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
J. Snijder-Hazelhoff

1. Inleiding

1.1 Procedureel kader

De Tweede Kamer heeft in december drie onderzoeksvoorstellen geselecteerd voor de Toekomst- en onderzoeksagenda 2011 (TO agenda). Eén van deze drie geselecteerde voorstellen is het voorstel van de toenmalige commissie Verkeer en Waterstaat voor een onderzoek naar het Nederlands spoorstelsel en onderhoud- en realisatiebudgetten in relatie tot innovatie. De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft het voortouw genomen bij de uitvoering van dit onderzoek.

In haar procedurevergadering van 26 januari 2011 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu besloten om de Kamer voor te stellen om een tijdelijke commissie in het leven te roepen voor de uitvoering van dit onderzoek. Ter voorbereiding hiervan heeft de commissie I&M dit besluit in dit plan van aanpak verder uitgewerkt.

1.2 Inhoudelijk kader

De toenmalige commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft het inhoudelijk kader als volgt geformuleerd in het initiële voorstel voor de Toekomst- en Onderzoeksagenda 2011:

«Het spoor in Nederland is een onmisbaar systeem in ons vervoer. Het is een brede politieke wens om het vervoer per spoor te laten groeien, zowel het vervoer van personen als van goederen.

Voor de Kamer is het beoordelen van uitgaven aan spoorinfrastructuur moeilijk – er is minder goed zicht op de besteding van middelen dan bij het wegenonderhoud, de informatie uit de jaarverslagen is summier. Er zijn de komende jaren grote uitgaven gepland, voor spooronderhoud en bovenbouwvernieuwing en ook de € 4.5 mrd extra voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Tegelijkertijd is er meerdere jaren sprake geweest van onderbenutting van budgetten voor het spooronderhoud – ruim € 100 mln per jaar – terwijl afgelopen winter liet zien dat er sprake was van grote onderhoudsachterstanden bij wissels. Er is veel – en soms ook tegenstrijdige informatie. Aan de ene kant de informatie dat het Nederlandse spoor druk bereden is, aan de andere kant dat informatie dat andere spoorstelsels een nog veel hogere frequentie hebben op minder infrastructuur, zoals in Japan. Het station in Tokio schijnt 6 keer het aantal passagiers te hebben van het station Utrecht, maar met ongeveer 10% van het aantal wissels. In andere landen rijden volgens informatie tot 30 treinen per uur op enkel spoor per richting, in Nederland lukt iedere 5 minuten een trein nauwelijks zonder aanleg van dubbel spoor. De organisatie van het spoor en de benodigde infrastructuur zijn kennelijk nauw met elkaar verbonden.

Ook spoorbeveiliging blijkt lastig in kaart te brengen. De komende jaren moet op een groot aantal trajecten de spoorbeveiliging worden vernieuwd omdat de beveiliging nog dateert van vlak na de oorlog. Het hiervoor bedoelde project (MISTRAL) wordt echter keer op keer uitgesteld – en dit project is ook niet genoemd in het voorkeursbesluit PHS, terwijl hier volop kansen liggen voor een win-win situatie. Ook de invoering van nieuwe spoorbeveiliging (ERTMS) is recent weer op de lange baan geschoven terwijl deze techniek potentieel veel winst kan geven. ERTMS wordt in PHS nauwelijks genoemd. Er is nu wel een MKBA, maar hierin staan nog veel vragen open, terwijl de Kamer al jaren vraagt juist deze vragen te

onderzoeken. Het is tegelijk opvallend dat in andere landen al onder ERTMS wordt gereden terwijl in Nederland het traject Amsterdam–Utrecht al vijf jaar vertraagd is.

ERTMS kan bijdragen aan een verbeterde benutting van het spoor – en hiervoor was dan ook een speciaal MIRT project (Beter Benutten 21) gestart. Dit project is gaandeweg aangepast en nu resteren er slechts een aantal technische testen waaruit de kern, onderzoek naar betere benutting is geschrapt. Dit lijkt ook de reden dat op de belangrijkste vragen over de baten die in de MKBA beantwoord zouden moeten worden nog steeds niet beantwoord zijn.

ERTMS kan potentieel veel besparingen met zich meebrengen (het toenmalige Railned stelde dat € 2 mrd aan besparingen mogelijk zou zijn) maar de invoer van ERTMS lijkt vooral als technische maatregel te worden gezien die geld kost in plaats van een innovatie die geld bespaard. Het gevaar dreigt dat er vooral oude systemen zo lang mogelijk worden uitgeleefd en dan worden vervangen door identieke systemen omdat de noodzakelijke stappen voor een innovatiesprong (materieel gereed maken voor ERTMS) nog niet zijn genomen. Goedkoop zou in dit geval op lange termijn wel eens duurkoop kunnen zijn».

1.3 Uitgangspunten voor het onderzoek

Het Presidium heeft in haar brief van 25 september 2009 (Kamerstuk 31 845, nr. 9) enkele uitgangspunten geformuleerd voor de onderzoeken in het kader van de Toekomst- en Onderzoeksagenda. Deze uitgangspunten worden hier kort besproken.

De TO agenda voorziet in het uitvoeren van ten hoogste drie onderzoeken per jaar. Deze limiet vloeit voort uit capaciteits- en budgettaire overwegingen. Bij deze onderzoeken kan het gaan om uitvoeringsonderzoeken ex post of om toekomstonderzoek.

De onderzoeken dienen maatschappelijk en politiek relevant te zijn en een zekere mate van urgentie te hebben. Bovendien zal de noodzaak en meerwaarde van de onderzoeken vooraf gemotiveerd dienen te worden. De onderzoeken moeten binnen een jaar uitvoerbaar zijn, zodat voorkomen wordt dat er sprake zal zijn van een te grote samenloop van onderzoeken.

De commissie voor de Rijksuitgaven toetst de voorstellen aan deze criteria en draagt een selectie van ten hoogste drie onderwerpen voor aan de Kamer.

De Regeling parlementair en extern onderzoek van de Kamer is van toepassing. Hieruit vloeit ook de aanbeveling van het Presidium voort om uitvoering bij voorkeur in tijdelijke commissies te laten plaatsvinden. Naast de bevoegdheden die een tijdelijke commissie heeft, noemt het Presidium als argument de betrokkenheid van de Kamerleden.

De commissies die het voorstel hebben gedaan, dienen het voortouw te nemen bij de verdere uitwerking. De commissies leggen de Kamer vóór 1 maart 2011 zo nauwkeurig mogelijk uitgewerkte voorstellen voor, met tussenkomst van het Presidium, overeenkomstig de Regeling parlementair en extern onderzoek.

1.4 Voorbereiding onderzoeksvoorstel

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft dit onderzoeksvoorstel opgesteld. De commissie is daarbij ondersteund door het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven en de commissiestaf. Bij het opstellen van het

onderzoeksvorstel is aangesloten bij de uitgangspunten voor parlementair onderzoek zoals vastgelegd in de Regeling parlementaire en extern onderzoek. Hierbij is het oorspronkelijke voorstel van de commissie zoveel mogelijk gevolgd. Het onderzoeksvorstel is door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 9 maart 2011 vastgesteld.

2. Doelstelling van het onderzoek

Het parlementair onderzoek heeft uiteindelijk tot doel een bijdrage te leveren aan een efficiënt spoorstelsel in het algemeen en het bevorderen van innovatie waar dit zinvol is.

Voor deze doelstelling is het noodzakelijk om beter inzicht te krijgen in de besteding van de spoorbudgetten en in de wijze waarop innovatie op het spoor tot nu toe is aangepakt. Specifieke aandachtspunten hierbij zijn de mogelijkheden van het alternatieve beveiligingssysteem ERTMS, de toekomstvastheid van geplande investeringen, de organisatie van het spoor, de mogelijkheden voor een meer efficiënte besteding van middelen voor onderhoud en beveiliging die kunnen bijdragen aan capaciteitsgroei en betrouwbaarheid van de dienstregeling. Een vergelijking met het buitenland met aandacht voor budgetten en prestaties in relatie tot inrichting, gebruik en onderhoud, dient inzicht te verschaffen in de relatieve positie van het Nederlandse spoor. Op basis van de verkregen inzichten zullen indien mogelijk aanbevelingen worden gedaan om het spoor beter te laten functioneren.

3. Uitwerking van het onderzoek

3.1 Probleemstelling

Op basis van de hiervoor geformuleerde doelstelling heeft de commissie voor Infrastructuur en Milieu in haar eerdere voorstel de volgende, tweeledige probleemstelling geformuleerd:

- I Zijn er effectiviteitsverbeteringen mogelijk bij de budgetten voor onderhoud, vervanging en uitbreiding van spoorinfrastructuur en welke rol kan vernieuwing en innovatie van de spoorssystemen door invoer van ERTMS daarin spelen als het gaat om capaciteitsgroei, betrouwbaarheid en spoorveiligheid?
- II Hoe presteert het Nederlandse spoor qua inrichting, gebruik en onderhoud, in vergelijking met een aantal andere landen, waaronder in ieder geval Zwitserland en Japan?
 - a. Welke verschillen in fysieke infrastructuur zijn er duidelijk te onderscheiden en welk effect heeft dit op het treinaanbod?
 - b. Welke beleidsverschillen zijn er duidelijk te onderscheiden en welk effect heeft dit op het treinaanbod?

3.2 Onderzoeksvragen en aanpak

In het onderzoeksvorstel heeft de commissie op basis van de hierboven geformuleerde probleemstelling elf onderzoeksvragen geformuleerd (zie bijlage «initieel voorstel commissie I&M voor de toekomst en onderzoeksagenda 2011»).

Afbakening

Met het oog op de uitvoerbaarheid van het onderzoek is tijdens de vooroverleggen met de initiatiefnemers en de woordvoerders spoor besloten om vraag 11 («*Wat zijn de mogelijkheden tot combinatie van of aansluiting op elkaar van spoor en Lightrail?*») niet in het onderzoek te betrekken.

Met betrekking tot vraag 10 zijn na indiening van het onderzoeksvoorstel twee moties ingediend. Vraag 10 uit het onderzoeksvoorstel luidt als volgt: *Wat zijn de mogelijkheden voor personen- en goederenvervoer per spoor als in plaats van steeds meer investeren in het bestaande spoor, waaronder verdubbeling op bestaande trajecten, er gericht wordt geïnvesteerd in een apart goederenspoor naast het bestaande personen-spoor, dus naast de bestaande West-Oostverbinding ook eventueel een Noordtak en een Zuidtak? Wat zijn dan de (investerings)kosten en toekomstige vervoersmogelijkheden en opbrengsten? Wat betekent dit voor veiligheid en overlast?*

Middels Motie Slob c.s. over het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn (32 404-7) wordt de regering verzocht *«het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn uiterlijk in september 2012 af te ronden met het oog op het tijdig starten van MIRT-verkenningen voor de realisatie van een eventuele Noordtak Betuweroute en Robel-lijn in de periode na 2020 en in dit MIRT-onderzoek ook de groeimogelijkheden voor het regionale spoor op trajecten met gemengd vervoer te betrekken, inclusief de grensoverschrijdende trajecten»*.

Daarnaast wordt middels Motie Aptroot en Koolmees over toekomstbestendige alternatieven voor goederenvervoer (32 404-16) de regering verzocht *«de alternatieven aan de Kamer voor te leggen met een onderbouwde voorkeur inclusief kostenberekening en een second opinion van een onafhankelijke deskundige»*.

Indien de genoemde moties conform dictum worden uitgevoerd, wordt onderzoeksvraag 10 door uitvoering van deze moties in principe beantwoord. De resultaten van de uitvoering van deze moties kunnen vervolgens worden betrokken in de hoorzittingfase en het eindrapport van de tijdelijke commissie, mits deze resultaten uiterlijk in september 2011 beschikbaar komen. Het is aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu om de minister te vragen ten aanzien van beide moties schriftelijk aan te geven hoe zij deze zal uitvoeren en haar te vragen welke mogelijkheden er zijn om uitvoering van de moties te versnellen, opdat de resultaten daarvan (indien door de Tijdelijke Onderzoekscmissie Spoor gewenst) nog in de hoorzittingfase en het eindrapport van het parlementaire onderzoek kunnen worden betrokken.

Onderzoeksindeling

De negen onderzoeksvragen zijn ten behoeve van de uitvoering geclusterd in vier deelonderzoeken met ieder een eigen centrale vraag. De nog in te stellen tijdelijke commissie kan op basis van haar eerste inzichten nog tot een nadere precisering/afbakening van de onderzoeksvragen komen.

I Reconstructie proces voortgang innovatie (vragen 1, 2, 3, 6 en 9)

Centrale vraag:

Hoe zijn de spoorbeveiligingssysteem-gerelateerde projecten (BB21 en Mistral) verlopen en waardoor werden vertragingen veroorzaakt?

Onderzoeksvragen:

- Hoe is het project Beter Benutten 21 (BB21) verlopen? Wat zijn de redenen voor eventuele scopewijzigingen?
- Wat is het gevolg van het steeds weer uitstellen van het project Mistral? In hoeverre wordt er momenteel nog actief gewerkt aan Mistral?
- Waarom zijn de potentiële baten van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) nog steeds niet inzichtelijk? Wat is de

stand van zaken betreffende de ontwikkeling van de BeterBenutten-functies voor het bestaande spoorwegnet en in hoeverre is inzichtelijk welke bijdrage dit kan leveren aan het verhogen van de prestaties en het beperken van kosten (motie Cramer/Roemer)?

- Is en wordt er door de minister voldoende actief gestuurd op de ontwikkeling en realisatie van de eerder «bevroren delen» van BB21, Mistral en de landelijke implementatie van ERTMS?
- In hoeverre zijn de ERTMS hardware en software specificaties inmiddels vastgesteld? In hoeverre zijn de hardware specificaties voor de standaard die gaat gelden vanaf 2015 inmiddels bekend?
- Welke oplossingen zijn er voor eventueel geconstateerde voortgangsproblemen rond innovatieprojecten op het spoor?

Aanpak:

- vragen aan minister
- vragen aan EC
- literatuurstudie
- hoorzittingen

II Feitelijk inzicht in besteding budgetten (vragen 1, 4 en 5)

Centrale vraag:

In hoeverre zijn de budgetten voor onderhoud, vervanging en uitbreiding van het spoor volgens planning en aan de afgesproken doelen besteed en wat zijn de redenen van eventuele afwijkingen hiervan?

Onderzoeksvragen:

- Is het geld dat is gereserveerd voor BB21 volgens planning en aan de oorspronkelijke doelen besteed?
- Is er voldoende informatie voor de Kamer om de juiste besteding van de budgetten voor het spoor te controleren?
- Wat is de reden van de structurele onderbesteding op de spoorbudgetten?
- In hoeverre kunnen de budgetten voor onderhoud, vervanging en uitbreiding van het spoor efficiënter worden besteed?

Aanpak:

- vragen aan minister
- verzoek aan Algemene Rekenkamer
- hoorzittingen

III Verkenning mogelijkheden alternatieve beveiligingssysteem ERTMS (vragen 8, 9)

Centrale vraag:

Wat zijn de potentiële kosten en baten van het alternatieve beveiligingssysteem ERTMS?

Onderzoeksvragen:

- Wat kan ERTMS naast verhoging van de veiligheid bijdragen aan capaciteitsverhoging van het spoor? Hoe is de verhouding tussen kosten en (vervoers)opbrengsten?
- In hoeverre zijn de ERTMS hardware en software specificaties inmiddels vastgesteld? Klopt het dat inbouw van de hardware in het materieel veilig kan starten aangezien er tot 2015 alleen nog kleine wijzigingen in voornamelijk software te verwachten zijn die geen noemenswaardige invloed hebben op de hardware? In hoeverre zijn de hardware specificaties voor de standaard die gaat gelden vanaf 2015 inmiddels bekend?

Aanpak:

- vragen aan minister

- extern onderzoek
- hoorzittingen

IV Internationale vergelijking (hoofdvraag 2 en vraag 7)

Centrale vraag:

Hoe presteert het Nederlandse spoor qua inrichting, gebruik en onderhoud in vergelijking met andere landen¹ en hoe verhouden de budgetten voor spooronderhoud en spoorinnovatie zich tot die van andere landen?¹

Onderzoeksvragen:

- Hoe presteert het Nederlandse spoor qua inrichting, gebruik en onderhoud, in vergelijking met een aantal andere landen¹?
- Wat zijn de internationale verschillen in fysieke infrastructuur en beleid en welk effect heeft dit op het treinaanbod¹?
- Hoe verhouden de budgetten voor spooronderhoud en bovenbouwvernieuwing zich tot andere landen¹ in termen van efficiëntie en doelmatigheid?
- In hoeverre zijn eventuele verschillen tussen deze budgetten te verklaren door het intensiever gebruiken van het spoor, andere normering, het uitvoeren van werkzaamheden overdag in plaats van de nacht? Welke andere verklarende factoren zijn er?

Aanpak:

- vragen aan minister
- literatuurstudie (kwantitatief)
- extern onderzoek (kwalitatieve vergelijking)
- hoorzittingen

4. Onderzoeksopzet

Instellen tijdelijke onderzoekscommissie

Onder verwijzing naar de *Regeling parlementair en extern onderzoek* en op basis van artikel 18 van het Reglement van Orde wordt voorgesteld een tijdelijke commissie in te stellen die wordt belast met de uitvoering van het onderzoek, onder de naam Tijdelijke Onderzoekscommissie Spoor.

Onderzoeksstaf

De tijdelijke onderzoekscommissie zal worden ondersteund door een ambtelijke staf. Deze staf zal de commissie ondersteunen in haar werkzaamheden in logistieke zin, procesmatig en inhoudelijk. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het voorbereiden en begeleiden van vergaderingen, gesprekken en werkbezoeken, het opstellen van discussiestukken en (concept)rapportages en het uitbesteden en begeleiden van delen van het onderzoek aan derden. Daarnaast zal de staf onderdelen van het onderzoek zelf uitvoeren.

Onderzoeksontwerp

I. Oriëntatiefase

De commissie oriënteert zich op het onderzoek met een aantal gerichte, informele gesprekken met verschillende autoriteiten op het terrein; een vragenronde met de minister; de resultaten van een literatuurscan; werkbezoeken en de offertes voor de externe onderzoeksonderdelen. Deze oriëntatiefase loopt deels parallel met de onderzoeksfase.

II. Onderzoeksfase

¹ Waaronder in ieder geval Zwitserland en Japan.

- a. Literatuurstudie(s)
- b. Informele gesprekken met relevante actoren;
- c. Verzoekonderzoek Algemene Rekenkamer
- d. Externe onderzoeken
- e. Hoorzittingen en gesprekken

Ad a en b. Voor onderdeel I (Reconstructie proces voortgang innovatie) en een deel van onderdeel IV (Internationale vergelijking) is al het nodige onderzoeksmateriaal beschikbaar. Waar nodig zal de minister gevraagd worden om dit aan te vullen en zal met enkele informele gesprekken verdere informatie worden verzameld. Aan de hand van dit materiaal wordt een literatuurstudie uitgevoerd, waarvan de eerste resultaten (quick-scan) beschikbaar zullen komen in de oriëntatiefase.

Ad c. De Algemene Rekenkamer is de enige onafhankelijke organisatie die over voldoende bevoegdheden en expertise beschikt om de vragen uit onderdeel II (Feitelijk inzicht in besteding budgetten) te beantwoorden. Aan de Algemene Rekenkamer zal dan ook het verzoek worden gedaan om dit deel van het onderzoek uit te voeren. Aandachtspunt hierbij is dat afspraken dienen te worden gemaakt over de wijze en het tijdstip van publicatie. Kanttekening is dat de Algemene Rekenkamer vermoedelijk geen uitspraken zal kunnen doen over de mogelijkheden voor een efficiëntere besteding van de spoorbudgetten. Mogelijk kan deze vraag worden beantwoord aan de hand van de beantwoording van de vragen uit onderdeel III.

Ad d. Voor onderdeel III (Verkenning mogelijkheden ERTMS) en een kwalitatieve internationale vergelijking bij onderdeel IV wordt een onafhankelijk extern onderzoek gevraagd. Binnen de staf en het BOR ontbreekt hiervoor de nodige kennis en expertise. Daarom zullen deze onderdelen worden uitbesteed.

Ad e. Het instrument hoorzittingen zal aan het eind van de onderzoeksfase worden ingezet om de bevindingen uit de deelonderzoeken te toetsen en om aanvullende inzichten te verzamelen. Het gewicht van het instrument hoorzittingen is voor onderdeel I hoger, omdat hiervoor – in tegenstelling tot de onderdelen II, III en IV – niet kan worden gesteund op externe beoordelingen.

III. Rapportagefase

Opstellen van een overkoepelende rapportage en presentatie van de bevindingen, conclusies en aanbevelingen van het onderzoek

5. Planning van het onderzoek

Diverse onderdelen van dit onderzoek zullen worden uitgevoerd door externe organisaties. In de onderzoeksplanning dient daarom onder andere rekening gehouden te worden met de doorlooptijd van de aanbesteding en voorbereiding van de betreffende organisaties. Dit is ook het uitgangspunt voor deze planning. Vooralnog wordt niet gekoerst op een einddatum die wordt ingegeven door een cruciaal besluitvormingsmoment.

Globale planning

december 2010 – februari 2011 maart 2011	Vorbereiden onderzoeksvoorstel en literatuurstudie Onderzoeksvoorstel / plan van aanpak naar Presidium, besluitvorming Presidium en instelling tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor
---	---

Globale planning	
maart/ april 2011	Oriëntatie commissie, aanbesteding onderzoek en verzoek Algemene Rekenkamer, literatuuronderzoek
april/juli 2011	Uitvoeringsfase externe onderzoeken
juni/september 2011	Vorbereiden hoorzittingen en voorbereiden onderzoeksrapport
september 2011	Ontvangen externe rapporten
oktober 2011	Hoorzittingen, opstellen conclusies en mogelijke aanbevelingen voor onderzoeksrapport, start schrijven onderzoeksrapport
november 2011	Uitwerken bevindingen in onderzoeksrapport door staf
december 2011	Afstemmen tijdelijke commissie en afronden onderzoek
januari 2012	Drukken rapport, aanbieden aan Tweede Kamer en vervolgtraject

6. Kosten onderzoek

De commissie stelt voor om een budget van € 613 925 (incl. btw) vrij te maken voor het onderzoek. De tijdelijke onderzoekscommissie wordt ondersteund door een ambtelijke staf, bestaande uit een griffier, een onderzoekscoördinator, een onderzoeksmedewerker en een commissie-assistent. Daarnaast zal ondersteuning worden geboden door de DIV en de DVR. Het onderzoeksvoorstel voorziet in de uitbesteding van een aantal onderdelen van het onderzoek. De geschatte kosten hiervan zijn opgenomen in de begroting. De begroting voor het onderzoek is ter advisering aan de stafdienst Financieel Economische Zaken (FEZ) van de Tweede Kamer voorgelegd en goedgekeurd.