

Nr	Vraag
1	<p>a. Klopt het dat de <i>second opinion</i> alleen een papieren analyse is geweest op de punten volledigheid, plausibiliteit en bruikbaarheid van de door de sector opgestelde lijst met maatregelen voor het realiseren van kortere opvolgtijden en dat er dus niet door een deskundige partij op het gebied van spoortechniek is gekeken naar de feitelijke haalbaarheid van de voorgestelde «kort volgen»-maatregelen?</p> <p>b. Bent u bereid de analyses en vervolgonderzoeken, die blijkens het rapport nog nodig zijn, uit te laten voeren door een onafhankelijke partij die deskundig is op het gebied van spoorbeveiliging, zoals de Technische Universiteit Delft? Zo nee, waarom bent u niet bereid zo een risicovol project onafhankelijk te laten toetsen?</p>
2	<p>Deelt u de mening dat, ondanks alle studies naar «kort volgen», er op dit moment nog geen werkbare oplossing is voor de corridor Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (hierna: OV-SAAL) voor de korte termijn en dat inmiddels is gebleken dat «kort volgen» complexer is dan aanvankelijk werd verwacht? Deelt u de mening dat hiermee dus de opgave van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voor Almere niet kan worden opgelost en dat dus moet worden teruggevallen op (partiële) spoorverdubbeling?</p>
3	<p>a. Klopt het dat bij invoering van «kort volgen», strengere eisen aan het remmen van treinen gesteld worden en dat in het voorgestelde scenario voor de corridor OV-SAAL de remreizen dusdanig worden aangescherpt, dat 20% van de huidige reizigerstreinen en 60% van de huidige goederentreinen niet meer kan rijden op deze corridor als gevolg van de invoering van «kort volgen»?</p> <p>b. Schept dit niet onaantoonbare beperkingen aan de dienstregeling?</p> <p>c. Kunt u aangeven wat de aangescherpte remcurves betekenen voor de verdeling van goederenvervoer over de Hanzelijn en de Veluwelijn? Betekent dit dat de verschuiving van (een belangrijk deel van het) goederenvervoer naar de Hanzelijn per 2016 niet doorgaat en dat hierdoor de capaciteitsbeperkingen op de Veluwelijn groter zullen zijn dan aanvankelijk gedacht?</p> <p>d. Kunt u aangeven wat de consequenties van de andere verdeling van het goederenvervoer zijn voor het project Randstadspoor? Betekent dit dat de extra treinen Utrecht-Harderwijk van Randstadspoor permanent niet zullen stoppen in Putten?</p>
4	<p>a. Klopt het dat de maatregelen die voor 2016 nodig zijn slechts deels worden gerealiseerd?</p> <p>b. Deelt u de mening dat de «kort volgen» maatregelen die voor de middenlange termijn gelden zijn (nog) ingrijpender zijn en derhalve (nog) lastiger te realiseren?</p> <p>c. Zal met al deze onzekerheden wel de benodigde capaciteit in 2020 gerealiseerd zijn voor 70 000 reizigers? Is het reëel te koersen op een realisatie van de benodigde «kort volgen»-maatregelen, zowel op de korte als op de middenlange termijn?</p>
5	<p>a. Kunt u, tegen de achtergrond van eerdere kostenramingen voor «kort volgen» van € 30 mln., aangeven wat de huidige raming is?</p> <p>b. Klopt het dat het inmiddels een veelvoud is van dat bedrag? Zo ja, is het dan niet verstandiger om, mede in het licht van het rapport van de parlementaire onderzoekscommissie «onderhoud en innovatie spoor» (Kamerstuk 32 707, nr. 9), te focussen op een oplossing die gegarandeerd op tijd klaar is, te weten infrastructuuruitbreiding en «kort volgen» verder uitwerken in het kader van de implementatie van het beveiligingssysteem ERTMS?</p>
6	<p>Kunt u aangeven wat de oorspronkelijk voorziene doorlooptijden en veranderingen van wet – en regelgeving waren om «kort volgen» in te voeren en of deze nog steeds gelden?</p>
7	<p>a. Kunt u aangeven welk deel van de kosten voor de «kort volgen»-maatregelen niet nodig zijn zodra wordt overgeschakeld op ERTMS?</p> <p>b. Deelt u de mening dat het mogelijk is al het materieel, dat over de Flevolijn en Hanzelijn rijdt, in een periode van circa 3 à 4 jaar te voorzien van ERTMS?</p> <p>c. Deelt u de mening dat het verstandiger is om zo spoedig mogelijk te beginnen met de inbouw van ERTMS in het materieel, zodat voor alle maatregelen voor OV-SAAL ERTMS het uitgangspunt kan zijn en desinvesteringen in verouderde beveiligingstechnologie worden voorkomen? Zo nee, wat is voor u de reden om nog langer te wachten met de inbouw van ERTMS in het materieel?</p>
8	<p>a. Kunt u nauwkeuriger aangeven wat uw planning is ten aanzien van de invoering van «kort volgen» op de OV-SAAL corridor, gezien alle onzekerheden en nog uit te voeren onderzoeken?</p> <p>b. Wanneer trekt u uw conclusie over de korte termijn maatregelen, los van de seinoptimalisatie, binnen de bestaande kaders die u nu al gaat uitvoeren?</p> <p>c. Wanneer wordt de integrale <i>safetycase</i> opgeleverd van blokverdichting in combinatie met het aanpassen van de remtabellen?</p>

Nr	Vraag
9	<p>a. Waarom zijn alleen de maatregelen voor het besturings- en treinbeveiligingssysteem compleet meegenomen in de uitwerking?</p> <p>b. Waarom zijn de maatregelen voor materieel in het geheel niet meegenomen in de uitwerking? Wat voor maatregelen zijn dit? Zijn hier nog risico's aan verbonden, die de haalbaarheid van «kort volgen» voor 2016 in gevaar kunnen brengen?</p> <p>c. Wanneer zullen de resultaten van het benodigde aanvullende onderzoek naar de 36 maatregelen beschikbaar zijn? Komen deze beschikbaar vóór het besluit over de exacte invulling van OV-SAAL voor de middellange termijn eind 2012?</p> <p>d. Zullen alle niet meegenomen «kort volgen»-maatregelen volledig mee worden genomen in het vervolg en indien uitvoerbaar op worden genomen in de generieke <i>tool box</i>? Deelt u de mening dat deze potentiële maatregelen vanuit de integrale benadering van kortere opvolgtijden op het spoor een essentieel onderdeel vormen met in potentie significante impact?</p>
10	<p>a. Waarom is er nog geen simulatie uitgevoerd van de «kort volgen»-maatregelen met de dienstregelingmodellen C en E-accent? Waarom is er alleen een simulatie uitgevoerd met afwijkende dienstregelingmodellen? Waarop zijn deze berekeningen dan wel gebaseerd? Waarin wijkt dit af van de betreffende dienstregelingen C en E accent? Wat zijn de inhoudelijke consequenties van het niet hanteren van de betreffende dienstregelingen C en E accent voor de berekeningen?</p> <p>b. Gaat u nog de geadviseerde aanvullende simulaties uitvoeren van verschillende mogelijke dienstregelingen in combinatie met «kort volgen» om de daadwerkelijke mogelijkheden en risico's in beeld te brengen?</p> <p>c. Bent u bereid voor OV-SAAL ook een analyse uit te voeren van de flexibiliteit in mogelijke dienstregelingen aangezien een dienstregeling noodzakelijkerwijs elk jaar wel op kleine onderdelen gewijzigd moet worden?</p>
11	Waarom is in het onderzoek tot nu toe nog niet gekeken naar de impact van verstoringen bij «kort volgen» (en dus het ontbreken van inhaal mogelijkheden)?
12	<p>a. Neemt u de aanbevelingen ten aanzien van ERTMS respectievelijk ERTMS <i>overlay</i> over?</p> <p>b. Zal in het nadere onderzoek ook nadrukkelijk ERTMS als vervanging van het huidige beveiligingssysteem voor de middellange termijn worden betrokken?</p> <p>c. Hoe verhoudt het maatregelenpakket voor «kort volgen» zich tot uw recente principebesluit om ERTMS te implementeren in Nederland?</p> <p>d. Acht u de conclusies die de TU Delft op basis van modelberekeningen voor het traject Utrecht-Den Bosch heeft getrokken in het kader van het parlementair onderzoek «onderhoud en innovatie spoor» ook van toepassing op OV-SAAL? Zo nee, waarom niet?</p>
13	<p>a. Kunt u specifiek ingaan op de vier punten waar volgens het adviesbureau <i>Leigh Fisher Management Consultants</i> (hierna: de evaluator) op het ogenblik de informatie onvoldoende is (zie pagina 33 van de <i>second opinion</i> die als bijlage bij uw brief met Kamerstuk 32 404-58 is gevoegd)?</p> <p>b. Kunt u aangeven op welke termijn de onzekerheden zijn weggenomen?</p> <p>c. Deelt u de mening dat hierover in het najaar 2012 helderheid zal moeten zijn om een goede keuze te kunnen maken of de invoering van «kort volgen» een realistische oplossing is die tijdig kan worden gerealiseerd?</p> <p>d. Wordt het genoemde punt van de hellingen ook meegenomen in de aanvullende simulaties?</p>
14	<p>a. Kunt u toelichten waarom u de conclusie trekt «dat de door de sector uitgewerkte maatregelen voor kort volgen voldoende potentie hebben om de beoogde verbetering van kwaliteit en capaciteit voor OV-SAAL op de middellange termijn (2020) te realiseren», terwijl de evaluator een aantal zware kanttekeningen bij de berekeningen maakt en signaleert dat veel maatregelen moeten worden uitgewerkt om de uitvoerbaarheid en effectiviteit hiervan te kunnen beoordelen?</p> <p>b. Waarom kunnen momenteel pas van 11 van de 74 maatregelen voor «kort volgen» worden toegepast, terwijl nog 36 maatregelen nader moeten worden uitgewerkt?</p> <p>c. Waarom zijn 9 maatregelen «<i>out of scope</i>» gesteld door de betrokken partijen? Wat houdt dit precies in en wat zijn hiervan de consequenties?</p>
15	<p>a. Waarom zijn goederentreinen niet betrokken in de berekeningen van de effectiviteit van de «kort volgen»-maatregelen voor OV-SAAL? Zijn deze goederentreinen wel voorzien in de dienstregelingvarianten C en E?</p> <p>b. Is het schrappen van goederentreinen op OV-SAAL een realistische optie? Wordt deze optie ook overwogen?</p>

Nr	Vraag
16	<p>a. Kunt u toelichten waarom u er vertrouwen in heeft dat met de maatregelen voor «kort volgen» voor OV-SAAL de beoogde kwaliteit van de dienstregelingvarianten kan worden gerealiseerd, terwijl de effecten van deze maatregelen op verstoorde situaties nog niet zijn onderzocht?</p> <p>b. Waarop baseert de evaluator de uitspraak dat «kort volgen»-maatregelen een positief effect hebben op reistijdbetrouwbaarheid en hersteltijd na verstoringen, terwijl de verstoorde situaties niet zijn meegenomen in de analyses? Geldt dit alleen bij een ongewijzigde dienstregeling?</p> <p>c. Hoe groot zal het positieve effect van «kort volgen»-maatregelen in de praktijk in verstoorde situaties kunnen zijn, met name bij de hogere geplande verkeersintensiteiten?</p>
17	<p>a. Kunt u toelichten waarom nog onduidelijk is wat de waarschijnlijkheid is dat de planningsmarge aan de kant van de vervoerder afdoende ingevuld kan worden? Gaat het hierbij alleen om technische zaken? In hoeverre speelt de punctualiteitsprikkel voor de vervoerder hierbij een rol? Welke acties gaat u ondernemen om hier meer duidelijkheid over te krijgen?</p> <p>b. Welke belangen van ProRail, de vervoerders en u zijn «niet volledig in lijn» met betrekking tot «kort volgen» op de OV-SAAL corridor? Wat gaat u doen om hier lijn in te krijgen?</p>
18	Kunt u toelichten waarom de evaluator vraagtekens zet bij de tijdige realisatie van een aantal cruciale maatregelen voor «kort volgen» op OV-SAAL op de middellange termijn, met name het aanpassen van de remtabel in de spoorwegregelgeving omdat dit tevens een besluit vraagt over beperkingen voor goederentreinen? Welke acties gaat u ondernemen om deze risico's weg te nemen?
19	Kunt u toelichten waarom u er vertrouwen in heeft dat voor OV-SAAL de bijdrage van een aantal maatregelen en lokale optimalisaties die nog niet zijn onderzocht, voldoende tegenwicht zullen bieden voor de kanttekeningen die de evaluator zet, zoals het ontbreken van goederentreinen in de capaciteitsberekeningen, het ontbreken van een analyse van verstoorde situaties en de onduidelijkheid over de invulling van de planningsmarge door de vervoerder?
20	<p>a. Waaruit bestaan de mogelijkheden voor geografische differentiatie van de remtabellen en blokafstanden? Gaat het hierbij alleen om het al dan niet toestaan van goederenvervoer op de betreffende tracés?</p> <p>b. Op welke manier zou een geografisch gedifferentieerde remtabel voor OV-SAAL een oplossingsrichting kunnen bieden?</p> <p>c. Wat zijn de gevolgen van de aanpassing van de remtabel voor de «operationele processen en mogelijkheden van vervoerders»?</p> <p>d. Waaruit bestaan de verdere uitwerking en de zorgvuldige afweging van de aanpassing van de remtabellen?</p>
21	Kunt u de Kamer nader informeren over de inhoud van de maatregelen van «kort volgen», die onderdeel uitmaken van deze <i>second opinion</i> en de genoemde rapportages naar de Kamer sturen?
22	<p>a. Kunt u per maatregel aangeven welke kosten hieraan zijn verbonden en hoe kosteneffectief de maatregel is?</p> <p>b. Welke kosten en maatregelen voor «kort volgen» zijn geraamd voor OV-SAAL korte termijn en welke kosten en maatregelen zitten in het additionele maatregelenpakket?</p> <p>c. In hoeverre blijven de maatregelen voor «kort volgen» binnen de kostenramingen uit de rapportage OV-SAAL 2020 uit april 2011?</p>
23	<p>a. Hoe verhoudt de seinoptimalisatie binnen bestaande kaders zich tot het nader onderzoeken van de maatregel blokverdichting in combinatie met de aanpassing van de remtabellen? Is hier sprake van «no regret» of zal dit leiden tot het meermalen wijzigen van de seininrichtingen?</p> <p>b. Kunt u concreet toelichten hoe groot de extra capaciteit zal zijn die wordt geboden door de seinoptimalisatie binnen bestaande kaders en wanneer deze capaciteit beschikbaar zal zijn? Zal deze extra capaciteit ook (meteen) worden benut als deze beschikbaar komt?</p>
24	<p>a. Waarom wordt bij de spoordienstregeling in Nederland nog steeds met minuten geregeld, terwijl in het buitenland (onder meer Zwitserland en Duitsland) goede ervaringen zijn opgedaan met sturing van het treinverkeer op de zes á tien seconden?</p> <p>b. Zou het sturen van het treinverkeer op basis van seconden in plaats van minuten capaciteitswinst opleveren die kan worden ingezet voor kortere opvolgtijden?</p>
25	Hoe representatief is deze <i>second opinion</i> als ongeveer de helft van de maatregelen uit de toolbox nog nader onderzoek vergt?
26	<p>a. Waarom is de borging van de toepassing van de «kort volgen»-maatregelen nog niet ingevuld in deze <i>second opinion</i>?</p> <p>b. Was dit geen onderdeel van de opdracht aan het externe bureau?</p>
27	Is de conclusie, gezien het ontbreken van veel maatregelen in de <i>second opinion</i> , dat de aanpassing van de remtabel in combinatie met het toepassen van blokverdichting twee maatregelen zijn met de grootste opbrengst wel terecht?