

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over diverse brieven over ProRail (Kamerstuk 29 984, nrs. 624 en 625).

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Tijdink

- Nr Vraag
- 1 Deelt u de opvatting, dat het begrip «budgetspanning» gelijkstaat aan tekort en dat het in zo'n geval beter is om het beestje bij zijn naam te noemen? Zo neen, wat is het verschil tussen tekort en budgetspanning?
- 2 Bent u bereid om over te gaan tot het regionaliseren van meer lijnen om zo de «budgetspanning» te verminderen en extra middelen te creëren?
- 3 Kunt u aangeven wat het verschil is tussen «budgetspanning» en een tekort?
- 4 Kunt u per aanbeveling aangeven wat er met de aanbevelingen is gedaan die in 2011 door de Algemene Rekenkamer werden gedaan naar aanleiding van het onderzoek Besteding spoorbudgetten door ProRail (Kamerstuk 32 707, nr. 4)?
- 5 Wat voor maatregelen heeft u genomen toen in 2012 door EY (toen nog Ernst & Young) werd geconstateerd dat er problemen waren bij de financiële administratie van ProRail?
- 6 Welke rapporten hebt u de afgelopen periode bij ProRail opgevraagd en welke acties hebt u ondernomen gezien het feit dat al meerjarig over het financieel beheer wordt gesproken? Klopt het dat u vanuit uw functie als toezichthouder hierbij meer mogelijkheden heeft dan vanuit de functie als aandeelhouder? Zijn deze bevoegdheden ook ingezet?
- 7 Hebt u vanuit uw functie als toezichthouder en/of concessiebeheerder en/of aandeelhouder ProRail voorwaarden gesteld over wanneer het financieel beheer op orde moet zijn, nu al enkele jaren bekend is dat dit financieel beheer verbetering behoeft? Welke acties hebt u vanuit deze verschillende rollen ondernomen om er zicht op te houden dat aan deze voorwaarden wordt voldaan?
- 8 Hoe is het mogelijk dat er tussen 2012 en heden amper vooreringen zijn geboekt bij ProRail als het gaat om de kwaliteit van de financiële administratie?
- 9 Wat is de reden dat PwC constateert dat de helft van het personeel bij ProRail dat op de financiële afdeling werkt eigenlijk niet geschikt is voor dit werk?
- 10 Wanneer is het financiële beheer van ProRail op orde?
- 11 Hoeveel jaar denkt u nodig te hebben voordat ProRail een stabiel bedrijf is met een goed zicht op zijn uitgaven en de staat van het spoor? Kunt u dat toelichten?
- 12 Waarom heeft u de Kamer toegezegd om alle informatie openbaar te versturen, maar stuurt u uiteindelijk niet alle informatie openbaar?
- 13 Waarom heeft u de managementletter niet openbaar naar de Kamer gestuurd?
- 14 Kunt u aangeven welke cruciale onderdelen maakten dat de managementletter meer geldt als intern werkdocument dan de andere stukken zoals het accountantsverslag?
- 15 Wie heeft besloten dat de managementletter vertrouwelijk naar de Kamer wordt gezonden en niet openbaar?
- 16 Klopt het dat EY (voormalig Ernst & Young) geen bezwaren heeft tegen openbaarmaking van de managementletter van najaar 2014 mits dit gepaard gaat met een begeleidend schrijven namens ProRail en Railinfratrust om de informatie te duiden? Klopt het dat u dus alleen hebt besloten deze managementletter niet openbaar te maken maar alleen ter vertrouwelijke inzage te leggen?
- 17 Kunt u uitvoeriger beargumenteren waarom de managementletter uit het najaar van 2014 niet openbaar zou mogen worden en waarom u er niet voor gekozen hebt deze managementletter openbaar te maken, inclusief een begeleidend schrijven van ProRail/Railinfratrust?

- Nr Vraag
- 18 In hoeverre moet de aandeelhouder dan wel de toezichthouder een beeld hebben van de interne bedrijfsvoering?
- 19 Waarom heeft ProRail de betonschade aan de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) niet meteen geclaimd toen deze in 2012 geconstateerd werd en er nog garantie op zat?
- 20 Op welk moment was u voor het eerst op de hoogte van de betonschade bij de HSL? Welke actie heeft u daarna ondernomen?
- 21 Zijn er aanwijzingen dat ProRail de betonschade op de HSL bewust stil heeft gehouden tot het moment dat de garantie verlopen zou zijn?
- 22 Is de betonschade aan de HSL alsnog te verhalen op de aannemer?
- 23 Waarom zijn de data voor het verzoek voor het beschikbaar stellen van het accountantsverslag en de managementletter, die in de brief van EY bij het accountantsverslag genoemd worden, verschillend, namelijk 1 oktober 2015 en 6 oktober 2015?
- 24 Hoe moeten de opmerkingen van EY over het belang van ook voldoen aan intern beleid gelezen worden in relatie tot de berichtgeving over het niet volgen van intern beleid rondom onderhoud en aanpak van Schiphol (onder andere in De Telegraaf van 15 oktober 2015)?
- 25 Welke acties onderneemt ProRail naar aanleiding van het risico rondom het European Rail Traffic Management System (ERTMS) dat ProRail vanwege onderhoud en licentie langdurig vastzit aan een leverancier?
- 26 Wat wordt bedoeld met «ProRail constateert dat het eigen schattingsproces gedurende het jaar nog niet op het gewenste niveau is geweest»?
- 27 Is er reeds overeenstemming met ProRail over de financiering van het tekort van AK-oud (AK: algemene kosten) en het saldo van de lopende AK-nieuwprojecten?
- 28 Wat wordt bedoeld met de doorontwikkeling van projectcontrole naar project control?
- 29 Hoe kan het dat indexering en prijscompensatie uit elkaar lopen? Kunt u inmiddels een inschatting maken van het hiermee gemoeide bedrag?
- 30 Als de risicoreservering wordt ingezet om te voorkomen dat de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) in de toekomst oplopen, waarom kan de risicoreservering van 400 miljoen euro dan niet worden ingezet om de nu al aanwezige budgettaire spanning inzake BOV-kosten te verlichten? Kan nogmaals worden toegelicht waarom de risicoreservering geen relatie heeft met de budgettaire spanning?
- 31 Zagen de taakstellingen ook toe op aanleg?
- 32 Hoe verhoudt het streven naar spoorboekloos rijden zich tot de budgettaire spanning op beheer, onderhoud en vervanging van het spoor onder de huidige gebruiksomstandigheden?
- 33 Tot welke concrete afspraken in het financiële spelregelkader tussen IenM en ProRail leiden de gesprekken over de indexering? Gaat dit kader per 1 januari 2016 in? Zo nee, hoe wordt dan in dat jaar rekening gehouden met de verschillen in indexering?
- 34 Hoe worden de risico's inzake een eventuele lagere opbrengst uit gebruiksvergoedingen aangepakt?
- 35 Is er binnen het IF ruimte voor aanvullende risicoreserveringen, mocht de 400 miljoen euro niet voldoende blijken te zijn?
- 36 Hoe kan het dat verkeerd gerekend is met de kosten per volume-eenheid?
- 37 Welke risico's ten aanzien van de gebruiksvergoeding zijn nog niet geadresseerd? Wat is de omvang van deze risico's?

- Nr Vraag
- 38 Welke risico's worden het hoofd geboden met de risicoreservering à 400 miljoen euro?
- 39 Hebben de door Inspectie der Rijksfinanciën (IRF) genoemde risico's ten aanzien van de gebruiksvergoeding betrekking op het verzoek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om de hoogte van de gebruiksvergoeding nader te onderbouwen?
- 40 Waarom is de interne risicoreservering (400 miljoen euro) niet met de Kamer gedeeld? Was dit vanwege het feit dat dit zou kunnen bijdragen aan het daadwerkelijk optreden van het risico? Waarom is nu dan wel gekozen voor openbare communicatie hiervan?
- 41 Is de interne risicoreservering à 400 miljoen euro wel met ProRail gecommuniceerd?
- 42 Hoe staat uw stelling (in de beantwoording van de vragen van de commissie over het rapport «Doorlichting financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor») dat de risicoreservering van 400 miljoen euro geen relatie heeft met de budgettaire spanning van 475 miljoen euro in verhouding tot de informatie in het rapport van de IRF waarin staat dat «lenM heeft ingestemd met een interne risicoreservering van 400 miljoen euro in verband met de budgettaire spanning voor beheer, onderhoud en vervanging»?
- 43 Is eerder aan de Kamer gemeld dat de accountant een beperking heeft gegeven bij het oordeel voor de subsidie voor beheer, onderhoud en vervanging vanwege het niet rechtmatig aanbesteden van OPC/PGO-contracten (Output Proces Contract/ Prestatiegericht Onderhoud)?
- 44 Wat wordt bedoeld met meer «stringente aandacht» van uw ministerie voor het financieel beheer bij ProRail? Wat gaat u doen om deze aanbeveling uit te voeren?
- 45 Hoe wordt het oordeel van de IRF opgepakt door uzelf en ProRail?
- 46 Hoe wordt naar de toekomst geborgd dat processen en procedures wel worden vastgelegd?
- 47 Is bij de bepaling van de hoogte van de risicoreservering van 400 miljoen euro de systematiek zoals beschreven in de vierde alinea van paragraaf 5.1.2 gevolgd?
- 48 Kan de onder voetnoot 14 genoemde onderbouwing naar de Kamer worden gestuurd? Zo nee, waarom niet?
- 49 Hoe zorgt u ervoor dat u meer zicht krijgt op de invulling van strategische onderwerpen bij ProRail?
- 50 Wat bedoelt de president-commissaris van ProRail met de zinsnede in zijn aanbiedingsbrief «maar moet vaststellen dat de randvoorwaarden waarbinnen dat moet gebeuren dat niet tot een eenvoudige opgave maken»?
- 51 Hoe oordeelt u over het feit dat er 45 actieplannen nodig zijn, binnen ProRail, om de boekhouding op orde te krijgen? Valt dit binnen uw definitie van financiële wanorde? Zo nee, waarom niet?
- 52 Zijn de budgetten voor de stationsprojecten niet te krap begroot, gezien de vele overschrijdingen?
- 53 Wat is de rol van NS Stations bij de realisatie van de grote stationsprojecten?
- 54 Waarom is Schiphol – dat immers ook op het hogesnelheidstraject ligt – niet evenals de andere Nieuwe Sleutel Projecten (NSP) toekomstklaar gemaakt? Zijn er na de realisatie van de projecten in dit overzicht gelden over voor de aanpak van de knelpunten op Schiphol?
- 55 Kunnen de verschillende uitgaven aan geluidsschermen voor project NSP Breda Centraal in 2008–2009 en 2014–2015 nader worden toegelicht?

- Nr Vraag
- 56 Kan het tekort voor het project Schiedam-Rijswijk inclusief Spoortunnel Delft, bestaande uit directe kosten en extra risicoreservering, worden toegelicht? Wat verklaart de hogere directe kosten en extra risicoreservering?
- 57 Wat is de verwachting over het uiteindelijk benodigde budget voor het project Schiedam-Rijswijk? Is er een kans op een verdere stijging tot aan de openstelling van de tweede tunnelbuis in 2017?
- 58 Kan specifiekere worden aangegeven wat de vertraging tot de opening van de Cuypershal in 2018 heeft veroorzaakt?
- 59 Op welke wijze wordt ervoor zorggedragen dat station Amsterdam Zuid de toekomstige groei van 80.000 naar 250.000 reizigers aankan? Wordt gezien deze enorme toename volstaan met het huidige aantal sporen/perrons?
- 60 Welke lessen (overkoepelende conclusies) kunnen uit de overschrijdingen bij andere NSP-projecten getrokken worden? Op welke wijze wordt bij het project Amsterdam Zuidas station getracht binnen scope en budget te blijven?
- 61 Bent u zelf wel eens aanwezig geweest bij een aandeelhoudersvergadering van ProRail? Zo ja, wanneer was dat?
- 62 Kunt u aangeven hoe vaak u tot nu toe tijdens uw ambtsperiode bij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders aanwezig bent geweest?
- 63 Kunt u aangeven waarom u bij het plenaire debat over ProRail op 29 september 2015 niet heeft aangegeven dat u niet bij de aandeelhoudersvergadering aanwezig was?
- 64 Is bij alle betrokken partijen helder wat de aandeelhoudersrol is? Is dit ook ergens vastgelegd?
- 65 Is bij alle betrokken partijen helder wat de toezichhoudersrol is? Is dit ook ergens vastgelegd?
- 66 Op welke analyses en notities van de vorige Chief Financial Officer (CFO) wordt gedoeld?
- 67 Is de beslissing om de jaarrekening over 2014 goed te keuren uitvoeriger besproken dan hier vermeld? Op basis waarvan heeft de aandeelhouder de jaarrekening goedgekeurd?