

Tweede voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 31)

- Nr. Vraag**
- 1 Als reeds in de eerste fase – de kwartiermakersfase – al vertraging is opgelopen, is de planning die voor het hele project gemaakt is dan wel reëel? Hoe wordt de verloren tijd ingehaald?
 - 2 Waarom is ervoor gekozen om niet te werken met raamcontracten met de markt bij de bemensing van het project?
 - 3 Waarom heeft de invulling van vacatures meer tijd gekost dan aanvankelijk gedacht (zie ook pagina 2 van de aanbiedingsbrief)? Is er onvoldoende geschikt personeel aanwezig?
 - 4 Hoeveel langer dan aanvankelijk gedacht heeft de invulling van vacatures gekost? Zijn alle vacatures nu ingevuld? Zo nee, voor wanneer is dit voorzien? Bestaat de verwachting dat dit proces tot nog meer vertraging kan gaan leiden?
 - 5 Als de invulling van vacatures nu al tot vertraging leidt, is het dan wel verstandig te focussen op interne medewerkers? Welke risico's kleven hieraan? Hoeveel procent van het uiteindelijke team zal uit intern personeel bestaan en hoeveel procent uit extern personeel?
 - 6 Wanneer worden goederenvervoerders en regionale vervoerders betrokken bij de uitrol van ERTMS?
 - 7 Welke serieuze verbeteringen (inzake governance, mandaat van de programmadirecteur en aanbestedingsstrategie) zijn volgens adviesbureau PBLQ HEC noodzakelijk om de uitvoering van het programma met vertrouwen tegemoet te zien?
 - 8 Worden de verbeteringen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van het onderzoek van PBLQ HEC in de volgende voortgangsrapportage meegenomen?
 - 9 Hoe kan het dat er niet begonnen is met een informatietechnologie(IT)-platform voor het programmateam, terwijl ERTMS een IT-project is en het staat of valt met geschikte IT-ers?
 - 10 Worden de nieuwe sprinters die vanaf 2017 worden ingezet voorzien van ERTMS, of moeten deze na enkele jaren worden omgebouwd?
 - 11 Hoe groot is de uitloop van de beslissing over hoofdlijnen van de bekostigingsafspraken met vervoerders?
 - 12 Op welke wijze wordt geborgd dat ombouw van materieel en ombouw van infrastructuur in samenhang worden uitgevoerd?
 - 13 Waarop is de verwachting gebaseerd dat er geen interfaceproblemen ontstaan bij verschillende starttijden voor de ombouw van het materiaal en de ombouw van de infrastructuur?
 - 14 Acht u – nu u meer zicht heeft op de complexiteit en de risico's – het budget van 2,57 miljard euro nog steeds toereikend?
 - 15 Kan concreet worden toegelicht op welke wijze de afzonderlijke aanbevelingen van de tijdelijke commissie ICT-projecten bij de overheid (commissie Elias) worden meegenomen?
 - 16 Waarom zijn technologische ontwikkelingen niet als apart risico opgenomen, maar slechts als onderdeel van het risico «instabiele omgeving»? Hoe wordt voorkomen dat we in 2028 met verouderde technologie werken?
 - 17 Kunt u nader toelichten waarom het risico van een «instabiele omgeving» gestegen is naar de eerste plaats?
 - 18 Zijn de drie genoemde beheersmaatregelen voor het risico «instabiele omgeving» afdoende om dit risico te beheersen?

- Nr. Vraag**
- 19 Wanneer is er duidelijkheid over de vraag of bekostiging van de ombouw van materieel wordt aangemerkt als staatssteun? Als dit het geval blijkt te zijn, wat zijn daar dan de gevolgen van?
- 20 Kunt u in den brede reflecteren op hoe de samenwerking tussen het ministerie, NS en ProRail tot nu toe verloopt bij dit project?
- 21 Voor wie is het risico op overlast het grootst: reizigers of verladers?
- 22 Is al gekeken naar de praktische toepasbaarheid van ERTMS level 2 en GSM-Rail op grote stations of emplacementen? Kan er later in het traject niet meer gekozen worden voor level 3 op voorwaarde dat dit voldoende beproefd is, ondanks de keuze voor level 2? Biedt level 2+ ook mogelijkheden en wordt hiernaar gekeken? Welke rol speelt GSM-Rail in dit verband?
- 23 Is bij de interne impactanalyse na het verschijnen van het parlementair onderzoeksrapport over ICT-projecten bij de overheid (Kamerstuk 333326, nr. 4) gebruik gemaakt van externe (onafhankelijke) expertise of is de analyse uitgevoerd door eigen mensen van het ministerie?
- 24 Wat zijn de kosten van het ERTMS-innovatieloket, waar tot nu toe vier ideeën zijn ingediend?
- 25 Hoe is het bedrag van 2,35 miljoen euro voor de subsidieaanvraag in het kader van subsidies onder het Europese programma Trans-Europese Vervoersnetwerken (TEN-T) tot stand gekomen (zie pagina 3 van de aanbestedingsbrief)? Waarom is dit bedrag niet hoger?
- 26 Hoeveel projecten binnen ERTMS staan op stapel als kandidaat voor TEN-T-subsidie in de tweede uitvraag?
- 27 In hoeverre is het ERTMS-project van belang voor het aansluiten van het spoor op de dienstregeling van andere openbaarvervoermodaliteiten?
- 28 Hoe staat het met de uitrol van ERTMS bij onze buurlanden op de TEN-T-corridors?
- 29 Hoe ver zijn de overleggen met buurlanden betreffende ERTMS op grensbaanvakken gevorderd? Worden de grensbaanvakken die binnen de voorkeursbeslissing vallen ook besproken tijdens deze overleggen?
- 30 Wat zijn de kosten voor de ERTMS Academy? Uit welke middelen wordt de ERTMS Academy gefinancierd? Is de instelling van deze Academy permanent? Zo nee, wat is de looptijd?
- 31 Welke trajecten of delen van trajecten in Nederland zijn nu al met ERTMS uitgerust en wordt er op deze trajecten gebruik van dezelfde techniek?
- 32 Hoe staat het met de verbindingsverliezen op de Hogesnelheidslijn(HSL)-Zuid voor respectievelijk de TRAXX-locomotieven en de Thalys? Is er een dalende lijn te zien en wat zijn nu precies de oorzaken van het verbindingsverlies? Hoe staat het daarmee op de Betuweroute?

Contouren aanbesteding- en contracteringstrategie (Kamerstuk 33 652, nr. 32)

- 33 Kunt u bij de definitieve strategie expliciet een inschatting geven van de financiële haalbaarheid van het project ERTMS? Ofwel, of alle doelstellingen voor de gereserveerde middelen haalbaar zijn?
- 34 Is er voldoende tijd tussen het uitkomen van het rapport van de parlementaire enquête Fyra en de vormgeving van de aanbesteding- en contracteringstrategie?

- 35 Hoe wordt, gezien de samenhang van de veertien onderdelen, voorkomen dat vertraging op het ene onderdeel onnodig doorwerkt op de andere onderdelen?
- 36 Licht de vormgeving van de aanbesteding- en contracteringstrategie op schema?
- 37 Wanneer verwacht u de definitieve strategie aan de Kamer aan te kunnen bieden? Is het – voor de huidige planning – noodzakelijk dat de Kamer voor 1 januari 2016 een «go» geeft?
- 38 Op welke wijze verwacht u de verwachte aanbestedingsmeevallers te realiseren?
- 39 Is het juist dat bij aanvang van het project de verwachting bestond dat met één groot contract voor infrastructuur en materieel de grootste aanbestedingsmeevaller gerealiseerd zou kunnen worden? Zo nee, welke relatie tussen aantal contracten en meevallers was er dan wel? Zo ja, wat is de reden dat deze gedachte nu wordt losgelaten?
- 40 Zijn er reeds ideeën over de wijze waarop het spoorwegnet wordt verdeeld over meerdere contracten? Zo ja, is dit op basis van trajecten of op basis van regio's (bijvoorbeeld Noordvleugel, Zuidvleugel, et cetera)? Zo nee, wanneer verwacht u hierin wel inzicht te hebben?
- 41 Is er verschil in kwaliteit tussen ERTMS-systemen van verschillende fabrikanten? Hoe wordt dit beoordeeld?
- 42 Hoe worden de risico's bij marktpartijen neergelegd? Als het bijvoorbeeld niet goed gaat, wie draagt dan het risico of hoe wordt dat verzekerd? Maakt dat deel uit van het DBM (Design, Build and Maintain)-model?
- 43 Waar is de conclusie op gebaseerd dat de meerwaarde van private financiering in alle gevallen nihil is? Welke modellen zijn gehanteerd in Denemarken en elders in Europa als daar geen ervaring is met DBM- of DBFM (Design, Build, Finance and Maintain)-modellen?
- 44 Worden ervaringen uit eerdere DB(F)M-projecten (zoals de verbreding van de A15) meegenomen in de overweging voor een bepaalde contractvorm? Zo ja, welke invloed hebben deze ervaringen op de uiteindelijke keuze?
- 45 In hoeverre kunnen de nog in te plannen marktbijskomsten van invloed zijn op de definitieve aanbesteding- en contracteringstrategie die eind 2015 naar de Kamer wordt gezonden?
- 46 Wie zitten er in de onafhankelijke Tenderboard ERTMS? Wie heeft deze op basis van welke criteria samengesteld?
- 47 In welke mate moeten risico's en onzekerheden worden weggenomen, wil de post onvoorzien zoals gehanteerd in de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) worden gereduceerd?