

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over haar brief d.d. 4 oktober 2016 de uitrolstrategie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 45).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

- Nr. Vraag
- 1 In hoeverre kan een trein waarin ERTMS is ingebouwd nog rijden op trajecten met Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) of Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv)?
 - 2 In hoeverre verwacht u dat er van het huidige budget meer trajecten van ERTMS kunnen worden voorzien dan nu in de planning zijn opgenomen?
 - 3 Hoe wordt de motie van de leden De Boer en Hoogland over voorwaarden voor de aanbestedingsstrategie (Kamerstuk 29 893, nr. 193) uitgevoerd? Kunt u puntsgewijs per voorwaarde aangegeven hoe hiermee rekening wordt gehouden in de aanbestedingsstrategie?
 - 4 Op welke punten is er geen draagvlak voor de aanbesteding- en contracteringstrategie, gezien uw conclusie op basis van externe reviews dat hier op hoofdlijnen draagvlak voor bestaat?
 - 5 Wordt gekozen voor aanbesteden op toetsbare einddoelen in plaats van functionele aanbesteding waarin wordt voorgeschreven wat er moet worden gepresteerd?
 - 6 Klopt het dat er 51 soorten ERTMS zijn? Hoe vindt afstemming plaats over welke soort gebruikt wordt?
 - 7 Wat betekent de recente publicatie van de nieuwste specificaties voor baseline 3, die naar verwachting vanaf 2019 gebruikt gaan worden, voor de tot 2019 gebruikte specificaties? Zijn die interoperabel met de nieuwe specificaties?
 - 8 Hoe wordt in Nederland omgesprongen met de nieuwe baseline 3 versie 2 van ERTMS? Wordt er rekening gehouden met de Europese afspraken om de investering in on-board apparatuur op te schorten totdat deze versie op de markt is?
 - 9 Hoe wordt verzekerd dat nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld de komst van baseline 4, kunnen worden geïmplementeerd? Met andere woorden: hoe is de toekomstvastheid van het systeem gegarandeerd? Wat zijn de gevolgen als lopende de uitrol bijvoorbeeld een level 3, baseline 4 beschikbaar komt, daar waar nu voor de komende 15 jaar wordt ingezet op level 2, baseline 3? En wat zijn de gevolgen als het proces in bijvoorbeeld België vertraging oploopt en daar een ander level en baseline geïmplementeerd wordt? Kunnen Nederlandse treinen dan nog wel soepel de grens over?
 - 10 Hoe wordt in de aanbesteding rekening gehouden met het inbouwen van incentives of prikkels voor de leveranciers om nieuwe levels of baselines toe te passen?
 - 11 Hoe gaat u om met de zorgen in de goederenvervoerssector dat de sector zelf de overgang naar ERTMS moeten bekostigen?
 - 12 Waarom kost de inbouw van ERTMS op een goederenlocomotief € 450.000 en op een passagierstrein circa € 600.000? Hoe kan dit bedrag naar beneden worden bijgesteld? Welke rol kan de European Union Agency for Railways (ERA) hier vanaf 2018 in spelen?
 - 13 Hoe kunnen kan in dit verband de bestaande afhankelijkheid worden doorbroken van een vervoerder van één ERTMS-leverancier? Hoe kan concurrentie worden geïntroduceerd tussen de verschillende leveranciers?
 - 14 Hoe gaan wordt bij de uitrol omgesprongen met cybercrime en is dit een reëel gevaar voor ERTMS?
 - 15 Kunt u toelichten waarom wordt gestart met een aantal voorbereidende werkzaamheden waarvoor € 22 mln. wordt uitgetrokken van het realisatiebudget ten behoeve van de planuitwerkingsfase? Wat voor werkzaamheden zijn dit? Zijn ze no-regret?

- Nr. Vraag
- 16 Krijgen buitenlandse treinen die beschikken over ERTMS-certificaten van de ERA automatisch toegang tot Nederland?
- 17 Wat zijn nu alle voordelen van ERTMS ten opzichte van ATB-Vv met name voor wat betreft de veiligheid?
- 18 Wordt in de aanbesteding gevraagd om volledige interoperabiliteit ofwel volledige aansluiting van systemen die door de verschillende leveranciers worden geleverd of moeten de systemen zo veel mogelijk op elkaar aansluiten? Als ervoor gekozen wordt dat de systemen zo veel mogelijk op elkaar aansluiten, waarom wordt hiervoor gekozen en niet voor volledige interoperabiliteit?
- 19 Klopt het dat het technisch lastig is om interactie tussen ERTMS op de noordelijke en zuidelijke lijnen te bewerkstelligen? Kunt u toelichten waarom? Wat zijn de gevolgen wanneer dit niet volledig aansluit?
- 20 Welke baten heeft de uitrol op het traject rondom Haarlem? Waarom is hiervoor gekozen?
- 21 Waarom is de het traject Hilversum–Amersfoort afgefallen?
- 22 Welke baten heeft de uitrol van ERTMS op het traject naar Arnhem?
- 23 Waarom is het traject naar Arnhem in eerste instantie wel opgenomen en nu afgefallen ten gunste van het traject Eindhoven–Venlo? Sluit dit tevens aan op de aanleg van ERTMS in Duitsland? Wat is de inschatting waar Duitsland ERTMS aanlegt op de verbindingen met Nederland?
- 24 Vormt het niet een groot probleem voor het Nederlandse spoornetwerk als buurlanden nog niet weten wanneer zij op grensoverschrijdende trajecten kunnen overschakelen op ERTMS?
- 25 Wat is de besparing als het tempo van invoering van ERTMS in Nederland wordt afgestemd op de uitrol van België en Duitsland, op zodanige wijze dat die buurlanden iets eerder klaar zijn en Nederland soepel kan aansluiten op een functionerend ERTMS?
- 26 Hoe zeker is het dat op de Duitse route naar Nederland in 2021 ERTMS is uitgerold? Staat die planning vast? Wat gebeurt er als er vertraging optreedt?
- 27 Kunt u ingaan op de gevolgen van de niet-prioriteitsstelling van ERTMS aan de Duitse kant in het Bundesverkehrswegeplan 2030? Wat gaat u daaraan doen?
- 28 Welk deel van de inbouw van ERTMS in locomotieven van goederenvervoerders en in passagierstreinen zou redelijkerwijs voor rekening van de overheid moeten komen en wat zijn hierover de afspraken? Hoe wordt dit geregeld in Duitsland en België en kunnen op internationale treinen de verschillende overheden de kosten evenredig verdelen?
- 29 Kunt u aangeven op welke wijze de geactualiseerde uitrolstrategie bijdraagt aan draagvlak bij belanghebbenden, hoe deze past binnen het Europese kader, hoe deze het internationale treinverkeer bevordert en hoe deze bijdraagt aan nationale doelstellingen (waar mogelijk ten opzichte van de voorlopige uitrolstrategie)?
- 30 Wat bedoelt u als u spreekt over een «zeer indicatieve planning tot 2030»?
- 31 Wat zijn de hoofdredenen om twee leveranciers te contracteren voor de infrastructuur? Welke zaken zijn hierbij afgewogen om tot deze beslissing te komen en hoe zal de afstemming tussen deze twee leveranciers plaatsvinden?
- 32 Over welke risico's en kansen gaat het in de afhankelijkheid van het aantal deeltrajecten?
- 33 Hoe zal de samenhang tussen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de uitrol van ERTMS gemonitord worden?
- 34 Waarom is PHS in Amsterdam zo laat klaar en waar ligt dat aan?

- Nr. Vraag
- 35 Wat betekent de financiële problematiek ten aanzien van het PHS voor de uitrol van ERTMS op het traject Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) tegen de achtergrond dat het invoeren van een hoogfrequente dienstregeling op dit traject hiervan afhankelijk is? Klopt de veronderstelling dat eerst ERTMS uitgerold moet worden alvorens grote stappen kunnen worden gezet met PHS?
- 36 Kent u de kritiek op de duur van de periode tot de aanbesteding van ERTMS-infrastructuur en/of materieel (twee jaar)? Kunt u uitleggen waarom de voorbereiding en de aanbesteding zo lang duren?
- 37 Als een volgend kabinet niet besluit tot de uitrol van de resterende lijnen (op pagina 2 van uw brief aangegeven met een asterisk), voldoet het programma dan met de nu voorgestelde gedeeltelijke uitrol voor een budget van € 2,33 mld aan de Europese eisen?
- 38 Wat is de besparing als niet meer gedaan wordt dan de Europese eis ten aanzien van de uitrol van ERTMS (zonder «kop» op Europese regelgeving).
- 39 In hoeverre is er sprake van sturing vanuit de Europese Commissie ten aanzien van de internationale afstemming van de aanleg van ERTMS op de internationale corridors van de Trans-European Transport Networks (TEN-T)? Komt de uitrol ook in aanmerking voor Europese subsidies?
- 40 Wordt er ook rekening gehouden met routes waar gevaarlijke stoffen vervoerd worden?
- 41 Waarom moet nagenoeg het gehele treinenarsenaal van NS in de eerste fase worden voorzien van ERTMS en kan de inbouw van ERTMS op de treinen niet beperkt blijven tot een deel, zeg de helft van het treinenarsenaal, dat dedicated op de routes met ERTMS kan worden ingezet? Kunnen ook de machinisten niet met name op deze trajecten worden ingezet en opgeleid?
- 42 Hoe zit het met de uitrol op de emplacementen en vallen hier gaten?
- 43 Is bij het voorkeursscenario ook rekening gehouden met een betere besturing van de trein en een betere be- en bijsturing? Wordt daar überhaupt naar gekeken?
- 44 Kunt u naar aanleiding van het European Deployment Plan d.d. 22 juni 2016 uitleggen wat het traject van ERTMS-implementatie is?
- 45 Kunt u ingaan op het idee te kijken of financiering voor ERTMS kan komen uit het European Fund for Strategic Investments (EFSI)?
- 46 Bent u het ermee eens dat een Europese ERTMS-uitrol voor 2030 zeer noodzakelijk is voor competitiviteit, efficiënte transportstromen en economische groei? Zo ja, blijft u zich hiervoor inzetten?