

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief d.d. 30 juni 2017 inzake **Beheer, onderhoud en vervanging van het spoor** (Kamerstuk 29 984, nr. 723).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

- | Nr. | Vraag |
|-----|---|
| 1 | Bent u bekend met de problematiek van de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV-kosten) van lokaal spoor, zoals de audit van de BOV-kosten op regionaal niveau die laat zien? |
| 2 | Welke mogelijke oplossingen ziet u voor de budgettaire krapte en het gebrek aan investeringsmogelijkheden ten aanzien van het regionale openbaar vervoer? |
| 3 | Welke stappen worden gezet met de vervoerregio's om de problemen ten aanzien van de toenemende mobiliteit en verstedelijking beheersbaar te maken? |
| 4 | Welk advies geeft u aan uw opvolger mee over de samenhang tussen investeringen in bereikbaarheid en de stedelijk-regionale ontwikkelingen in de aankomende twintig jaar, hetgeen centraal staat in het onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)? |
| 5 | Is er een benchmarkstudie uitgevoerd naar een schaa sprong van het metropolitaan openbaar vervoer, inclusief het benutten van het hoofdnet voor lightrail systemen, met vergelijkbare systemen in Noordwest-Europa? |
| 6 | Gelden deze maatregelen voor de gehele spoorinfrastructuur? Zijn hierover ook afspraken gemaakt met decentrale overheden voor regionaal aanbestede lijnen en met België en Duitsland ten aanzien van grensoverschrijdende lijnen? Zo ja, wat zijn die afspraken? Zo nee, waarom niet? |
| 7 | Kunt u aangeven welke belemmeringen er zijn waardoor tot op heden geen gebruik is gemaakt van het meerjarig vooruit plannen van werkzaamheden? |
| 8 | Kunt u aangeven wat de verhouding is in de afgelopen jaren tussen het langjarig geplande onderhoud en het incidentele onderhoud? |
| 9 | Hoe is de 35 miljoen euro uit fase 1 opgebouwd? Welk deel is toe te wijzen aan Life Cycle Cost optimal werken en hoeveel aan het toetreden van nieuwe leveranciers? |
| 10 | Kunt u een overzicht geven van de huidige en of nieuwe prikkels in het aansturing model (budgettair, planning, organisatorisch) van ProRail, die de afweging tussen onderhouden of vervangen optimaliseert? |
| 11 | Met welk bedrag kan het totaal potentieel tekort naar uw inschatting verminderd worden in fase 1 en fase 2 van het huidige pakket aan maatregelen? Als dit nog niet bekend is, wanneer wordt de Kamer hier dan over geïnformeerd? |
| 12 | Klopt het dat het verruimen van de mogelijkheden voor werkzaamheden in het kader van onderhoud en vervanging ook betekent dat 's nachts moet worden gewerkt? Hoe vaak zal hier naar verwachting gebruik van worden gemaakt? Welke aspecten worden meegenomen in de besluitvorming en op welke trajecten zal dit worden ingezet? Hoe worden reizigers hierover geïnformeerd? Hoe groot is de geschatte bijdrage hiervan aan het verminderen van het potentiële tekort? |
| 13 | Wat voor prestatieafspraken zijn voorzien met ProRail over de implementatie van de nieuwe werkwijze? |
| 14 | Hoe wordt voorkomen dat de nieuwe systematiek om de gebruiksvergoeding te berekenen, als knop gebruikt gaat worden om het potentiële tekort verder terug te dringen? Wie controleert daarop? Aan wie wordt daarover verantwoording afgelegd? |

- Nr. Vraag
- 15 Kan de planning ten aanzien van het concretiseren en operationaliseren van de maatregelen die voortkomen uit de nieuwe visie en werkwijze worden toegelicht? Wat gaan reizigers concreet merken van deze nieuwe manier van werken? En als daar nu nog geen concreet inzicht in gegeven kan worden, wanneer is dit dan wel bekend? Hoe wordt de reiziger te zijner tijd over de gevolgen geïnformeerd?
- 16 Kunt u aangeven wat het effect is van het hanteren van meerjarige planningen op het incidentele onderhoud?
- 17 Hoe verhoudt de nieuwe manier van samenwerken, waarbij pakketten worden samengevoegd, zich tot het clusterverbod van de Aanbestedingswet?
- 18 Kunt u aangeven of er nog sprake is van voldoende concurrentie indien pakketten steeds meer worden samengevoegd, want het is aannemelijk dat kleine bedrijven hierdoor steeds vaker niet in staat zullen zijn om deel te nemen aan de aanbestedingen?
- 19 Kunt u aangeven in hoeverre de Nederlandse veiligheidsregelgeving een kop is op de Europese veiligheidsregelgeving en op welke punten?
- 20 Welke afwegingen gelden bij het vaststellen van de capaciteit voor werkzaamheden, nu in de nieuwe werkwijze het restant na die vaststelling aan vervoerders wordt gegeven? Hoe wordt daarbij rekening gehouden met wijzigingen in marktomstandigheden en vervoersstromen? Wordt er voordat in het voorgestelde systeem capaciteit voor werkzaamheden wordt vastgesteld, bij vervoerders getest?
- 21 Blijft ProRail eindverantwoordelijke onder de beheersconcessie, nu het samen met de sector de nieuwe visie zal implementeren?
- 22 Wat betekenen de nieuwe visie en werkwijze voor het prestatiegericht onderhoud (pgo) en voor lopende en nieuwe pgo-contracten?
- 23 Blijft er met de nieuwe manier van samenwerking voldoende concurrentie tussen onderhoudsbedrijven op het spoor?
- 24 Is er voldoende capaciteit bij ProRail (ten aanzien van mensen en financiën) om de grote (cultuur)verandering die met de implementatie van het programma samen gaat, uit te voeren? Hoe wordt het proces vanuit uw ministerie ondersteund? En wie voert hierbij uiteindelijk de regie?
- 25 Kunt u aangeven op welke wijze het resterende potentiële tekort van 440 miljoen euro gedekt wordt of welke opties daarvoor in beeld zijn?
- 26 Kunt u aangeven wat de effecten zijn van een andere positionering van ProRail op het potentiële tekort van 475 miljoen euro?
- 27 Wat zijn de precieze parameters op basis waarvan bepaald wordt of de spoorcapaciteit is toegenomen? Meer treinen over hetzelfde spoor of minder kans op storingen of een mix van beide?
- 28 In hoeverre kunnen de uitkomsten van de evaluatie van het reduceren van de netwerkcomplexiteit en de gebruiksvergoeding invloed hebben op de nieuwe visie en werkwijze? En op welke wijze kunnen die uitkomsten eventueel nog worden meegenomen?
- 29 Is het niet raadzaam om, los van de meerjarenbegroting, de resultaten van de nieuwe werkwijze eerder te evalueren, zodat het eventuele resterende potentiële tekort tijdig bekend is en er dus ook eerder aanvullende maatregelen genomen kunnen worden? Zo nee, waarom niet?
- 30 Kunt u aangeven wat de verwachte stijging is van het aantal periodes dat een trein niet kan rijden na invoering van de nieuwe werkwijze en daarmee gepaard gaande maatregelen?

- | Nr. | Vraag |
|-----|--|
| 31 | Kunt u aangeven welke spoorelementen zorgen voor de verwachte enorme toename van het onderhoud? |
| 32 | Kunt u aangeven waarom er niet meer gebruik wordt gemaakt van enkelsporige buitendienststellingen in Nederland? |
| 33 | Kunt u aangeven in hoeverre de acht oplossingsrichtingen van de experts worden opgevolgd en om welke redenen ervan wordt afgeweken? |
| 34 | Kunt u uw besluit om meer te gaan clusteren toelichten met de ervaring van het project «Tunneltechnische installaties van de Betuweroute» in gedachten, want daarbij was juist sprake van een kostenoverschrijding van 80% door de aannemerscombinatie van de twee grootste marktpartijen? |