

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Zevende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (33 652, nr. 59).

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Remco Dijkstra

De adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

- Nr. Vraag**
- 1 Wat zijn tot op heden de kosten die samenhangen met de voorbereiding, aanpassingen en invoering van ERTMS?
  - 2 Hoeveel kosten worden naar verwachting de komende vier jaar gemaakt voor de uitrol van ERTMS, uitgesplitst per jaar en per project?
  - 3 Welke stappen zijn er tot op heden gezet in het kader van de afstemming tussen Nederland en omliggende landen voor wat betreft de ERTMS-variant?
  - 4 Op welke wijze wordt bij de huidige uitrol van ERTMS rekening gehouden met nieuwe technieken als Automatic train operation (ATO)?
  - 5 Welke acties worden ondernomen naar aanleiding van de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer in het rapport «Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden»?
  - 6 Wat zijn de (verwachte) opbrengsten van ERTMS voor vervoerders en reizigers?
  - 7 Hoe verhoudt het beschikbare budget van de kosten voor de implementatie van de voorkeursbeslissing ERTMS (2,36 miljard euro) zich tot de totaal geraamde kosten voor de uitrol, gezien de recente publicatie van de Europese Rekenkamer waarin de kosten voor de volledige uitrol voor Nederland op 4,9 miljard euro worden geraamd?
  - 8 Wanneer verwacht u duidelijkheid te kunnen geven over de financiële consequenties, toelating en certificering over de overstap naar baseline 3-treinapparatuur?
  - 9 Van welk type lening van de Europese Investeringsbank wilt u gebruik gaan maken voor de B3-upgrade van bestaand materieel? Is er ook gekeken naar een eventuele aanvraag binnen het Europees Fonds voor Strategische Investeringen? Zo ja, wat zijn de afwegingen om hier wel of niet mee verder te gaan?
  - 10 Hoe kijkt u aan tegen een hybride ERTMS level 3-variant?
  - 11 Welke consequenties heeft het voor Nederland dat in Europa een lappendeken bestaat omdat verschillende landen verschillende invoeringsniveaus van ERTMS gebruiken, zoals de Europese Rekenkamer stelt?
  - 12 Kan het Nederlandse netwerk aansluiting vinden op de Belgische en Duitse netwerken indien Nederland overstapt op de level 4-variant? Wanneer is die aansluiting compleet?
  - 13 Op basis van welke signalen baseert u de aanname dat het ERTMS-beleid afgestemd zal worden op een nieuwe vorm van financiële steun binnen de Connecting Europe Facility (CEF)?
  - 14 Welke inspanningen heeft uw voorganger geleverd om de zorgen en onduidelijkheden bij externe stakeholders over de bekostiging en risicoverdeling weg te nemen?
  - 15 Klopt de stelling van de Europese Rekenkamer dat de invoering van ERTMS destijds een strategische politieke keuze was en dat gestart is zonder raming van de totale kosten en een adequate planning?
  - 16 Klopt het dat dit nu tot gevolg heeft dat veel infrastructuurbeheerders en vervoerders aarzelen om te investeren in het systeem vanwege het gebrek aan een individuele business case?
  - 17 Is de omvang van de investeringen onderschat door de Europese Commissie en door de European Railway Association (ERA)? Kan dat de oorzaak zijn van het feit dat de lidstaten daardoor hun verantwoordelijkheid niet nemen?
  - 18 Kunt u aangeven hoe de huidige 4.500 kilometer spoor voorzien van ERTMS verdeeld is qua versie en baseline en in hoeverre deze compatibel zijn?

- Nr. Vraag**
- 19 Kunt u aangeven hoeveel kilometer van de 4.500 kilometer spoor voorzien van ERTMS zonder aanpassingen compatibel is met de Nederlandse voorkeursvariant van ERTMS versie 2, baseline 3?
- 20 Kunt u nader toelichten wat de precieze klacht is van de stakeholders voor wat betreft harmonisatie van bestaande ERTMS-baanvakken en kunt u daarbij aangeven welke problemen dit in de praktijk oplevert?
- 21 Kunt u een indicatie geven van de meerkosten die de Nederlandse goederenvervoerders nu al maken als gevolg van gebrekkige interoperabiliteit van ERTMS?
- 22 Kunt u aangeven hoeveel vertraging spooraannemers en goederenvervoerders nu ervaren in de dagelijkse gebruikersprocessen door ERTMS?
- 23 Is er in het najaar van 2016 in Denemarken vertraging opgetreden bij hun vergelijkbare ERTMS-project? Zo ja, wat was daarvan de oorzaak en wat zou Nederland daarvan kunnen leren?
- 24 Kunt u aangeven of het nog steeds zo is dat er met Duitsland geen problemen zijn voorzien in de zin van vertraging of niet-compatibiliteit, gezien het feit dat verschillen tussen de EU-lidstaten in timing en standaarden een risico zijn voor Nederlandse implementatie? Wat is de status met betrekking tot België in dit opzicht?
- 25 Heeft de datum waarop het derde spoor in gebruik kan worden genomen nog invloed op de planning van de uitrol van ERTMS?
- 26 Kunt u aangeven wat er precies duurder is geworden, gezien het feit dat de conceptkostenraming als uitkomst heeft dat er binnen het taakstellend budget van 2,3 miljard euro minder baanvakken kunnen worden uitgerold dan eerder werd verwacht? Heeft dit nog invloed op de planning?
- 27 Kunt u bevestigen dat het Bureau ICT Toetsing (BIT) meekijkt naar de risicocategorie ICT, onderdeel van het ERTMS-project? Kunt u aangeven hoe en op welke momenten dit gebeurt?
- 28 Kunt u aangeven hoeveel partijen er bij een eventueel gunningsproces betrokken zijn?