

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de **20e voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 92)**.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

- | Nr | Vraag |
|----|--|
| 1 | Hoe is het te verklaren dat over de gehele breedte van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)-programma de planning te optimistisch is geweest? |
| 2 | Kunt u aan de Kamer een lijst doen toekomen inhoudende de financieel meest negatieve scenario's en daarbij concreet aangeven in hoeverre de huidige financiële raming afwijkt van die negatieve scenario's? |
| 3 | Zaten er extra kosten verbonden aan de second opinion die is uitgevoerd door de commissie van internationale experts en, zo ja, hoeveel euro kostte dit? |
| 4 | Aangegeven wordt dat de intensievere samenwerking tussen ProRail en vervoerders, onder meer bij de pilots Betuweroute en HSL-Zuid, «goed van de grond komt», maar op welke concrete wijzen is de positieve intensievere samenwerking zichtbaar en hoe meet u deze vooruitgang? |
| 5 | Welke tegenvallers hebben gezorgd voor de toegenomen budgetspanning? |
| 6 | Hoe kan het dat na herijking van de aanpak alsnog het risicoprofiel van het plan is toegenomen? |
| 7 | Zijn de vertragingen in combinatie met de te optimistische houding van Nederland van directe invloed op het behalen van de beoogde landelijke uitrol van ERTMS in 2050? |
| 8 | Kunt u aan de Kamer een lijst doen toekomen met welke elementen uit de opgave van de programmafase wel zijn afgerond en welke vertraagd zijn en hoe lang deze al vertraagd zijn? |
| 9 | Heeft u zicht op hoeveel treinpersoneel in staat is om zich succesvol op te leiden om met ERTMS te mogen rijden, en zo ja, wat zijn hier de concrete cijfers bij? |
| 10 | Op welke manieren wordt hinder voor reizigers beperkt tijdens de realisatiefase? |
| 11 | Hoe ver is de taskforce al met de analyse naar een mogelijk alternatief proefbaanvak voor Hanzelijn en wat zijn de bevindingen van de analyse tot nu toe? |
| 12 | Welke ERTMS-versie implementeren België, Duitsland en Luxemburg en zijn deze straks compatibel met de versie die in Nederland wordt geïmplementeerd? |
| 13 | Kunt u nader inzicht geven in de afweging om eerst ERTMS uit te rollen op drukke trajecten, in plaats van minder druk bereden nevenlijnen? |
| 14 | Waarom is de aanpak niet haalbaar van het centrale veiligheidssysteem (CSS) dat door Thales wordt geïmplementeerd? Is dit CSS een reeds ontwikkelde toepassing «van de plank» of moet dit CSS nog worden ontwikkeld? Wat zijn hiervan de mogelijke gevolgen? |
| 15 | Waarom zijn de toevoeging van de Noordelijke lijnen en de assentellers uit 2021 en 2022 zoals, die voor een groot extra budgettekort zorgen, nog steeds niet verwerkt in de programmaring en het programmabudget? |
| 16 | Hoe gaat u om met de aanbeveling zowel van de Auditdienst Rijk als uit de second opinion om een directeurenoverleg in te stellen, dat frequenter overlegt en minder op afstand staat dan de Stuurgroep ERTMS? Verwacht u hiervan verbeteringen in de governance van het programma? |
| 17 | Kunt u toelichten waarom u de voortgangsrapportages ERTMS stelselmatig later dan de termijn van drie maanden na afloop van de verslagperiode, die in de Regeling Grote Projecten is opgenomen, naar de Kamer stuurt? |

- 18 Maakt de aanbevolen heroverweging van uitrusting van de grote stations zoals Amsterdam, Utrecht en Rotterdam met ERTMS onderdeel uit van de fundamentele herijking? Zo nee, waarom niet?
- 19 In hoeverre kan Amsterdam-Utrecht voorzien in het wegvallen van de Hanzelijn als proefbaanvak?
- 20 Wat is de planning van de eerste tranche van de herijkte aanpak?
- 21 Waarom worden de Noordelijke lijnen opgenomen in de eerste tranche, terwijl deze geen onderdeel uitmaakten van de Program-mabeslissing, niet onder de Europese TEN-T verplichtingen vallen en hier ook niet de hoogste baten worden verwacht?
- 22 Hoe verhoudt de keuze voor ombouw van de Noordelijke lijnen zich tot uw opmerking dat budgetspanning dwingt tot prioritering?
- 23 Waarom wordt de Hanzelijn niet meer als proefbaanvak gebruikt, terwijl hier al jaren geleden ERTMS is aangelegd? Welke gevolgen heeft dit voor de planning?
- 24 Kan de sluiting van het proefbaanvak niet worden teruggebracht van vier maanden tot hooguit twee weken, wat volgens de second opinion in alle andere landen gebeurt?
- 25 Waarom is de onwenselijkheid van de Hanzelijn als proefbaanvak niet veel eerder naar boven gekomen?
- 26 Wanneer stuurt u een aangepast programmaplan naar de Kamer? Wanneer ontvangt de Tweede Kamer informatie over de oplossin-gen voor de budgetspanning? Wanneer kan de Tweede Kamer de vanwege het herijkte plan bijgewerkte financiële stukken ontvangen?
- 27 Zijn er verschillen in het proefrijden voor goederenvervoer en het proefrijden voor reizigersvervoer? Zo ja, welke zijn dat?
- 28 Kunt u een uitleg geven van de termen «early deployment-lijn», proefbaanvak, testritten, proefrijden, ervaringsrijden, test- en proefbedrijf en commerciële validatie, inclusief de verschillen tussen deze termen?
- 29 Migratiestap 17.10 en 8, «start commerciële operatie» van twee trajecten, (tabel 4A VGR) staan onder het kopje «testen en beproeven van het vervoersysteem met ERTMS». Is het nu testen en beproeven of het daadwerkelijk starten van de commerciële operatie?
- 30 Wat zijn de huidige inzichten met betrekking tot de onrendabele top voor de goederenvervoersector bij de invoering van ERTMS?
- 31 Hoe gaat worden gezorgd dat er bij ingebruikname van «ERTMS only» op de spoorlijn Kijfhoek-Belgische grens voldoende goederenlocomotieven beschikbaar zijn voor het vervoer van en naar de haven-industriële gebieden en terminals in Rotterdam, Moerdijk, Zeeland en Antwerpen?
- 32 Is de keuze voor «ERTMS only» level 2 baseline toekomstvast met oog op de vervanging van GSM-R door FRMCS rond 2030?
- 33 Hoe wordt ervoor gezorgd dat, nu het proefbaanvak Hanzelijn van de baan is, het ERTMS-systeem voldoende beproefd is, zodat voorkomen wordt dat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoorvervoersproduct voor de klanten niet geborgd is?
- 34 Op dit moment onderzoeken ProRail en NS wanneer de mijlpaal wel kan worden gehaald en wat hiervoor nodig is. Is dit in de vorm van een onderzoek? Zo ja, wanneer kunnen wij deze verwachten?
- 35 Is er een overzicht beschikbaar waarin de stijging van de kosten berekend zijn, aangezien de huidige opdrachten en financiële stukken zijn gebaseerd op het bestaande plan en hier steeds meer vanaf geweken wordt?

- 36 Wat zijn de achterliggende redenen het traject Roosendaal-Vlissingen op Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) blijft rijden, terwijl de treinen die daar rijden (type VIRM en SNG) wel uitgerust zullen zijn met ERMTS?
- 37 Kunt u nader toelichten waarom begonnen wordt met de uitrol van ERTMS bij de Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)-corridor, gezien zijn complexe centrale ligging in het netwerk?