

### **Bijlage 3 bij brief VenW/DGP-2007/6833**

#### **Overzicht van onderzoeksrapporten m.b.t. ProRail**

1. Toezicht op het Spoor
2. Aanbesteden door NS-Railinfrabeheer 1995-2000
3. Second opinion toekomstige Concessie Hoofdrailnet; Bevindingenrapport onderzoeksspoor bestuur en beleid
4. Procesevaluatie stillegging spoorvernieuwing Amersfoort-Apeldoorn
5. Beschikbaarheid Railinfrastructuur versus Financiële middelen
6. Verantwoording en toezicht bij rechtspersonen met een wettelijke taak, deel 3
7. Second opinion terugvalopties beveiligingssysteem
8. Op de Rails
9. MidTerm Review Eerste fase Herstelplan Spoor
10. Kabinetsstandpunt IBO Beleid en Onderhoud
11. Second opinion ERTMS Implementatieplan
12. Beveiligingssysteem ERTMS
13. Risicobeheersing HSL-zuid

<b>1. Toezicht op het Spoor</b>	
Opdrachtgever	Algemene Rekenkamer
Opdrachtnemer	Algemene Rekenkamer
Datum definitief rapport	Kamerstuk 26 615 nrs 1-2, 1999
Onderzoeksvraag/ doelstelling	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Houdt het Ministerie van VenW voldoende toezicht op de taakorganisaties en wordt voldoende invulling gegeven aan de beoogde opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie?</li> <li>2. Zijn er voldoende waarborgen getroffen voor een doelmatig en onafhankelijk functioneren van de taakorganisaties, en werken deze in de praktijk naar behoren?</li> </ol>

<b>2. Aanbesteden door NS-Railinfrabeheer 1995-2000</b>	
Opdrachtgever	Tweede Kamer
Opdrachtnemer	Algemene Rekenkamer
Datum definitief rapport	28 juni 2001
Onderzoeksvraag/ doelstelling	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zijn er bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS-Railinfrabeheer afdoende waarborgen voor een rechtmatige en doelmatige aanbestedings- en inkooppraktijk van RIB, inclusief de afdekking van integriteitsrisico's?</li> <li>2. Hoe werken deze waarborgen in de praktijk bij een nader te bepalen selectie van aanbestedings- en inkoopcontracten?</li> <li>3. Hoe functioneerde in de genoemde periode het toezicht door de minister op de genoemde aspecten? Hoe worden de eventuele wijzigingen daarin per 1 januari 2001 beoordeeld?</li> <li>4. Zijn er indicaties te geven van de financiële gevolgen voor de Staat van de daaruit voortvloeiende risico's en de mogelijk aangetroffen tekortkomingen in de aanbestedings- en inkooppraktijk?</li> </ol>

<b>3. Second opinion toekomstige Concessie Hoofdrailnet; Bevindingenrapport onderzoeksspoor bestuur en beleid</b>	
Opdrachtgever	Presidium van de Tweede Kamer der Staten-Generaal; Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat
Opdrachtnemer	Twijnstra Gudde
Datum definitief rapport	6 september 2001
Onderzoeksvraag/ doelstelling	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hoe is de effectiviteit van het in 1995 tussen Staat en NS overeengekomen Overgangscontract te beoordelen in het licht van de kwaliteit en ontwikkeling van het reizigersvervoer?</li> <li>2. Hoe moeten de in het Overgangscontract II gemaakte afspraken beoordeeld worden, in termen van o.a. realiseerbaarheid, toetsbaarheid, handhaafbaarheid, duurzaamheid en flexibiliteit?</li> <li>3. Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd voor de te verlenen Concessie Hoofdrailnet, waarbij de belangen van de reiziger, de Staat en de (toekomstige) concessiehouder optimaal worden gewaarborgd?</li> <li>4. Aan welke voorwaarden dient uitplaatsing van de taakorganisaties te voldoen om de belangen van de Staat, concessiehouder en reiziger in voldoende mate te waarborgen?</li> </ol>

<b>4. Procevaluatie stillegging spoorvernieuwing Amersfoort-Apeldoorn</b>	
Opdrachtgever	Railinfrabeheer IB (in overleg met DGP)
Opdrachtnemer	Twijnstra Gudde
Datum definitief rapport	6 november 2002

Onderzoeksvraag/ doelstelling	In de zomer van 2001 was een spoorvernieuwing voorzien op het traject Amersfoort – Apeldoorn. De schaalgrootte van het werk heeft ertoe geleid dat is gekozen voor een bijzondere werkmethode. De Arbeidsinspectie heeft het werk echter preventief stilgelegd omdat zij de gekozen werkmethode onveilig vond. De beleidsdirectie van DGP en de taakorganisatie NS Railinfrabeheer spraken af dat het gehele proces – waarbij veel partijen betrokken waren – door een onafhankelijke instantie diende te worden geëvalueerd. Dit heeft geleid tot het rapport Procesevaluatie stillegging spoorvernieuwing Amersfoort-Apeldoorn, teneinde te leren van de gang van zaken, de gekozen oplossingen en de mogelijk gemaakte fouten. De focus hierbij lag op de betrokken partijen: Railinfrabeheer, de Arbeidsinspectie, de aannemers, Railned-Spoorwegveiligheid en Railned Capaciteitstoedeling.
----------------------------------	--

<b>5. Beschikbaarheid Railinfrastructuur versus Financiële middelen</b>	
Opdrachtgever	ProRail
Opdrachtnemer	Investment Management & Consulting Group (IMCG)
Datum definitief rapport	24 juni 2003
Onderzoeksvraag/ doelstelling	Doel: het op beknopte en overzichtelijke wijze inzicht geven in de belangrijkste costdrivers. Vijf vragen staan centraal: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welke costdrivers bepalen de hoogte van het benodigde budget voor beheer en instandhouding?</li> <li>2. Wat is de relatie tussen de output van ProRail en de kosten? Welke activiteiten zijn nodig om welke beschikbaarheid/betrouwbaarheid te kunnen garanderen?</li> <li>3. Wat zijn de effecten van verschillende beschikbaarheidsvarianten? Welke afwegingen worden door ProRail gemaakt?</li> <li>4. Wat is de relatie tussen beschikbaarheid, betrouwbaarheid en punctualiteit?</li> <li>5. Hoe ontwikkelen de meerjarige uitgaven voor beheer-en instandhoudingactiviteiten zich, uitgesplitst in termen van uitgavenreeksen?</li> </ol>

<b>6. Verantwoording en toezicht bij rechtspersonen met een wettelijke taak, deel 3</b>	
Opdrachtgever	Algemene Rekenkamer
Opdrachtnemer	Algemene Rekenkamer
Datum definitief rapport	Kamerstuk 28 655 nrs 1-2, 2003
Onderzoeksvraag/ doelstelling	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hoe werkt de VBTB-operatie bij het Rijk door naar RWT's? RWT's zullen zich meer moeten gaan verantwoorden over prestaties die voor (het beleid van) de minister van belang zijn. Voor de departementen betekent dit dat zij gedwongen worden duidelijk hun informatie-behoefte aan te geven en de sturing en het toezicht in te richten op prestaties en effecten.</li> <li>2. Wie is verantwoordelijk voor een goede bedrijfsvoering bij een RWT? Is dat het bestuur van een RWT of kan uiteindelijk de minister toch aangesproken worden op bijvoorbeeld het definiëren of het falen van het personeelsbeleid van een RWT? Het blijft immers gaan om de doelmatigheid en rechtmatigheid waarmee publieke middelen worden besteed en wettelijke taken worden uitgevoerd.</li> <li>3. Welke positie nemen raden van toezicht in in het denken over toezicht? Zijn raden van toezicht onderdeel van «extern toezicht», of zijn zij een element van interne kwaliteitsborging?</li> </ol>

<b>8. Second opinion terugvalopties beveiligingssysteem</b>	
Opdrachtgever	Min VenW - DGP

Opdrachtnemer	LREHC
Datum definitief rapport	24 november 2005 kamernr. 22026 nr. 239
Onderzoeksvraag/ doelstelling	Second opinion terugvalopties beveiligingssysteem in HSL_zuid infrastructuur.

<b>7. Op de Rails</b>	
Opdrachtgever	Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat
Opdrachtnemer	Werkgroep ProRail van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (bestaande uit de leden Van Hijum (voorzitter), Dijkma, Hofstra en Gerkens)
Datum definitief rapport	1 december 2005
Onderzoeksvraag/ doelstelling	Inzicht verkrijgen in het functioneren van ProRail. Het gaat de commissie hierbij om thema's als sturingsrelaties, financieringsstromen, de verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden, alsmede om de geleverde prestaties.

<b>9. MidTerm Review Eerste fase Herstelplan Spoor</b>	
Opdrachtgever	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Opdrachtnemer	Deel 2 (de MTR voor de spoorwegen) is opgesteld door ProRail
Datum definitief rapport	16 februari 2006
Onderzoeksvraag/ doelstelling	Doel van de MidTerm Review is antwoord te geven op de volgende vragen: - Verloopt de realisatie conform het Herstelplan Spoor? - Zijn de maatregelen en de inzet van de middelen voldoende effectief? - Is het nodig om de verdeling van de middelen binnen, en eventueel tussen, de modaliteiten te heroverwegen? Het gaat hierbij om bijsturing van de omvang en de fasering van de middelen.
Opmerking	Dit rapport is opgenomen als deel 2 van de Midterm review Beheer en Onderhoud (MTR). De MTR is een bijstuk van het Infrastructuurfonds 2007.

<b>10. Kabinetsstandpunt IBO Beleid en Onderhoud</b>	
Opdrachtgever	Ministerie van Financiën
Opdrachtnemer	ProRail, AVV en RWS (onder leiding van een Rijksbrede Stuurgroep)
Datum definitief rapport	Akkoord bevonden in de Ministerraad van 16 februari 2007
Onderzoeksvraag/ doelstelling	Hoe kan de besluitvorming over (beleid en uitvoering van) onderhoud beter onderbouwd worden zodat goede prioriteitstelling, rekening houdend met maatschappelijk nut, bevorderd wordt en de aanwending zo doelmatig mogelijk plaatsvindt?

<b>11. Second opinion ERTMS Implementatieplan</b>	
Opdrachtgever	Ministerie Verkeer en Waterstaat - DGP
Opdrachtnemer	Arcadis
Datum definitief rapport	Concept: 3 mei 2007

Onderzoeksvraag/ doelstelling	<p>1. In hoeverre beantwoordt het concept-ERTMS-implementatieplan aan het realiseren van de doelstellingen zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit en de Tweede kadernota railveiligheid?</p> <p>2. Hoe verhoudt het concept-ERTMS-implementatieplan zich tot die elders in Europa, met de nadruk op Duitsland en België?</p> <p>3. Het uitwerken en beoordelen van een "natuurlijk implantatiescenario". Dit dient te worden vergeleken met het voorgestelde scenario op kosten, planning, haalbaarheid en risico's.</p> <p>4. In hoeverre zijn de technische mogelijkheden ter verhoging van baanvaknelheid naar 160 km/h (door aanpassing van de huidige "klasse B-systemen) toegestaan binnen de door de Europese Commissie op 28 maart 2006 vastgestelde technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (TSI)?</p>
----------------------------------	--

<b>12. Beveiligingssysteem ERTMS</b>	
Opdrachtgever	Onderzoeks- en Verificatiebureau Tweede Kamer der Staten Generaal
Opdrachtnemer	TU Delft
Datum definitief rapport	Concept: mei 2007
Onderzoeksvraag/ doelstelling	<p>Naar aanleiding van de rapportage van de minister van verkeer en waterstaat over het verschuiven van de aanvangsdatum van de HSL-Zuid van 1 april 2007 naar 1 oktober 2007 heeft de Tweede Kamer de motie Gerkens-Roemer van 12 december 2006 (22589 nr. 278) aangenomen met het verzoek tot een onafhankelijk onderzoek naar nut en noodzaak van de acute aanpassing van ERTMS.</p> <p>In het onderzoek worden de volgende vragen genomen:</p> <p>1. Welke redenen maken een upgrade van ERTMS versie 2.2.2 naar ERTMS versie 2.3.0 noodzakelijk? In hoeverre zijn deze redenen redelijk en billijk?</p> <p>2. In hoeverre is door de minister genoemde migratietijd van ERTMS 2.2.2 naar ERTMS versie 2.3.0 redelijk en billijk?</p> <p>3. In hoeverre is de door de minister genoemde en door de vervoerder HSA verlangde testperiode van 20 weken op de lijn zelf in plaats van op het testnetwerk redelijk en billijk?</p>

<b>13. Risicobeheersing HSL-zuid</b>	
Opdrachtgever	Tweede Kamer der Staten Generaal
Opdrachtnemer	Algemene Rekenkamer
Datum definitief rapport	20 juni 2007
Onderzoeksvraag/ doelstelling	<p>1. Welke tegenvallers hebben zich in het project HSL zuid sinds 2002 voorgedaan en welke risico's zijn of worden voorzien?</p> <p>2. Hoe zijn en worden de risico's beheerst?</p> <p>3. Is de Tweede Kamer tijdig, juist en volledig over tegenvallers en risico's geïnformeerd?</p>