

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

32 707

Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor

Nr. 389

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 maart 2013

Met deze brief geef ik gevolg aan mijn toezegging om u te berichten over de voortgang van de aangekondigde maatregelen naar aanleiding van de aanbevelingen in het rapport van de Commissie Kuiken.

Onderstaand ga ik per hoofdonderwerp in op de stand van zaken waarbij ik aansluit bij de kabinetsreactie van 8 juni 2012.¹ In de bijlage geef ik per aanbeveling aan wat de stand van zaken is².

Visie, Regie en Ordening

De aangekondigde maatregelen vormen integraal onderdeel van het traject van de Lange Termijn Spooragenda. Met mijn brieven van 5 oktober 2012, 30 november 2012 alsmede mijn brief van 13 februari 2013 bent u geïnformeerd over voortgang van de Lange Termijn Spooragenda.³ Met laatst genoemde brief heb ik inmiddels uitwerking gegeven aan de visie, ambities en doelstellingen voor het spoorstelsel voor de lange termijn. Voorts bent u geïnformeerd over het proces dat in 2013 wordt doorlopen inclusief de samenhang van de Lange Termijn Spooragenda met andere spoordossiers waaronder de nieuwe vervoer- en beheerconcessie.

Ik zal u in het vervolg via het traject van de Lange Termijn Spooragenda en de respectievelijke concessietrajecten nader informeren over de voortgang.

¹ Tweede Kamer, 2011–2012, 32 707, nr. 16.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

³ Tweede Kamer, 2012–2013, 29 984, nrs. 313, 334 en 384.

Inzet spoorbudgetten

De aangekondigde maatregelen zijn inmiddels op één na geïntegreerd in de reguliere begrotingscyclus. Dit is terug te zien in het jaarverslag 2011, de begroting 2013 en het Beheerplan 2013. Alleen voor wat betreft het omgaan met de «forfaitaire planningscorrectie» vindt nog nader onderzoek plaats, mede in relatie tot de wijze waarop hiermee bij andere modaliteiten wordt omgegaan. Over de uitkomsten daarvan zal ik u in het kader van de reguliere begrotingscyclus informeren.

Treinbeveiliging

In de kabinetsreactie is aangegeven dat er een principebesluit genomen is tot de invoering van ERTMS. Dit is ook in het Regeerakkoord vastgelegd. De uitwerking vindt plaats via de Railmap ERTMS. Op 13 februari 2013 heeft u de eerste versie van de Railmap ERTMS ontvangen. In de Railmap versie 1.0 (i.c. de startbeslissing) wordt de huidige stand van zaken met betrekking tot de invoering van ERTMS toegelicht, inclusief een doorkijk naar het vervolgtraject van de verkenningsfase.⁴

Ik zal u in het vervolg via het traject van de Railmap ERTMS verder informeren over de voortgang.

Onderhoud

De aangekondigde maatregelen op het gebied van onderhoud staan in het teken van het waarborgen van de kwaliteit van het onderhoud nu én op de langere termijn. Voor wat betreft de ervaring met de nieuwe PGO-contracten heb ik u recentelijk in mijn brief naar aanleiding van vragen van de leden Hoogland en Vos geïnformeerd.⁵ Uit de daarbij gevoegde informatie van ProRail volgt dat de kwaliteit van het spoor door de contractering van prestatiegericht onderhoud op dit moment gemiddeld gezien hoger is dan voorheen. Nadere onderzoeken moeten mij in staat stellen om een definitief beeld te vormen. De Inspectie is, zoals eerder gemeld, inmiddels een nader onderzoek gestart naar de PGO-contracten dat in het najaar beschikbaar komt. Dit onderzoek zal als nulmeting dienen voor de, conform de aanbeveling van de Commissie Kuiken, aangekondigde evaluatie van de effecten van de PGO-contracten in 2015. Daarnaast zal er in 2013 onder leiding van de Inspectie voor het eerst de 5-jaarlijkse inspectie plaatsvinden van de fysieke kwaliteit van het spoor (niet alleen beperkt tot de PGO-contractgebieden). Tezamen met het jaarlijkse visuele overzicht van de staat van de infrastructuur, kan ik de ontwikkeling van de kwaliteit van de infrastructuur ook op de langere termijn adequaat volgen.

In de kabinetsreactie is ook een aantal maatregelen genoemd waarvoor ProRail aan de lat staat. Deels zijn deze geïmplementeerd, enkelen lopen nog. Ondermeer:

- Verbetering van de kwaliteit en actualiteit van het activaregister, onder meer doordat uitgevoerde werkzaamheden eerst in de objectregistratie verwerkt moeten worden alvorens het onderhouden spoor weer in dienst kan worden genomen.
- Overleg met sporaannemers over de optimale grootte van de onderhoudsgebieden, de inrichting van een efficiënt onderhoudsproces en hoe te komen tot een betere spreiding van de werkzaamheden voor groot onderhoud en vernieuwingsprojecten door het jaar heen.

⁴ Tweede Kamer, 2011–2012, 29 984, nr. 385.

⁵ Aangangsel Handelingen II 2012/13, nr. 1429.

Toezegging onderzoek mogelijkheid «pilot» klein onderhoud in eigen beheer

In het Nota-overleg van 26 november 2012 naar aanleiding van het rapport Commissie Kuiken heb ik de toezegging gedaan om u te informeren omtrent de mogelijkheid van een «pilot» om klein onderhoud door ProRail zelf uit te laten voeren. Achtergrond van het verzoek dat lid Hoogland mij deed is dat de kennispositie van ProRail dient te verbeteren. Hoewel de Commissie Kuiken daar in het rapport niet direct het «insourcen» van klein onderhoud aan verbindt, heeft het lid Hoogland mij gevraagd om via een «pilot» te bekijken of dit een middel is dat hieraan kan bijdragen.

Alvorens een dergelijke «pilot» te overwegen wil ik eerst de uitkomsten van de hierboven door mij aangekondigde nadere onderzoeken afwachten. Daarnaast wil ik hier ook in overleg met ProRail diepgaander naar kijken. Het uitvoeren van een dergelijke «pilot» vraagt veel voorbereiding en is relatief kostbaar. Binnen ProRail zou tijdelijk een nieuwe organisatie moeten worden opgezet: het werven van nieuw personeel, aanschaf van materieel en inrichting van nieuwe werkprocessen. Daarnaast dient het «insourcen» van klein onderhoud – anders dan haar bijdrage aan mogelijke kennisverbetering – ook in een bredere context gezien te worden. Er dient ondermeer gekeken te worden naar:

- *Mate van verstoring van de markt*
De beweging om de uitvoering van klein onderhoud weer (deels) zelf bij ProRail onder te brengen betekent een verstoring van de huidige markt voor spooraannemers die op dit moment al volop in beweging is. ProRail wordt immers concurrerend met haar huidige opdrachtneemmers.
- *Effect op kostenefficiency*
De markt van spoorbouw is de afgelopen jaren in concurrentie innovatiever en kostenefficiënter geworden. De aannemers worden uitgedaagd te komen tot integrale oplossingen, die leiden tot een veiliger, betrouwbaarder, duurzamer en kostenefficiënter spoor. Insourcen van klein onderhoud betekent dat concurrentieprikkels verdwijnen en klein onderhoud mogelijk weer duurder wordt.

Zodra de uitkomsten van de nadere onderzoeken bekend zijn en diepgaander overleg met ProRail heeft plaatsgevonden, informeer ik u nader.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld