

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 731

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 oktober 2017

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

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 oktober 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

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?

Antwoord 1

Ja, dit is bij mij bekend.

Vraag 2

Welke mogelijke oplossingen ziet u voor de budgettaire krapte en het gebrek aan investeringsmogelijkheden ten aanzien van het regionale openbaar vervoer?

Antwoord 2

De vervoerregio's Amsterdam en de regio Rotterdam – Den Haag hebben voor het financieren van hun regionaal openbaar vervoer middelen uit de Brede Doeluitkering ter beschikking. Dit is voor de beide regio's ruim € 900 miljoen op jaarbasis. Naast het financieren van de BOV-kosten worden daar ook de investeringen in het regionale openbaar vervoer uit gefinancierd. Mocht dit niet toereikend zijn dan is het aan de vervoerregio's om met de gemeenten te bespreken wat hun bijdragen aan de BOV-kosten en/of verkeer- en vervoersinvesteringen kunnen zijn. Ook bestaat de mogelijkheid om de tarieven voor het openbaar vervoer te verhogen om zodoende meer reizigersopbrengsten te creëren.

Aan de OV en spoortafels wordt met de vervoerregio's overlegd over enkele specifieke vervolgacties die kunnen worden genomen. Hierover wordt u op een later moment nader geïnformeerd.

Daarnaast is aan de vervoerregio's aangeboden om kennis en know how op te doen bij het traject van ProRail om toekomstbestendig en efficiënt aan het spoor te werken.

Vraag 3

Welke stappen worden gezet met de vervoerregio's om de problemen ten aanzien van de toenemende mobiliteit en verstedelijking beheersbaar te maken?

Antwoord 3

De vraagstukken rond toenemende mobiliteit in relatie tot de verstedelijking maakt zowel in de regio Amsterdam als de regio Rotterdam – Den Haag onderdeel uit van de MIRT bereikbaarheidsprogramma's die gezamenlijk met deze regio's worden opgezet. In de MIRT-brief van eind dit jaar wordt u nader over de invulling van deze programma's geïnformeerd.

Vraag 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)?

Antwoord 4

De uitgangspunten en conclusies van het MIRT-onderzoek vormen de basis voor de programma-aanpak die het Rijk en de regio op dit moment ontwikkelen. In het gebiedsgerichte programma Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag worden ruimtelijke ordening (woningbouw en ontwikkeling van werklocaties) in nauwe samenhang gebracht met bereikbaarheid. Daarin worden in MIRT- of andere verkenningen integrale

studies gemaakt van oplossingen. Het doel is te komen tot harde afspraken met alle betrokken partijen in de regio over zowel bereikbaarheidsacties als ruimtelijke ontwikkeling. Mijn advies zal zijn om de ontwikkeling van de programma-aanpak voort te zetten.

Vraag 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?

Antwoord 5

Een dergelijke benchmarkstudie is mij niet bekend. Ik heb begrepen dat de vervoerregio's het voornemen hebben een benchmark uit te voeren naar de BOV-kosten, om inzicht te krijgen in de mogelijkheden van kostenreducerende maatregelen.

Vraag 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?

Antwoord 6

De nieuwe visie en werkwijze voor toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor geldt voor de zogenaamde hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) waar ProRail verantwoordelijk is voor beheer, onderhoud en vervanging. Ook de regionaal aanbestede lijnen behoren tot de HSWI. De decentrale overheden zijn net als andere stakeholders betrokken geweest bij de totstandkoming van deze nieuwe visie en werkwijze en zij zullen ook bij de verdere uitwerking en implementatie betrokken blijven. Om te komen tot een meerjarige voorspelbare planning van werkzaamheden aan het spoor zal net als bij de verdeling van de capaciteit op het spoor afstemming met onder andere België en Duitsland plaatsvinden.

Vraag 7

Kunt u aangeven welke belemmeringen er zijn waardoor tot op heden geen gebruik is gemaakt van het meerjarig vooruit plannen van werkzaamheden?

Antwoord 7

De nieuwe manier van werken, waar het meerjarig vooruit plannen van werkzaamheden onderdeel van is, vraagt van alle partijen in de spoorsector veranderingen. Bijvoorbeeld doordat ProRail op een andere manier gaat samenwerken met de aannemers en de capaciteit voor onderhoud en vervoer op een andere manier verdeeld wordt. Dergelijke veranderingen grijpen niet alleen in op de werkwijze van ProRail, maar ook op die van alle andere partijen in de spoorsector. Daarvoor is medewerking van die partijen nodig. In mijn brief van 30 juni jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 723) heb ik gemeld dat die er is en dat de partijen de uitwerking van de nieuwe visie en werkwijze steunen. Daarnaast is de nieuwe manier van plannen nodig vanwege ontwikkelingen in de spoorsector. Zoals ik in mijn brief van 16 juni 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 669) heb aangegeven, zal de komende jaren het aantal reizigers en het goederenvervoer toenemen. Het spoorvervoer wordt frequenter, terwijl in de infrastructuur een grote vervangingsopgave op stapel staat. De hinder van de werkzaamheden aan het spoor neemt steeds verder toe en er is sprake van een potentieel tekort op de beschikbare financiële middelen voor BOV. Tegen deze achtergrond is het noodzakelijk meerjarig vooruit te plannen en de onderhoudswerkzaamheden te optimaliseren.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de verhouding is in de afgelopen jaren tussen het langjarig geplande onderhoud en het incidentele onderhoud?

Antwoord 8

Het kleinschalig onderhoud, inclusief het incidenteel onderhoud, maakt onderdeel uit van PGO¹-contracten die meerjarig gebiedsgewijs op de markt worden gezet. Wat het aandeel aan incidenteel onderhoud is bij deze PGO-contracten is afhankelijk van verschillende factoren waaronder het onderhoudsmodel van de PGO-aannemer.

Vraag 9

Hoe is de 35 miljoen euro uit fase 1 opgebouwd? Welk deel is toe te wijzen aan Life Cycle Cost optimaal werken en hoeveel aan het toetreden van nieuwe leveranciers?

Antwoord 9

De genoemde 35 miljoen euro heeft betrekking op besparingen die gerealiseerd kunnen worden, doordat de rails op een andere manier geslepen gaat worden. Hierdoor zal het verwachte aantal defecten dalen en gaan de rails langer mee. Andere besparingen als gevolg van meer LCC optimaal werken en het toetreden van nieuwe leveranciers zijn op dit moment nog niet gerealiseerd.

Vraag 10

Kunt u een overzicht geven van de huidige en of nieuwe prikkels in het aansturingmodel (budgettair, planning, organisatorisch) van ProRail, die de afweging tussen onderhouden of vervangen optimaliseert?

Antwoord 10

Op dit moment optimaliseert ProRail binnen het budget voor BOV op basis van eigen deskundigheid over de zogeheten «life cycle» kosten tussen het onderhouden van spoorobjecten of het vervangen daarvan. Per object kan de keuze anders uitvallen. Tegen het einde van de theoretisch verwachte levensduur van een object – bijvoorbeeld een wissel – beoordeelt ProRail op basis van inspecties of het object volgens planning vervangen moet worden, of dat het beter is om dat juist eerder of later te doen.

In de nieuwe visie en werkwijze voor onderhoud aan het spoor gaat het om het langjarig en integraal plannen van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden en wijzigingswerkzaamheden, waardoor een beter resultaat wordt bereikt in termen van hinder voor reizigers en vervoerders, betrouwbaarheid van het spoor en kosten voor beheer en onderhoud. Ik heb ProRail gevraagd een programma onder de beheerconcessie op te stellen om de nieuwe visie en werkwijze samen met de sector verder uit te werken en te implementeren. Als onderdeel daarvan wordt geanalyseerd of en waar mogelijk nieuwe prikkels nodig zijn om te zorgen dat ook na afronding van het programma onder de concessie blijvend op deze aspecten geoptimaliseerd wordt.

Vraag 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?

¹ Prestatiegericht Onderhoud

Antwoord 11

De verwachting is dat met de maatregelen het totale potentiële tekort tot en met 2028 van 475 miljoen euro wordt opgelost. Met fase 1, zoals bedoeld in mijn brief van 16 juni 2016, wordt vooralsnog naar verwachting 35 miljoen euro aan besparingen gerealiseerd. Via de reguliere begrotingscyclus zal ik u blijven informeren over het oplossen van het potentieel tekort.

Vraag 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?

Antwoord 12

Nee, dat klopt niet. Het is niet zo dat er door de nieuwe werkwijze 's nachts aan het spoor gewerkt gaat worden. Dat is nu al het geval. De situatie is juist dat de hoeveelheid uit te voeren werkzaamheden groeit, terwijl de totale ruimte die bij de capaciteitsverdeling wordt toegekend aan onderhoud en vervangingen gelijk blijft. Bovendien kan die tijd maar ten dele effectief benut worden, omdat er veel tijd nodig is voor het nemen van veiligheidsmaatregelen en het buitendienst nemen van het spoor. De werkzaamheden moeten hoofdzakelijk in een beperkt aantal uren in de nacht plaatsvinden om reizigers en verladingsvoertuigen zo min mogelijk in de weg te zitten. De tijd voor het uitvoeren van werkzaamheden knelt daarom nu al en zal dat in de toekomst nog meer gaan doen. Bovendien merken aannemers dat het moeilijk is personeel te vinden dat bereid is om bijna uitsluitend 's nachts te werken. Verder is 's nachts werken duurder dan overdag werken.

Samen met de partijen in de spoorsector hebben we een nieuwe visie en werkwijze voor toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor ontwikkeld. Het gaat er daarbij niet om hoe vaak en waar naar verwachting 's nachts gewerkt zal worden. Het gezamenlijke vertrekpunt waaruit gewerkt wordt, is de optimale balans tussen 1. de onderhouds- en vervangingsbehoefte die nodig is om het spoor betrouwbaar te houden; 2. daarbij zo min mogelijk hinder voor reizigers en verladingsvoertuigen te veroorzaken; en 3. het efficiënt omgaan met de beschikbare middelen. In dat kader zal de komende jaren de nieuwe werkwijze samen met de partijen in de spoorsector verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd, waarbij het onder andere gaat om het uitwerken van planregels en hinderrichtlijnen.

Uitgangspunt blijft om reizigers tijdig te informeren over werkzaamheden aan het spoor. Net zoals dat nu ook al het geval is. Door het meerjarig plannen van werkzaamheden zal het mogelijk worden om de reizigers eerder te informeren over werkzaamheden in de komende jaren, waardoor het begrip voor (toekomstige) noodzakelijke werkzaamheden aan het spoor wordt vergroot.

Wat betreft de bijdrage van de nieuwe werkwijze aan het terugdringen van het potentieel tekort, verwijs ik u naar het antwoord op vraag 11.

Vraag 13

Wat voor prestatieafspraken zijn voorzien met ProRail over de implementatie van de nieuwe werkwijze?

Antwoord 13

Met ProRail heb ik afgesproken om een programma onder de beheerconcessie op te stellen, waarin de nieuwe visie en werkwijze in samenwerking met de sector verder worden uitgewerkt en beproeft. Het programma bevat concrete activiteiten die ProRail samen met de spoorsector gaat uitvoeren om te zorgen dat de nieuwe manier van werken eind 2019 geïmplementeerd is, zodat deze vanaf de dienstregeling van 2021 kan worden toegepast. Een programma onder de concessie geeft de mogelijkheid om gericht te sturen op de realisatie van langjarige opgaven. Bovendien heb ik mogelijkheden om bij te sturen wanneer afspraken niet nagekomen zouden worden en daar geen goede reden voor is. Zoals toegezegd in mijn brief van 30 juni 2017² zal ik u eind dit jaar bij de toezending van het beheerplan 2018 verder over dit programma informeren.

Vraag 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?

Antwoord 14

Met mijn brief van 29 juni 2016 en het schriftelijk overleg van 3 juli 2017 bent u geïnformeerd over de herziening van de gebruiksvergoeding en de uitgangspunten daarbij.³ Beheersbaarheid van de gebruiksvergoeding is er één van.

De herziening bestaat uit de aanpassing van de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT) aan nieuwe EU-regelgeving en een heffing waarmee kan worden gedifferentieerd naar marktsegment. Zowel de berekeningsmethode waarmee ProRail de VMT bepaalt als het marktonderzoek waarmee wordt vastgesteld of de markt(segmenten) de heffing kan (kunnen) dragen, moeten door de Autoriteit Consument en Markt (ACM) worden goedgekeurd. Een goedkeuringsbesluit van de ACM moet daarnaast conform afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd worden en staat open voor beroep bij de rechter.

Over de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV), inclusief het gedeelte dat via de gebruiksvergoeding wordt gedekt, leg ik via de begroting van het Infrastructuurfonds verantwoording aan uw Kamer af.

In mijn brief van 3 juli jl. heb ik aangegeven dat ProRail de berekeningsmethode voor de VMT aanpast aan Europese regelgeving en dat het voornemen is die berekeningsmethode als onderdeel van de herziening van de gebruiksvergoeding vanaf dienstregeling 2019 toe te passen. ProRail heeft mij nu gemeld dat de ACM de hierboven genoemde goedkeuring op dit moment nog niet kan geven. Hierover voeren ProRail en de ACM nader overleg. Gezien de wettelijke termijn voor publicatie van de Netverklaring is toepassing daardoor niet eerder dan dienstregeling 2020 mogelijk. De VMT voor dienstregeling 2019 is daarom met de huidige berekeningsmethode vastgesteld en blijft in vergelijking met voorgaande jaren onveranderd. Het besluit dat de juridische grondslag creëert voor de hierboven genoemde heffing ligt momenteel voor advies bij Raad van State.

² Kamerstuk 29 984, nr. 723

³ Kamerstuk 29 984, nrs. 672 en 722

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?

Antwoord 15

De nieuwe visie en werkwijze betekent een grote (cultuur)verandering die binnen ProRail, maar ook binnen de gehele sector, moet worden doorgevoerd. Daarom moet de implementatie ook gebeuren met betrokkenheid van de hele sector.

Ik heb ProRail gevraagd om in overleg met de sector een plan van aanpak op te stellen voor een programma onder de beheerconcessie waarmee de nieuwe visie en werkwijze wordt geïmplementeerd. In 2018 en 2019 worden de planregels en hinderrichtlijnen uitgewerkt en worden pilots uitgevoerd met de nieuwe werkwijze. Vanaf de dienstregeling 2021 wordt de nieuwe manier van werken geïmplementeerd. Ik zal u over het plan van aanpak eind dit jaar met de toezending van het beheerplan 2018 verder informeren.

Door de nieuwe manier van werken kunnen de reizigers eerder en beter geïnformeerd worden over noodzakelijke werkzaamheden. Daarnaast gaat het voorkomen van hinder een belangrijkere rol spelen bij het plannen en uitvoeren van de werkzaamheden.

Om de belangen van de reizigers te borgen zijn de consumentenorganisaties betrokken geweest bij de opstelling van de nieuwe visie en werkwijze. Zij worden ook bij de uitvoering van het programma betrokken. Na de implementatie van de nieuwe werkwijze zullen de reizigers via de gewone kanalen voor reisinformatie worden geïnformeerd over werkzaamheden aan het spoor. Het doel daarbij is uiteraard deze reisinformatie waar mogelijk verder te verbeteren.

Vraag 16

Kunt u aangeven wat het effect is van het hanteren van meerjarige planningen op het incidentele onderhoud?

Antwoord 16

Het hanteren van meerjarige planningen zal geen effect hebben op het incidentele onderhoud, omdat incidenteel onderhoud samenhangt met storingen aan de infra en daardoor niet te plannen is. Het kleinschalig onderhoud, waar het incidentele onderhoud onder valt, wordt momenteel via het programma PGO (Prestatie Gericht Onderhoud) wel meerjarig en gebiedsgewijs op de markt gezet.

Vraag 17

Hoe verhoudt de nieuwe manier van samenwerken, waarbij pakketten worden samengevoegd, zich tot het clusterverbod van de Aanbestedingswet?

Antwoord 17

ProRail wil graag op een nieuwe manier samenwerken met de uitvoerende partijen. Een gezonde markt met voldoende aanbieders die uitgedaagd worden te investeren en innoveren is daarbij cruciaal. Bij de uitwerking en toepassing van de nieuwe manier van samenwerken houdt ProRail zich aan de relevante wettelijke kaders, waaronder het clusterverbod.

Vraag 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?

Antwoord 18

Het samenstellen van werkpakketten kan op verschillende manieren plaatsvinden. Dit kan op geografie, techniek of bepaalde activiteiten. Dit hoeft niet noodzakelijkerwijs te leiden tot werkpakketten die voor kleinere bedrijven te groot zijn. De samenwerking met de markt wordt nader uitgewerkt in het programma, waarbij voldoende marktwerking een belangrijk criterium is.

Vraag 19

Kunt u aangeven in hoeverre de Nederlandse veiligheidsregelgeving een kop is op de Europese veiligheidsregelgeving en op welke punten?

Antwoord 19

Gegeven de context waarin deze vraag gesteld is, ga ik er bij mijn beantwoording vanuit dat u doelt op de veiligheidsregelgeving ten aanzien van werken aan het spoor.

De Nederlandse veiligheidsregels voor het spoor en werken aan het spoor volgen uit de Spoorwegwet respectievelijk de Arbeidsomstandighedenwet. Deze zijn vertaald naar brancheregels, de zogenaamde Arbocatalogus Railinfra. In een Arbocatalogus beschrijven werkgevers en werknemers op eigen initiatief hoe ze voldoen aan de doelvoorschriften uit de Arbeidsomstandighedenwet. Het door de branche opgestelde Normenkader Veilig Werken (NVW) en het daaraan gekoppelde Voorschrift Veilig Werken Trein zijn integraal onderdeel van de Arbocatalogus Railinfra.

De Spoorwegwet bevat geen nationale kop ten aanzien van de Europese veiligheidsregelgeving. Dit geldt eveneens voor de Arbeidsomstandighedenwet.

Vraag 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?

Antwoord 20

De nieuwe manier van het verdelen van de capaciteit op het spoor wordt in nauw overleg met de spoorsector en mijn ministerie ontwikkeld. De nieuwe werkwijze sluit bovendien aan bij de voornemens van de Europese Commissie om de vigerende regelgeving ten aanzien van het verdelen van de capaciteit op het spoor aan te passen met als doel eerder capaciteit voor grotere buitendienststellingen vast te stellen.

Een belangrijke basis voor het vaststellen van capaciteit in de toekomst worden de plan- en hinderregels die met de sector de komende periode worden uitgewerkt. In de nieuwe werkwijze zullen met name ook de aannemers, maar ook de vervoerders, nadrukkelijker betrokken worden bij de vormgeving van de uit te voeren werkzaamheden en het helpen oplossen van specifieke knelpunten. Alleen door hen eerder in het proces

te betrekken is de gewenste optimalisatie mogelijk. Daar waar mogelijk en nuttig worden (onderdelen) met pilots uitgewerkt en/of getest.

Vraag 21

Blijft ProRail eindverantwoordelijke onder de beheerconcessie, nu het samen met de sector de nieuwe visie zal implementeren?

Antwoord 21

Ja, ProRail is eindverantwoordelijk voor de uitwerking en implementatie van de nieuwe visie en werkwijze, maar zal dit samen met de sector en mijn ministerie oppakken.

Vraag 22

Wat betekenen de nieuwe visie en werkwijze voor het prestatiegericht onderhoud (pgo) en voor lopende en nieuwe pgo-contracten?

Antwoord 22

Het kleinschalig onderhoud wordt momenteel al via het programma PGO (Prestatie Gericht Onderhoud) meerjarig en gebiedsgewijs op de markt gezet en valt buiten de scope van de nieuwe werkwijze. De nieuwe werkwijze heeft daarmee geen directe gevolgen voor de lopende en de nog tot eind 2019 te gunnen PGO-contracten.

Vraag 23

Blijft er met de nieuwe manier van samenwerking voldoende concurrentie tussen onderhoudsbedrijven op het spoor?

Antwoord 23

Bij de uitwerking van de nieuwe manier van samenwerken met de markt is voldoende marktwerking een belangrijk criterium. Een gezonde markt met voldoende aanbieders die uitgedaagd worden te investeren en innoveren is van belang voor de gewenste optimalisatie tussen de betrouwbaarheid van het spoor, zo min mogelijk hinder en het efficiënt omgaan met de beschikbare financiële middelen.

Vraag 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?

Antwoord 24

ProRail hecht groot belang aan de (cultuur)verandering die voor de implementatie van de nieuwe werkwijze nodig is. Deze nieuwe werkwijze werkt ProRail momenteel in het plan van aanpak verder uit. Hierin wordt ook de voor de transitie noodzakelijke capaciteit geadresseerd. Ik heb met ProRail afgesproken dat zij het programma trekken maar dit in samenwerking met de spoorsector en mijn ministerie zullen uitvoeren. Bovendien monitor ik de uitvoering van het programma via de concessie en de gewenste (cultuur)verandering bij ProRail tevens vanuit mijn aandeelhoudersrol.

Vraag 25

Kunt u aangeven op welke wijze het resterende potentiële tekort van 440 miljoen euro gedekt wordt of welke opties daarvoor in beeld zijn?

Antwoord 25

Zie hiervoor het antwoord op vraag 11.

Vraag 26

Kunt u aangeven wat de effecten zijn van een andere positionering van ProRail op het potentiële tekort van 475 miljoen euro?

Antwoord 26

De verwachting is dat met de maatregelen van fase 1 en 2 het totale potentiële tekort tot en met 2028 van 475 miljoen euro wordt opgelost. Dit beeld wordt nader uitgewerkt door ProRail en verwerkt in de subsidieaanvraag van 2018. Een andere positionering van ProRail staat los van het potentiële tekort van 475 miljoen euro.

Vraag 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?

Antwoord 27

De precieze parameters, waarmee kan worden vastgesteld of de nieuwe werkwijze leidt tot meer spoorcapaciteit voor reizigers- en goederenvervoerders dan bij de huidige werkwijze het geval is, moeten nog ontwikkeld worden in het programma «Toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor».

Vraag 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?

Antwoord 28

De uitkomsten van de evaluatie van het reduceren van de netwerkcomplexiteit, alsmede de gebruiksvergoeding staan los van de nieuwe visie en werkwijze.

De evaluatie heeft duidelijk gemaakt dat bij het reduceren van de netwerkcomplexiteit voor ProRail kostenbesparing geen rol speelde, maar wel het vergroten van de capaciteit en de betrouwbaarheid van het spoor. Er wordt aanbevolen om samen met de sector een gemeenschappelijk kader voor reductie van de netwerkcomplexiteit te formuleren waarbij de toekomstvastheid van de infrastructuur in relatie tot de verwachte treinintensiteit en gewenste treinenloop voorop staan. In dat gemeenschappelijk kader moeten ook de kosten worden meegenomen. De uitwerking van de aanbevelingen zullen worden opgenomen in het beheerplan van 2018.

Vraag 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?

Antwoord 29

De verdere uitwerking en implementatie van de nieuwe werkwijze, inclusief de daarvoor benodigde verandering in de spoorsector, en het opdoen van ervaringen met de pilots kost tijd. Om die reden is een evaluatie eerder dan in 2020 niet opportuun. Vanzelfsprekend blijf ik de voortgang monitoren, zodat tijdig bijgestuurd kan worden om de doelstellingen te realiseren of aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden.

Vraag 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?

Antwoord 30

De verwachting is dat met de nieuwe manier van werken de voorziene toename van hinder als gevolg van de toename in werkzaamheden wordt beperkt en in het meest gunstige geval vermindert. De exacte impact wordt de komende periode verder uitgewerkt in het programma.

Vraag 31

Kunt u aangeven welke spoorelementen zorgen voor de verwachte enorme toename van het onderhoud?

Antwoord 31

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 16 juni 2016 staat er een grote vervangingsopgave op stapel. In de periode tot 2028 gaat om het realiseren van uitgestelde vervangingen aan de infrastructuur, die onder andere veroorzaakt zijn door gebrek aan tijd voor het uitvoeren van vervangingen. Het gaat hierbij o.a. om wissels, spoorstaven, dwarsliggers en ballast. Voorts zijn veel onderdelen van het huidige netwerk aangelegd in de jaren »30 en »50 van de vorige eeuw. In de periode na 2030 bereiken ze het einde van hun levensduur en moeten ze vervangen worden. Het betreft vooral spoorbruggen en de portalen die de bovenleidingen dragen. Kort daarna naderen treinbeveiligingsinstallaties, kunstwerken (o.a. bruggen) en bovenleidingportalen hun einde levensduur.

Vraag 32

Kunt u aangeven waarom er niet meer gebruik wordt gemaakt van enkelsporige buitendienststellingen in Nederland?

Antwoord 32

In de veiligheidsregelgeving van de spoorsector wordt uitgegaan van de arbeidshygiënische strategie (AHS). De AHS stelt dat het treffen van bronmaatregelen (meersporig buitendienststellen van het spoor) het meest veilig is bij werken aan het spoor. Deze buitendienststellingen veroorzaken hinder, die in sommige gevallen voorkomen kan worden door de logistieke bewegingen en de werkzaamheden anders te plannen. Daarom wordt er volgens ProRail in circa een derde van de gevallen al met enkelsporige buitendienststellingen gewerkt, bijvoorbeeld op de Schiphollijn. Ik ben met ProRail en de rest van de sector van mening dat er bij het plannen en ontwerpen van veiligheidsmaatregelen voor werken aan het spoor in voorkomende gevallen meer proportionele veiligheidsmaatregelen getroffen kunnen worden. De veiligheidsregelgeving van de sector staat dat ook toe.

Het plannen en ontwerpen van meer proportionele veiligheidsmaatregelen wordt onderdeel van een nieuwe manier van plannen van werkzaamheden, die ProRail in het programma onder de beheerconcessie uitwerkt in nauwe samenwerking met de sector. Op dit moment lopen er succesvolle pilots met meer proportionele maatregelen die ook onderdeel zullen worden van de nieuwe werkwijze van ProRail.

Vraag 33

Kunt u aangeven in hoeverre de acht oplossingsrichtingen van de experts worden opgevolgd en om welke redenen ervan wordt afgeweken?

Antwoord 33

Een groot deel van de aangedragen oplossingen wordt al (ten dele) toegepast of verder uitgewerkt. Daar waar effectief en veilig maakbaar worden deze oplossingen verder meegenomen in het programma of in de reguliere lijnorganisatie van ProRail.

Vraag 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?

Antwoord 34

Vanwege aanbestedingswetgeving en de inkoopstrategie van ProRail kan ik niet op een specifieke aanbesteding of aanbestedingsresultaten ingaan. In algemene zin geldt dat ProRail resultaten van aanbestedingen evalueert en meeneemt in toekomstige aanbestedingsstrategieën.