

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 712

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 februari 2017

In mijn brief van 19 december 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 699) heb ik u geïnformeerd over het beheer, onderhoud en vervanging van het spoor en de maatregelen om te komen tot een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor. Zoals toegezegd in mijn brief informeer ik u hierbij over de voortgang. Daarnaast informeer ik u over het besluit van het ACM inzake de gebruiksvergoeding¹.

Omdat het potentiële tekort op het budget voor Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) zich mogelijk pas in 2019 voordoet, is er meer tijd om samen met de sector een nieuwe wijze van planning en uitvoering van onderhoud en vervanging uit te werken. IenM en ProRail zetten hierin gezamenlijk met de sector gestage stappen. Gezien het feit dat het een meerjarige veranderopgave betreft die de hele sector raakt, heb ik besloten om de uitwerking daarvan als een programma onder de beheerconcessie ProRail te benoemen. Dit neem ik op in de beleidsprioriteitenbrief van IenM aan ProRail voor 2018. Daarnaast start ik met ProRail twee initiatieven om – naast de reeds in gang gezette veranderingen – de proportionaliteit van de huidige veiligheidsregelgeving vanuit een onafhankelijk perspectief tegen het licht te houden. Ik licht dat hierna toe.

Programma onder de beheerconcessie

Een nieuwe wijze van plannen van onderhoud en vervanging is niet van vandaag op morgen geregeld. De verandering heeft aanzienlijke impact op de werkprocessen en vereist samenwerking in de hele sector. De komende jaren blijft dit van ProRail en alle betrokken stakeholders een forse inzet vergen. Om die reden formaliseer ik het lopende proces door het op te nemen als programma onder de beheerconcessie. Een duidelijk werkprogramma moet leiden tot de implementatie van een meerjaren planning van het onderhoud bij de capaciteitsverdeling vanaf 2019. Dat is

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

namelijk het moment waarop het potentieel tekort zich naar verwachting voordoet. Ik zal ProRail verzoeken om samen met de sector de komende maanden een plan van aanpak voor dit programma te formuleren. Het resultaat van het werken met een meerjarenplanning dient te zijn dat tegelijkertijd geoptimaliseerd wordt op 1) hinder voor reizigers en verladers, 2) de maakbaarheid van de onderhouds- en vervangingsbehoefte en 3) beschikbare financiële middelen.

De beweging die we in Nederland maken sluit aan bij de Europese ontwikkelingen. In Europees verband wordt op basis van richtlijn 2012/34/EU een gedelegeerde handeling verwacht van de Europese Commissie over de opstelling van de dienstregeling (bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU). Hierin doen infrastructuurbeheerders en vervoerders eveneens voorstellen om het opstellen van de jaarlijkse dienstregeling beter in te richten. Daardoor moeten onderhoudswerkzaamheden vroegtijdig gepland worden. Deze beide trajecten worden in samenhang met elkaar gezien.

Parallel aan de uitvoering van het programma ontwikkel ik nieuwe prestatie-indicatoren, zodat ik als het programma onder de beheerconcessie is afgerond hierop kan sturen. Daarbij kijk ik breder dan alleen ProRail, namelijk ook naar hoe die prestatie-indicatoren zich verhouden tot bijvoorbeeld de prestatie-afspraken met vervoerders en met aannemers.

Proportionaliteit veiligheidsmaatregelen

De veiligheid voor mensen die aan het spoor werken is van groot belang. De spoorsector vraagt zich af of de sectorregelgeving voor veiligheid van baanwerkers te veel is doorgeslagen. ProRail werkt met zijn partners van Stichting railAlert hard aan voorstellen voor het dereguleren van het Voorschrift Veilig Werken Trein binnen het Normenkader Veilig Werken (NVW). Met ProRail neem ik twee maatregelen om met behulp van een frisse blik van buiten de proportionaliteit van de veiligheidsregelgeving tegen het licht te houden.

Allereerst vraag ik experts uit andere sectoren een advies uit te brengen over de proportionaliteit van de (herziene) veiligheidseisen in de spoorsector in vergelijking met andere sectoren. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de petrochemie, de luchtvaart en de elektriciteitssector. Daarnaast laat ProRail een externe partij met interviews in kaart brengen of er lessen te trekken zijn uit de ontwikkelingen rond het veiligheidsregime bij onderhoud gedurende de afgelopen decennia.

Derde besluit ACM gebruiksvergoeding

In mijn brief van 29 juni 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 672) heb ik u geïnformeerd over het aanvullende besluit van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) over de verhoging van de gebruiksvergoeding. Hierin heb ik aangegeven dat de onderhoudskosten nog beter onderbouwd moesten worden en dat ACM daarover zou besluiten. Dat heeft ACM in het bijgevoegde derde en laatste besluit gedaan². ACM heeft ProRail met dit besluit opgelegd de berekeningsmethodiek aan te passen en de gebruiksvergoeding met terugwerkende kracht vanaf 2015 met ca. € 4 mln. (ca. 1% van de totale gebruiksvergoeding) per jaar te verlagen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.