

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

|                     |                |
|---------------------|----------------|
| Contactpersoon      | Doorkiesnummer |
| Datum               | Bijlage(n)     |
| 29 september 2008   | -              |
| Ons kenmerk         | Uw kenmerk     |
| VenW/DGMO-2008/2113 | 2070828060     |
| Onderwerp           |                |
| Kamervragen         |                |

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Cramer heeft gesteld over achterstanden bij het spooronderhoud.

1. Hebt u kennisgenomen van het onderzoek dat het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid (EIB) recent uitvoerde op verzoek van sporaannemers?

1. Van het EIB heb ik begrepen dat dit onderzoek niet heeft geresulteerd in een rapport. Het bericht is gebaseerd op een korte notitie van het EIB. Die notitie heb ik van het EIB ontvangen.

2. Is het waar dat ProRail dit jaar 90 miljoen euro minder besteedt aan groot onderhoud dan was begroot? Zo ja, wat is hiervan de oorzaak?

2. Op basis van de kwartaalrapportages van ProRail herken ik de € 90 mln niet. Dat kan echter gevolg zijn van de gehanteerde definitie van groot onderhoud. In onderstaande tabel is daarom voor het totale onderhoud het verschil weergegeven tussen het voor 2008 geplande budget en de prognose voor 2008. Conclusie is dat in 2008 ProRail een verschil verwacht tussen planning en realisatie van de uitgaven voor groot onderhoud van € 39 mln. Voor het totale onderhoud inclusief vervangingen gaat het om € 109 mln.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

**Tabel 1: budget en realisatiecijfers Q2 rapportage 2008 in € mln**

| 2008          | 2008            | 2008            |                                      |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| <b>budget</b> | <b>prognose</b> | <b>verschil</b> |                                      |
| 270           | 286             | 16              | Klein onderhoud                      |
| 63            | 61              | -2              | Onderhoud transfer                   |
| 146           | 107             | -39             | Groot onderhoud                      |
| 479           | 454             | -25             | Onderhoud totaal                     |
| 197           | 184             | -13             | Bovenbouwvernieuwing                 |
| 181           | 110             | -71             | Overig vervangingen                  |
| 378           | 294             | -84             | Vervanging totaal                    |
|               |                 | <b>-109</b>     | <b>Totaal onderhoud + vervanging</b> |

ProRail geeft aan het onderhoud zodanig uit te voeren, dat een veilige berijdbaarheid wordt gerealiseerd en een beschikbaarheid conform doelstelling. Het klein onderhoud wordt gerealiseerd conform planning. Het groot onderhoud en de vervangingen worden projectmatig uitgevoerd. Deze projecten worden gerealiseerd binnen de kritische planningsgrenzen (binnen 2 jaar), waarmee wordt voldaan aan de eisen van veiligheid en beschikbaarheid. De onderhoudsprojecten worden niet altijd in het geplande jaar uitgevoerd. Oorzaken hiervan zijn bijvoorbeeld een niet gelukte aanbesteding of vorst. In zo goed als alle gevallen worden ze dan het volgende jaar uitgevoerd. In een enkel geval is daardoor een intensivering nodig van het klein onderhoud.

#### *Groot onderhoud.*

Uit de tabel blijkt dat er in 2008 voor groot onderhoud naar verwachting € 39 miljoen minder wordt besteed dan er budget is. Dit budget is echter de productieplanning plus de cumulatieve overloop (achterstand) uit voorgaande jaren. Het verwachte productieniveau van € 107 mln ligt op hetzelfde niveau als voorgaande jaren. Zie daarvoor tabel 2 bij het antwoord op vraag 4.

#### *Vervangingen.*

Hetzelfde geldt voor de post overige vervangingen. Het geplande bedrag van € 110 mln staat, zoals te zien in tabel 2, in verhouding tot voorgaande jaren. Het verschil is gevolg van een aantal oorzaken zoals gerealiseerde aanbestedingsresultaten (efficiencytaakstelling), gewijzigde planning en het niet beschikbaar zijn van Trein Vrije Perioden voor onderhoud (zie daarvoor ook mijn brief met kenmerk VenW/DGMO-2008/1546).

3. Deelt u de mening dat er sprake is van 'forse achterstanden bij het onderhoud van het spoor'?

3. Nee. Ik wil die stelling op zijn minst nuanceren. De afgelopen jaren zijn juist forse slagen gemaakt in het wegwerken van achterstanden bij het onderhoud. Hiervoor heeft V&W extra geld beschikbaar gesteld in het Herstelplan Spoor. Uit de Mid Term Review is gebleken dat het herstel van het spoor op schema ligt. ProRail heeft bovendien de ambitie de prestaties van de Infrastructuur verder te verbeteren door robuustere infrastructuur aan te leggen, aangescherpte inspecties uit te voeren, verbeterde en prestatiegerichte contractering uit te rollen en door het stimuleren van het toepassen van innovatieve technologie. Zie ook de ontwikkeling in de afgelopen jaren van de KPI beschikbaarheid conform het Beheerplan 2008.

Dat neemt niet weg dat ik ProRail heb aangesproken op het feit dat de geplande budgetten niet volledig worden gerealiseerd. ProRail heeft in 2007 een verbeterprogramma gestart gericht op het verbeteren van de voortgang. Ik zal de voortgang en de effecten daarvan via de kwartaalrapportages nauwlettend blijven volgen.

4. Kunt u een overzicht geven van de in de markt uitgezette bestedingen en daadwerkelijk uitgevoerde werken van ProRail aan klein onderhoud, groot onderhoud, bovenbouw vernieuwing en overige onderhoudswerkzaamheden en vervangingen in de afgelopen 4 jaar in verhouding tot de begrote budgetten? Wat gebeurt er met de niet bestede budgetten?

4. Onderstaande tabel bevat de realisatiecijfers vanaf 2004 op de verschillende soorten onderhoud inclusief de al in tabel 1 opgenomen verwachte realisatie 2008. Voor de volledigheid bevat bijlage 1 nog de beheerplancijfers voor 2005-2007 (tabel 3).

Indien onderhoud niet volgens planning wordt gerealiseerd en doorschuift naar het volgende jaar, blijft het budget voor ProRail beschikbaar (overloop van budget). De overloop uit voorgaande jaren wordt in principe toegevoegd aan het beschikbare jaarbudget. Het budget voor 2008 is dus inclusief het nog te realiseren budget uit voorgaande jaren. Het is dus niet zo dat het verschil tussen beschikbare budget en het gerealiseerde budget van jaar tot jaar wordt ingeleverd. Het geld blijft bij ProRail beschikbaar voor de uit te voeren werkzaamheden. Wel heb ik bij de subsidiebeschikking 2008 rekening gehouden met de ontstane overloop van werkzaamheden door aanpassing van het tempo van uitbetaling van de subsidie aan ProRail.

**Tabel 2: vergelijking realisatiecijfers tot en met 2007 jaarcijfers en prognose 2008 (Q2)**

| 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008   | 2008     | 2008     |                    |
|------------|------------|------------|------------|--------|----------|----------|--------------------|
| realisatie | realisatie | realisatie | realisatie | Budget | prognose | verschil |                    |
| 247        | 265        | 255        | 276        | 270    | 286      | 16       | Klein onderhoud    |
| 52         | 54         | 60         | 54         | 63     | 61       | -2       | Onderhoud transfer |
| 121        | 108        | 104        | 112        | 146    | 107      | -39      | Groot onderhoud    |
| 420        | 427        | 419        | 442        | 479    | 454      | -25      | Onderhoud totaal   |
| 162        | 220        | 200        | 187        | 197    | 184      | -13      | BVB-vernieuwing    |
| 72         | 75         | 118        | 99         | 181    | 110      | -71      | Overig vervanging  |
| 234        | 295        | 318        | 286        | 378    | 294      | -84      | Vervanging totaal  |

5. Kunt u uiteenzetten hoe het gesteld is met de staat van het onderhoud van het spoor in verhouding tot een paar jaar geleden? Gaat de staat van onderhoud van het spoor als gevolg van de in het rapport van het EIB genoemde 'forse achterstanden' verder achteruit?

5. Zie het antwoord op vraag 3.

6. Deelt u de vrees van de spoorbouwers dat de reizigers met overlast te maken gaan krijgen als gevolg van het uitstel van groot onderhoud? Zo ja, wat gaat u hiertegen ondernemen?

6. Nee, het meeste onderhoud vindt plaats conform planning. ProRail heeft mij laten weten de overlast als gevolg van onderhoud altijd zoveel mogelijk te beperken door een goede balans te vinden tussen het plannen van tijd voor onderhoud en het zoveel mogelijk ongehinderd laten rijden van treinen. Korte termijn onderhoud is gericht op de beschikbaarheid en veiligheid van het spoor. Dit verloopt conform plan. Het plan voor groot onderhoud/vervangingsinvesteringen is robuust en bevat de nodige veiligheidsmarges; als een vervanging een jaar naar achteren gaat, ontstaat er niet direct hinder en zijn er zeker geen veiligheidsrisico's. De kwaliteit van het spoor zal dus zeker niet achteruit lopen door beperkt uitstel van groot onderhoud. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is om werkzaamheden zoveel mogelijk volgens planning te realiseren. Zoals gezegd heb ik ProRail daarop aangesproken en heeft ProRail inmiddels een verbeterprogramma gestart.

7. Is het waar dat bij het overleg inzake het kwantificeren en beschikbaar stellen van capaciteit voor onderhoud, de (spoor)bouwers niet zijn betrokken? Zou het niet tot optimalisatie van mogelijkheden kunnen leiden als alle bij het onderhoud betrokken

partijen deelnemen aan het overleg inzake de meest efficiënte werkwijze bij (groot) onderhoud?

7. Op het spoorwegnet is op plaatsen sprake van schaarste in de capaciteit. Er vinden diverse optimalisatieslagen plaats om te komen tot een verantwoorde en werkbare verdeling en toewijzing van de capaciteit op het net. Tijdens de optimalisatieslagen, waarin natuurlijk sprake is van verschillende belangen en zienswijzen, is er specifiek aandacht voor onderhoud en de daarvoor noodzakelijke capaciteit. ProRail geeft aan dat de (proces)aannemers intensief betrokken zijn bij dit proces om voldoende capaciteit te krijgen voor onderhoud.

8. Bent u bereid een taakgroep in te stellen met als opdracht: terugdringing van onnodig nacht- en weekendwerk, mede met het oog op het behoud van voldoende vakmensen voor het spoorwerk?

8. Bij de verdeling van de schaarse spoorcapaciteit tussen vervoerders, maar zeker ook tussen vervoerders en onderhoudsaannemers moet steeds een balans gevonden worden. ProRail herkent de toenemende spanning tussen de beschikbaarheid van het spoor en de maakbaarheid van het onderhoud door spooraannekers. De spooraannekers krijgen het in deze arbeidsmarkt steeds moeilijker om de roosters voor het nacht- en weekendwerk rond te krijgen en pleiten de spooraannekers ook steeds vaker voor ook dagwerk aan het spoor. Het is aan ProRail deze problematiek met vervoerders en spooraannekers te bespreken. Daarom zal ik ProRail de suggestie van een taakgroep overbrengen.

9. Kunt u uiteenzetten op welke wijze innovaties, die beogen de beschikbaarheid van het spoor te vergroten, worden gestimuleerd en ruimte krijgen om daadwerkelijk toegepast te worden? Belemmert regelgeving daadwerkelijk een effectief toepassen van innovatieve werkwijzen?

9. Innovaties staan hoog op de agenda bij ProRail. ProRail is bezig met het oprichten van een "Innovation Board" waarbinnen nieuwe innovaties worden geïnitieerd en getoetst op haalbaarheid. De laatste jaren zijn er veel innovaties gedaan in het onderhoud aan het spoor ten behoeve van het verhogen van zowel de arbeidsveiligheid als van de beschikbaarheid. Het gaat hierbij onder andere om de introductie van videoschouwtreinen en de mobiele werkplaats. Zowel ProRail als de betrokken spooraannekers hebben hier veel in geïnvesteerd. Mij zijn geen situaties bekend waarin regelgeving een belemmering is voor het effectief toepassen van innovatieve werkwijzen. Uiteraard is het wel zo dat ook bij toepassing van innovatieve werkwijzen de veiligheid van de baanwerkers gewaarborgd moet zijn. Adequate regelgeving is daarvoor onontbeerlijk.

10. Is het waar dat de mobiele werkplaats, welke door de minister officieel in gebruik is gesteld, als gevolg van regelgeving in buitendienstgesteld spoor niet harder dan 40 km per uur mag rijden? Deelt u de mening dat dit de effectieve inzetmogelijkheden onnodig beperkt?

10. Belangrijk is onderscheid te maken tussen het overbrengen van de mobiele werkplaats en het gebruik van de mobiele werkplaats. Tijdens het overbrengen van de werkplaats naar de werklocatie is de maximale snelheid 100 km/h. Die maximale snelheid wordt bepaald door de beremming en loopeigenschappen van de mobiele werkplaats. Tijdens het gebruik van de mobiele werkplaats is de maximale snelheid 40 km/h. Deze maximale snelheid is echter nodig om de veiligheid van baanwerkers te borgen en levert geen onnodige beperking van de inzetmogelijkheden op.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Bijlage 1.

**Tabel 3: Beheerplancijfers 2005-2007**

| 2005     | 2006     | 2007     |                    |
|----------|----------|----------|--------------------|
| planning | planning | Planning |                    |
| 233      | 252      | 238      | Klein onderhoud    |
| 61       | 60       | 58       | Onderhoud transfer |
| 111      | 107      | 106      | Groot onderhoud    |
| 224      | 234      | 181      | BVB-vernieuwing    |
| 117      | 160      | 154      | Overig vervanging  |