

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 maart 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00548	2040509250
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Gerkens over het Railforumrapport.

1. Wat is uw mening over het rapport 'Onderhoud in uitvoering' van Railforum? 1)
1. Ik waardeer het initiatief om het onderhoud van het spoor in Nederland op een nog hoger peil te brengen. Het rapport bevat veel goede ideeën voor verbeteracties, die voor een groot deel overlappen met de verbeteracties die ProRail zelf reeds in gang heeft gezet.
2. Wat is uw mening over een bevinding uit dit rapport dat de spoorsector niet goed samenwerkt en dat hierdoor de aanpak van het spooronderhoud inefficiënt is?
2. De invoering van de nieuwe spoorwegwet en concessiewet en de vervoerconcessie en beheerconcessie betreft een integrale stelselherziening die gericht is een intensieve samenwerking van de beheerder met de vervoerders. Wat betreft spooronderhoud worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt in de toegangsovereenkomst. Ik verwacht dat de toenemende samenwerking er uiteindelijk toe zal leiden dat de aanpak van het spooronderhoud efficiënter wordt.

1) Metro, 23 februari 2005

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

Overigens wordt er ook nu al samengewerkt. Dat gebeurt op informele wijze in Railforum verband maar er zijn ook formele samenwerkingsvormen zoals die tussen ProRail met vervoerders, onderhoud aannemers, opleidingen, en dergelijke.

3. Kunt u aangeven hoe de kosten van het spooronderhoud zich hebben ontwikkeld sinds de splitsing van de NS in meerdere bedrijven?
3. De uitgaven voor spooronderhoud hebben zich - in absolute en nominale termen - sinds 1995 als volgt ontwikkeld (bron: ProRail):

Jaar	Uitgaven RIB (€ mln)
1995	398
1996	454
1997	491
1998	526
1999	412
2000	430
2001	680
2002	641
2003	677
2004	836

Bovenstaande cijfers betreffen de door ProRail-RIB gemaakte kosten voor onderhoud. Als gevolg van diverse andere inkomsten van RIB (gebruikersvergoeding, FENS, en dergelijke) verschillen deze cijfers van de subsidie die RIB van V&W heeft ontvangen. Bovendien zijn de kapitaalslasten buiten beschouwing gelaten. De toename van de onderhoudskosten in deze periode wordt verklaard door de uitvoering van de bovenbouwvernieuwing (vanaf 2001) en van de eerste fase van het herstelplan spoor (vanaf 2004).

4. Deelt u de opvatting van Railforum dat verdere optimalisatie van het spooronderhoud mogelijk is door historisch gegroeide gewoonten, afspraken en relaties los te laten? 2) Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?
4. Ik ben van mening dat het spooronderhoud momenteel goed wordt uitgevoerd maar dat verdere optimalisatie mogelijk is. Dit is ook de kern van de nieuwe wetgeving die per 1 januari 2005 geïmplementeerd is. Deze wetten creëren heldere en zakelijke verhoudingen in de spoorsector en regelen dat ProRail en vervoerders toegangs-overeenkomsten sluiten waarin ondermeer afspraken gemaakt worden over de kwaliteit van het spoor.

Daarnaast heb ik in de beheerconcessie diverse verplichtingen opgenomen voor ProRail om te komen tot verdere professionalisering en optimalisatie van het gehele spoorproduct over vervoer en infrastructuur heen. Het gaat daarbij dus niet zozeer om het los laten van historisch gegroeide gewoonten, afspraken en relaties, maar om het invoeren van nieuwe professionele asset management technieken (waaronder toepassing van levenscyclus management wat betreft de te onderhouden infrastructuur) en omgangsvormen. Dat is overigens ook de mening van Railforum en ProRail, zoals is te lezen in het rapport "Onderhoud in Uitvoering".

5. Bent u bereid te onderzoeken of het mogelijk is de vertragingen terug te dringen en de kosten te drukken door de spoorsector weer tot een geheel te maken?
  
5. De integrale stelselherziening zal in 2008 worden geëvalueerd. Conform uitvoering van de motie Wolfson wordt daarbij bezien of een andere samenwerkingsstructuur van de spoorsector noodzakelijk is.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs