

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

789

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *onrust onder spooraanneemers*. (Ingezonden 5 november 2009)

- 1 Kent u de berichten «Ontslagen bij Strukton hebben ons verrast»¹ en «Strukton hekelt marktwerking»?²
- 2 Kunt u uiteenzetten hoe het komt dat ProRail verrast is door nieuwe ontslagen bij spooraanneemers, nu zij met hen om de tafel zitten in de taakgroep vitaliteit spoorsector en er het afgelopen jaar al herhaaldelijk van de zijde van de Kamer aandacht is gevraagd voor deze kwestie?
- 3 Is het waar dat sinds vorig jaar bijna 800 van de 4000 banen bij de spooraanneemers op de tocht staan of reeds zijn verdwenen?
- 4 Kunt u een actueel overzicht geven van de volumes werk voor de spooraanneemers die in 2007, 2008 en 2009 in de markt zijn gezet en van de raming voor de komende jaren?
- 5 Deelt u de mening dat het belangrijk is zoveel mogelijk werknemers in de spoorsector vast te houden, juist

omdat de komende jaren forse uitbreidingen van het spoor te verwachten zijn?

- 6 Ziet u mogelijkheden voor een aanvullend versnellingspakket, door werkzaamheden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de tweede fase herstelplan spoor of andere spoorprogramma's te versnellen?
- 7 Heeft er nu al een eerste bijeenkomst van de genoemde taakgroep plaatsgevonden en is er inmiddels met de spooraanneemers overeenstemming bereikt over de vormgeving daarvan, zodat het door de spooraanneemers en vakbonden gewenste onafhankelijke karakter is gewaarborgd?
- 8 Wanneer ontvangt de Kamer de resultaten van het overleg in deze taakgroep?
- 9 Is het waar dat er voor nieuwe aanbieders aan het spoor andere kwaliteits- en veiligheidsnormen gelden? Zo ja, waarom is dat het geval en voor welke normen geldt dat?
- 10 Op welke wijze stuurt u ProRail aan op het handhaven van gelijke kwaliteits- en veiligheidsnormen en

wat is daarbij maatgevend, het sturen op prijs of op kwaliteit? Kunt u dit transparant maken?

- 11 Is het waar dat de uitvoering van de spoorvernieuwing tussen Groningen en Nieuweschans slecht is uitgevoerd en na twee jaar door dezelfde partij is aangenomen? Hoe valt dit te rijmen met de efficiencydoelstelling?
- 12 Geldt de efficiencytaakstelling, die ProRail heeft meegekregen, voor de hele keten of alleen voor de uitvoering?

¹ Cobouw, 30 oktober 2009.

² Financieel Dagblad, 2 november 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 26 november 2009)

- 1 Ja.
- 2 De uitspraken in het interview kan ik niet goed plaatsen. Ik heb niet de indruk dat ProRail verrast is door de aankondiging van de ontslagen. Ik heb begrepen dat in het Strategisch Platform van 22 oktober 2009 en ook eerder al door Bouwend Nederland melding is gemaakt van het banenverlies in de sector.

3

Uit het door u genoemde bericht in het financieel dagblad van 2 november 2009 heb ik dat begrepen. In mijn brief van 10 november 2009 (VenW/DGMO-2009/10196) heb ik in antwoord op vragen van leden van Gent en Roemer u geïnformeerd over de achterliggende oorzaken van de situatie bij de spooraannemers.

4

Deze volumes tot 2015 zijn door ProRail inzichtelijk gemaakt en per brief van 10 september aan Bouwend Nederland gecommuniceerd.

Tabel 1: Overzicht volumes spooraannemers 2007-2015.

2007 realisatie	2008 realisatie	2009 prognose	2010 prognose	2011 prognose	2012 prognose	2013 prognose	2014 prognose	2015 prognose
292 mln	328	380	420	435	471	461	461	474

De prognosecijfers vanaf 2009 zijn exclusief aanbestedingsresultaten. ProRail geeft aan dat de spooraannemers in het overleg in het Strategisch Platform van 22 oktober jl. hun tevredenheid hebben geuit over de dit jaar uitgevoerde versnellingsmaatregelen. Ook hebben ze gezegd tevreden te zijn over de wijze waarop de betrokken partijen samen vooruitblikken op de werkvolumes en vertrouwen hebben in de betrouwbaarheid van de in de brief aan Bouwend Nederland genoemde getallen. Ik wil nog benadrukken dat het werkvolume voor de spooraannemers slechts een deel is van het totale productievolume van ProRail, zoals dat is opgenomen in het beheerplan en de kwartaalrapportages over de uitvoering van het beheerplan.

5

In mijn brief van 10 november 2009 (VenW/DGMO-2009/10196) heb ik aangegeven dat ik veel waarde hecht aan continuïteit en vitaliteit van de sector, mede met het oog op het toekomstige forse uitbreidingen op het spoor. Ik heb daarbij ook aangegeven niet in verantwoordelijkheid van de sector te willen treden en te interveniëren in de markt. Ik vind het daarom goed dat deze problematiek is opgepakt door de sector in de taakgroep. In mijn brief van 21 september 2009 (TK 2009-2010, 29984, nr 201) en mijn brief van 10 november 2009 heb ik u

geïnformeerd over het functioneren van de taakgroep.

6

ProRail geeft aan waar mogelijk haar best te doen om projecten te versnellen om de aannemerssector te helpen deze moeilijke periode te overbruggen. Tot nu toe heeft dat geleid tot het in mijn brief van 9 april 2009 gepresenteerde versnellingspakket van € 140 mln en dus niet tot aanvullende mogelijkheden. Daarbij was sprake van een evenwichtig pakket maatregelen waarvan een flink deel relevant voor het volume van de spooraannemers. De aannemers

hebben indertijd meegewerkt bij het identificeren en specificeren van de versnellingsprojecten. Ik vind het daarom van belang dat de partijen in het strategisch platform hierover in overleg zijn. Zie ook mijn antwoord op vraag 4.

7

Over het functioneren van de taakgroep heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 21 september 2009 en in mijn brief van 10 november 2009. Het strategisch platform onder onafhankelijk voorzitterschap van de heer Jol is reeds drie keer bijeengewees. Zoals ik heb gemeld in laatstgenoemde brief heeft de directeur-generaal Mobiliteit recent overleg gehad met de spooraannemers om nog meer inzicht te krijgen in het functioneren van de taakgroep. Daarbij is gebleken dat de spooraannemers de taakgroep steunen, maar wel vinden dat de opdracht aan de voorzitter scherper zou moeten zodat de voortgang beter is gewaarborgd. Dit tegen de achtergrond dat gegeven de economische situatie de spooraannemers zo snel mogelijk resultaat willen zien. Ik heb ProRail gevraagd samen met de spooraannemers, in het strategisch overleg, hieraan invulling te geven.

8

De taakgroep heeft het karakter van een periodiek overleg.

Op 21 september 2009 en op 10 november heb ik u geïnformeerd over de voortgang van het overleg.

9

ProRail geeft aan dat het niet zo is, dat voor nieuwe aannemers andere kwaliteits- en veiligheidsnormen gelden. Alle partijen die voor ProRail onderhoud willen uitvoeren moeten in de eerste plaats voldoen aan de erkenningseisen van ProRail om aan te tonen dat ze voldoende bekwaam zijn om het onderhoud te kunnen uitvoeren. Vervolgens worden onderhouds- en nieuwbouwcontracten op de markt gebracht waarop partijen kunnen inschrijven. De eisen aan kwaliteit en veiligheid zijn in deze onderhoudscontracten bekend en voor alle partijen gelijk.

10

Zie allereerst het antwoord op vraag 9. Als onderdeel van mijn aansturing van ProRail maak ik afspraken over het door ProRail te realiseren prestatieniveau. De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet toe op de veiligheid. Daarnaast stuur ik ProRail ook aan op efficiency.

11

ProRail geeft aan dat de uitvoering van het betreffende werk in 2006 deels niet heeft geleid tot de gewenste kwaliteit. Een deel van het werk is in 2009 opnieuw aanbesteed en, volgens de daarvoor geldende aanbestedingsregels, gegund aan de oorspronkelijk uitvoerende aannemer. Deze aannemer levert gemiddeld dezelfde kwaliteit werk als andere aannemers. ProRail beoordeelt, per kwartaal, de kwaliteit van aannemers door middel van zogenaamde prestatie meting. De resultaten van prestatie meting worden bij gunning van werken meegewogen. Bij structureel slecht scorende aannemers wordt de erkenning ingetrokken.

12

Die geldt voor de hele keten. ProRail heeft de vrijheid om de haar opgelegde efficiëncytaakstelling zelf in te vullen. Dat past in de sturingsrelatie op basis van output.