

BIJLAGE BIJ KABINETSREACTIE OP ONDERZOEK TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

In deze bijlage wordt conform de Kamerbreed ingediende motie Aptroot, die tijdens het debat met de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (hierna: commissie) op 15 en 16 mei 2012 is ingediend, per aanbeveling aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan. Dit overzicht is aanvullend op de algemene lijn, zoals geschetst in de begeleidende Kamerbrief.

<p><i>Aanbeveling 1 en 2</i></p>	<p>1. De minister moet zorgen voor aansturing van de spoorsector op basis van een integrale langetermijnvisie en -strategie op zowel de inrichting en het gebruik van het spoor als op onderhoud, vervanging en aanleg. Daarbij is het niet voldoende om alleen te leunen op de abstracte doelen zoals die geformuleerd zijn in bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. Deze doelen moeten geoperationaliseerd worden, zodat ProRail en NS weten welke concrete prestaties van ieder van hen verwacht worden om die overkoepelende doelen te realiseren.</p> <ul style="list-style-type: none">a. Deze langetermijnvisie en -strategie dienen zo snel mogelijk te worden ontwikkeld. De commissie is van mening dat daarvoor nu reeds voldoende aanknopingspunten beschikbaar zijn.b. De focus van de sturing van de minister moet verschuiven van korte termijn en kortetermijn-financiën naar langetermijndoelstellingen, waarbij veiligheid, kwaliteit en capaciteit een belangrijke rol moeten krijgen.c. Huidige en toekomstige plannen voor inrichting en gebruik van het spoor, alsmede voor onderhoud, vervanging en aanleg, dienen te worden getoetst aan deze integrale langetermijnvisie en -strategie. Dit geldt ook voor de departementale begrotingen. <p>2. De minister van Infrastructuur en Milieu moet zijn/haar systeemverantwoordelijkheid waarmaken en een stevigere, samenbindende positie innemen in de aansturing van de spoorsector.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. In de begeleidende Kamerbrief wordt in paragraaf 1 geschetst hoe ik daar invulling aan geef.</p>
<p><i>Aanbeveling 3</i></p>	<p>De minister moet zijn/haar kennispositie verstevigen.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. De komende jaren zal de regiefunctie van IenM zwaarder worden aangezet. De klanten (reizigers en verladers) komen centraler te staan en de veiligheid, de betrouwbaarheid van het spoor en de kwaliteit van dienstverlening krijgen extra aandacht. Dit brengt met zich mee dat binnen de taakuitvoering accentverschuivingen zullen plaatsvinden en de beschikbare capaciteit anders zal worden ingezet. Dit kan ertoe leiden dat de kennisbehoefte binnen IenM verandert. De actuele en de gewenste kennispositie is daarom een aspect dat voortdurend wordt gemonitord. Indien nodig wordt nieuwe kennis aangeboord.</p>
<p><i>Aanbeveling 4</i></p>	<p>De Tweede Kamer dient haar eigen vragen om kortetermijnoplossingen voor spoorproblemen af te wegen tegen het langetermijnperspectief. De minister dient de Kamer actief in staat te stellen deze afweging te maken.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. Met deze aanbeveling richt de commissie zich primair op de Tweede Kamer, waarbij de commissie mij erop aanspreekt de Tweede Kamer actief in staat te stellen om een afweging te maken tussen het vragen van korte termijnoplossingen en het langetermijnperspectief. Ik hecht er vanzelfsprekend aan om de Tweede Kamer te voorzien van alle relevante informatie waarover ik beschik. De Lange Termijn Spooragenda, die ik als uitwerking van aanbeveling 1 zal opstellen, vormt een belangrijk instrument voor de Tweede Kamer om de budgettaire en inhoudelijke afweging tussen korte termijnmaatregelen en het lange termijn perspectief nog beter te kunnen maken.</p>

Aanbeveling 5
t/m 9

5. De minister dient de vervoerconcessie en de vervoerplannen effectiever te gebruiken als sturingsmiddel. Daarom dient in de vervoerconcessie en de vervoerplannen:
- de integrale langetermijnvisie te worden verankerd;
 - afspraken te worden opgenomen over de wijze waarop de vervoerder toekomstige uitbreidingen van de infrastructuur zal benutten;
 - de minister zelf het initiatief te nemen voor de formulering van de juiste kernprestatie-indicatoren en scherpere eisen te stellen aan de rapportage en verantwoording hierover;
 - de minister zelf met meer detail de ambities te bepalen door concretere prestaties af te spreken over frequentie, punctualiteit en reissnelheid/reistijd per corridor;
 - de jaarlijkse rapportage over geleverde (kern)prestaties op corridorniveau geregeld te worden, waarbij ook de reizigersaantallen per corridor inzichtelijk worden gemaakt;
 - analoog aan de vervoerplannen, toezending van de jaarlijkse rapportages over de vervoerconcessie aan de Tweede Kamer geregeld te worden.
6. Onderzoek de mogelijkheden om de gebruiksvergoeding voor het spoor te verhogen naar een meer kostendekkend niveau.
7. De minister dient de beheerconcessie en de beheerplannen effectiever te gebruiken als sturingsmiddel. Daarom dient in de beheerconcessie en beheerplannen:
- de integrale langetermijnvisie te worden verankerd;
 - de minister zelf het initiatief te nemen voor de formulering van de juiste kernprestatie-indicatoren en scherpere eisen te stellen aan de rapportage en verantwoording hierover;
 - de minister zelf het minimumniveau van de prestaties per corridor te regelen;
 - de jaarlijkse rapportage over geleverde (kern)prestaties op corridorniveau geregeld te worden;
 - te worden geregeld dat de internationale benchmark van ProRail wordt uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige partij in eigen opdracht van de minister;
 - analoog aan de beheerplannen, toezending van de jaarrapportages over de beheerconcessie aan de Tweede Kamer geregeld te worden.
8. De minister dient de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. De minister dient transparant te maken in welke situaties welke vorm van sturing en financiering van toepassing is en dit onderscheid te gebruiken bij toekomstige rapportages aan de Tweede Kamer.
9. De minister dient ProRail in staat te stellen en te stimuleren om onderhoud en vervanging zodanig in te richten dat de kwaliteit van het spoorweginfrastructuur op de lange termijn wordt gewaarborgd.

Reactie

De hoofdlijnen van deze aanbevelingen onderschrijf ik en neem ik over. Over de wijze waarop hier exact invulling aan wordt gegeven kan ik u informeren nadat de Lange Termijn Spooragenda is vastgesteld. Deze zal het toetskader vormen voor een samenhangende implementatie van genoemde aanbevelingen, onder meer via de nieuwe vervoerconcessie en de nieuwe beheerconcessie vanaf 2015.

De commissie beveelt aan onderzoek te doen naar de gebruiksvergoeding. Voor de ontwikkeling van de gebruiksvergoeding is voor de periode van 2015 tot 2025 ten behoeve van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet een aantal uitgangspunten overeengekomen. Dat neemt niet weg dat we wel zullen onderzoeken wat de mogelijke ruimte in de Nederlandse markt is voor verhoging van de gebruiksvergoeding en consequenties daarvan.

<p><i>Aanbeveling 10</i></p>	<p>ProRail dient zijn technische kennispositie te verbeteren, zodat het meer projecten technisch kan aansturen, innovatieve projecten succesvol kan uitvoeren en de kwaliteit van het spoornet zelf kan beoordelen. ProRail dient bovendien essentiële kennis over veiligheidssystemen in eigen huis te hebben.</p> <p><i>Reactie:</i> ProRail neemt deze aanbeveling over. ProRail onderkent behoefte te hebben aan een uitstekende technische kennispositie. ProRail heeft in de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ProRail heeft in de afgelopen drie jaar inhoudelijke experts op het gebied van civiele techniek, energie en beveiliging aangenomen om de specificatie van projecten te verbeteren. Hiermee is de kennis en kunde die nodig is om projecten te specificeren, te sturen op realisatie en eindresultaten te beoordelen verbeterd. - In het afgelopen jaar heeft ProRail meer energie gestoken in de voorfase van projecten, waar de belangrijkste ontwerp- en technologiebesluiten worden genomen. ProRail heeft zich daarbij met name gericht op de verbetering van de aansturing van advies- en ingenieursbureaudiensten. - ProRail heeft aangegeven zich verder te oriënteren op de vraag welke kennis zij in de organisatie geborgd wil hebben in plaats van in te huren bij externe bureaus. <p>Het verder versterken en ontwikkelen van de kennispositie blijft een continu aandachtspunt, ook voor mij als minister. Ik besteed aan dit punt daarom ook aandacht in de contacten die ik met de directie van ProRail heb.</p>
<p><i>Aanbeveling 11</i></p>	<p>ProRail dient opvolging te geven aan de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over interne sturing en beheersing.</p> <p><i>Reactie:</i> ProRail neemt deze aanbeveling over. Over deze aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer heeft ProRail in haar bestuurlijke reactie van 26 september 2011 reeds aangegeven ze over te nemen. ProRail heeft daarbij ook de maatregelen genoemd, die worden getroffen.</p>
<p><i>Aanbeveling 12</i></p>	<p>Het kabinet dient in overweging te nemen om het aandeelhouderschap van NS wederom te beleggen bij de minister van Infrastructuur en Milieu.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik houd mijn reactie op deze aanbeveling aan, totdat de Lange Termijn Spooragenda (aanbeveling 1) en het onderzoek naar ordeningsmodellen (aanbeveling 13) gereed zijn. Binnen het deelnemingenbeleid is de hoofdregel dat bij staatsdeelnemingen de aandeelhoudersrol wordt vervuld door de minister van Financiën¹. Om die reden vervult Financiën bij NS de aandeelhoudersrol. Voor ProRail is in het verleden besloten een uitzondering te maken op de hoofdregel. De beleidsmatige verwevenheid tussen ProRail en IenM, dat tevens voor het grootste deel van de financiering van ProRail zorgdraagt, is dermate groot dat scheiding van de subsidie / beleidsmatige rol en de aandeelhoudersrol ingewikkeld is en geen toegevoegde waarde heeft.</p>
<p><i>Aanbeveling 13</i></p>	<p>Onderzoek of de problemen met aansturing en regie binnen de huidige ordening van de spoorsector kunnen worden opgelost, of dat hiervoor een andere ordening nodig is.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. In de begeleidende Kamerbrief wordt in paragraaf 2 geschetst hoe ik hier invulling aan geef.</p>

¹ Zie kamerstuk 28165, nrs. 69 en 97.

Aanbeveling 14

De minister van IenM dient tezamen met ProRail de samenhang tussen de begroting van het Infrastructuurfonds en de budgetten van ProRail inclusief de besteding ervan te verbeteren.

- a. Verbeter de aansluiting tussen de begroting van het Infrastructuurfonds en het beheerplan en jaarverslag van ProRail door in elk geval meer uniformiteit aan te brengen in veelvoorkomende begrippen voor werkzaamheden van ProRail en de verschillen in btw te verduidelijken.
- b. Maak de begrotings- en verantwoordingscyclus sluitend door een ProRail-paragraaf toe te voegen in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds en zend ook het jaarverslag van ProRail naar de Tweede Kamer.
- c. Verbeter de koppeling tussen het geld en de besteding voor het budget voor beheer en onderhoud door met heldere en meetbare prestaties te komen.
- d. Geef expliciet aan hoe forfaitaire en efficiencykortingen in de begroting worden verwerkt en welk effect dat heeft op de (beoogde) activiteiten van ProRail.
- e. Onderscheid de ProRail-middelen van overige (regionale) gelden voor het spoor.

Reactie:

Ik neem deze aanbeveling over. In lijn hiermee zullen met ingang van de begroting 2013 de volgende aanpassingen worden gedaan gericht op uniformiteit van de gegevens van het Infrastructuurfonds en de gegevens van ProRail:

- In het Beheerplan 2013 van ProRail zullen zowel gegevens inclusief BTW (voor de aansluiting met het Infrastructuurfonds) als exclusief BTW (voor de aansluiting met de jaarrekening van ProRail) worden opgenomen.
- De onderverdeling van het artikel van het Infrastructuurfonds voor onderhoud en vervanging zal worden aangepast, waardoor deze onderverdeling beter vergelijkbaar is met de gegevens in het beheerplan en de jaarrekening van ProRail.
- De tabel met de specificatie van de uitgaven, zoals die nu in het MIRT-projectenboek is opgenomen, zal worden verplaatst naar artikel 13 van de begroting van het Infrastructuurfonds, waarbij de specificatie gelijk wordt getrokken met de specificatie zoals die is opgenomen in het beheerplan en het jaarrekening van ProRail.
- In de begroting zullen de middelen voor ProRail en niet-ProRail apart zichtbaar worden gemaakt.
- De forfaitaire planningscorrectie is voor mij een middel om de trefzekerheid van de begroting voor het totale aanlegprogramma te vergroten en daarmee de kans op onderuitputting te verminderen, maar ik begrijp ook de opmerkingen die de commissie hierover maakt. Ik ben nog in overleg met ProRail over de manier waarop in de toekomst met de forfaitaire planningscorrectie zal worden omgegaan. Daarbij betrek ik ook de werkwijze van Rijkswaterstaat, waar zich soortgelijke vraagstukken voordoen. In de begroting en de verantwoording zal ik conform de aanbeveling van de commissie duidelijk aangeven hoe de forfaitaire planningscorrectie op het aanlegprogramma wordt verwerkt.

Daarnaast wordt met ingang van het jaarverslag IenM over 2011 de volgende informatie in het jaarverslag opgenomen, gericht op een sluitende begrotings- en verantwoordingscyclus:

- een paragraaf waarin de financiële gegevens van ProRail zijn opgenomen;
- een tabel waaruit de aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van ProRail blijkt;

<p><i>Aanbeveling 15</i></p>	<p>De minister van IenM dient de Tweede Kamer beter te informeren over de begrotingsmutaties in de spoorsector, zowel financieel als inhoudelijk.</p> <ol style="list-style-type: none"> Maak kasschuiven en significante begrotingsmutaties inzichtelijk en traceerbaar voor zowel de herkomst als de bestemming. Hanteer ook voor beheer en onderhoud een bodembedrag voor het toelichten van mutaties, naar analogie van de recent aangehouden normen voor de aanleg van infrastructuur. Daar wordt aan de hand van een norm afhankelijk van het begrote bedrag bepaald of een verschil wordt toegelicht. Licht iedere kasschuif zowel financieel als inhoudelijk toe, en maak duidelijk of de betreffende activiteiten, met of zonder scopewijziging, meeschuiven in de tijd. Maak een beredeneerde keuze uit de volgende twee alternatieven: Ofwel beperk kasschuiven tot de jaren die in de begroting van het Infrastructuurfonds inzichtelijk zijn (periode van vijf jaar inclusief het lopende begrotingsjaar); Ofwel geef inzicht in de opbouw van de begrotingen tot en met het jaar dat wordt betrokken in de mutaties. Breng een heldere scheiding aan tussen begrotingsartikelen van IenM (artikelen 32–36) voor vervoersmodaliteiten weg, spoor, water en lucht en geef (daarmee) helder inzicht in het lenen van geld tussen modaliteiten. Verbeter daarmee ook de aansluiting tussen de begrotingen van IenM en het Infrastructuurfonds (het productartikel spoor nr. 13). <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. In lijn hiermee tref ik de volgende maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In de verschillende documenten in de begrotingscyclus worden significante kasschuiven en begrotingsmutaties beter inzichtelijk en traceerbaar gemaakt. Daarbij wordt aangegeven welke artikelen betrokken zijn bij mutaties en worden de effecten in de tijd weergegeven. In geval van kasschuiven betekent dit dat wordt opgenomen tussen welke jaren middelen worden verschoven. Als er middelen worden verschoven vanuit of naar jaren buiten de begrotingsperiode, wordt dat zichtbaar gemaakt door ook de jaren na de begrotingsperiode te laten zien. Dit zal niet alleen voor spoor worden gedaan maar voor alle begrotingsartikelen van het Infrastructuurfonds. Naast de financiële toelichting wordt ook een inhoudelijke toelichting gegeven op de significante kasschuiven en begrotingsmutaties. - Conform de aanbeveling van de commissie worden met ingang van de verantwoording over 2011 alle mutaties in de begroting boven een bedrag van € 5 miljoen toegelicht. - Met ingang van de ontwerpbegroting 2013 wordt de artikelstructuur van de beleidsbegroting gewijzigd. De artikelen 32-36 worden vervangen voor een indeling die aansluit op het werkkterrein van IenM. Daarbij worden de modaliteiten weg, spoor en openbaar vervoer aparte artikelonderdelen, zodat de aansluiting met het Infrastructuurfonds beter wordt. - Met ingang van het jaarverslag 2011 wordt een overzichtstabel opgenomen waarin per begrotingsnota de mutaties tussen de ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht.
<p><i>Aanbeveling 16</i></p>	<p>De minister dient opvolging te geven aan de toezegging die begin december aan de Algemene Rekenkamer is gedaan om in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds 2011 met een nieuw inzicht te komen over de gerapporteerde onderbesteding in de periode 2005–2010, waarmee het verschil tussen beide grondslagen wordt verklaard en toegelicht. Daarbij dienen ook eventuele dubbeltellingen en mutaties bij suppletore wetten te worden verrekend.</p> <p><i>Reactie:</i> Deze toezegging is gestand gedaan in het Jaarverslag 2011, dat op 16 mei 2012 is verschenen.</p>

<p><i>Aanbeveling 17</i></p>	<p>Informeert de Tweede Kamer tijdig en op heldere wijze over belangrijke scope- en strategiewijzigingen binnen prioritaire projecten (zoals Mistral en BB21).</p> <p><i>Reactie:</i> In de afgelopen tien jaar is mede onder invloed van de ervaringen bij grote projecten en het rapport van de Tijdelijke commissie infrastructuurprojecten de informatievoorziening over projecten in toenemende mate geüniformeerd. Het tijdig en op heldere wijze te informeren over belangrijke scope- en strategiewijzigingen binnen prioritaire projecten is staand beleid. Zoals ook aangegeven tijdens mijn gesprek met de commissie op 17 november 2011 hecht ik er zeer aan om de Kamer tijdig en op een goede manier te informeren, zeker als het gaat over prioritaire projecten.</p>
<p><i>Aanbeveling 18</i></p>	<p>Bouw een doelmatigheidsprikkel in voor ProRail door efficiencyresultaten niet af te romen maar beschikbaar te laten voor ProRail.</p> <p><i>Reactie:</i> Deze doelmatigheidsprikkel is voor beheer en instandhouding in de huidige praktijk al ingebouwd in het systeem van begroten, beschikken en betalen. De systematiek die gevolgd wordt is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ProRail kan geld overhouden, omdat een deel van de scope is doorgeschoven naar het volgend jaar. Dan blijft het geld bij ProRail en wordt dat het jaar erna ingezet voor de betreffende maatregelen. - ProRail kan geld overhouden, omdat de afgesproken scope wel is uitgevoerd, maar tegen lagere kosten. Dan blijft het geld bij ProRail en wordt het toegevoegd aan de zogenaamde egalisatiereserve. Hiermee kunnen tegenvallers in een later jaar worden gecompenseerd. - ProRail kan geld overhouden, omdat de scope niet is uitgevoerd en ook niet in een later jaar alsnog wordt uitgevoerd. Dan wordt het geld teruggestort in het Infrastructuurfonds. Dit geld blijft voor spoor beschikbaar en kan weer worden aangevraagd, zodra er weer maatregelen tegenover staan. <p>Het versnellen van geprogrammeerde maatregelen is voor ProRail altijd toegestaan, mits inpasbaar binnen de beschikbare middelen.</p>
<p><i>Aanbeveling 19 en 20</i></p>	<p>19. Doorbreek de patstelling rond ERTMS. De minister dient als regievoerder op korte termijn een besluit te nemen over invoering van ERTMS op het hoofdrailnet. Hiervoor hoeft niet op de pilot Amsterdam-Utrecht gewacht te worden.</p> <p>20. Kies voor implementatie van ERTMS Level 2 op het hoofdrailnet, gefaseerd in de tijd.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Begin met de ombouw van de treinen en ga over tot ombouw van de eerste spoorlijnen als daarvoor voldoende treinen zijn omgebouwd. b. Begin op trajecten waar de beveiliging toch vervangen moet worden, op vervoerscorridors waar ERTMS reeds deels aanwezig is en op de PHS-corridors. c. Neem de invoering van ERTMS op het hoofdrailnet als staand beleid op in de vervoerconcessie. d. Pas dual signalling (zowel ERTMS als ATB) via een (eenvoudige Level 1) overlay alleen toe op die trajecten op regionale netten waar ATBNG actief is, maar ERTMS uit interoperabiliteit wenselijk of verplicht is. Kies elders in principe voor migratie naar alleen ERTMS zonder behoud van ATB. e. Zorg er in de vervoerconcessies voor dat vervoerders hun materieel zodanig voorbereiden op ERTMS dat dit geen belemmering vormt voor het ombouwen van het spoor naar ERTMS. f. Maak optimaal gebruik van de aanwezige mogelijkheden van de infrastructuur, zoals HSL en Hanzelijn, om door middel van hogere snelheden kortere reistijden te realiseren. g. Schep de randvoorwaarden en zekerheid, waarmee ProRail de vervanging van onder meer bijvoorbeeld interlockings kan optimaliseren en efficiënt kan aanbesteden. h. Overweeg het aantal treinpaden voor goederenvervoer op het HRN meer

	<p>in overeenstemming te brengen met de concrete vraag.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem de hoofdlijn van deze aanbevelingen over. In de begeleidende Kamerbrief wordt in paragraaf 4 geschetst hoe ik op zorgvuldige wijze invulling wil geven aan mijn regierol, zodat een en ander voor de reiziger (qua veiligheid en verstoringen) en de belastingbetaler (qua kosten) zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Op de punten a t/m h uit aanbeveling 20 kom ik terug in de Roadmap ERTMS, die na de zomer verschijnt.</p>
<i>Aanbeveling 21</i>	<p>Investeer met onmiddellijke ingang niet meer in nieuwe relaisinterlockings, maar uitsluitend in elektronische varianten waarop eventueel later eenvoudig ERTMS kan worden geïnstalleerd.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik houd mijn reactie op deze aanbeveling aan, totdat de Roadmap ERTMS gereed is. De wijze van migratie naar ERTMS maakt onderdeel uit van de Roadmap (zie begeleidende Kamerbrief, paragraaf 4. Los van het besluit over ERTMS zal ProRail verouderde beveiliging moeten vervangen. Het spoor moet immers veilig en betrouwbaar zijn en blijven. Over de vervanging van beveiliging, dus ook onderdelen daarvan zoals relaisinterlockings, heb ik met ProRail afgesproken, dat ProRail de technologiekeuze eerst aan het ministerie van IenM voorlegt alvorens wordt besloten en daarvoor gealloceerde middelen mogen worden uitgegeven. Mijn uitgangspunt is dat beschikbare middelen zo toekomstvast mogelijk en zonder kapitaalvernietiging moeten worden ingezet. Dit vergt telkens weer een zorgvuldige afweging tussen vervanging met huidige beveiligingscomponenten danwel voor ERTMS geschikte componenten.</p>
<i>Aanbeveling 22</i>	<p>Streef bij vervanging van interlockings naar de laagste totale kosten voor het eindbeeld, inclusief modernisatie plus migratie naar ERTMS.</p> <ol style="list-style-type: none"> Besteed de vervanging van de interlockings landelijk aan één of twee opdrachtnemers aan, in een raamcontract met een lange looptijd. Hanteer één set specificaties bij aanbesteding van ERTMS en componenten hiervan, zoals interlockings. Besteed de aanleg van ERTMS componenten aan in één of enkele grote percelen, zodat de leverancier de eenmalige kosten kan uitsmeren over een grote opdracht. <p><i>Reactie:</i> Ik neem de hoofdlijn van deze aanbeveling over. De specifieke aanbevelingen onder a. en b. neem ik mee bij het opstellen van de Roadmap ERTMS. Deze zal immers antwoord geven op de vraag wat de meest gunstige manier is van contracteren van de migratie naar ERTMS. Eén set specificaties voor landelijke toepassing, zoals de commissie voorstelt, lijkt mij daarbij een logisch uitgangspunt.</p>
<i>Aanbeveling 23</i>	<p>Investeer niet verder in kortetermijnoplossingen zoals Kort Volgen.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ga wel door met besturingsinstrumenten voor de verkeersleiding om dynamisch treinen te plannen en te besturen. Ga ook door met de ontwikkeling van Robuust Spoor en ontvlechting. <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling deels over. Ik herken net als de commissie het spanningsveld tussen kortetermijnoplossingen en langetermijnvisies. Kort Volgen (KV) behelst, eenvoudig gezegd, het creëren van de mogelijkheid om treinen dichter op elkaar te laten rijden. Hierdoor kunnen bestaande sporen beter worden benut en zijn minder snel fysieke uitbreidingen nodig om de spoorcapaciteit te vergroten. Daarnaast kan Kort Volgen helpen het spoorvervoer robuuster te maken, met name omdat het ervoor kan zorgen dat na een verstoring de ontstane vertragingen sneller verdwijnen. Een eerste stap ten aanzien van het realiseren van kortere opvolgtijden in de SAAL-corridor wordt momenteel al in gang gezet. Het gaat om maatregelen die binnen de kaders van de huidige regelgeving mogelijk zijn, te weten optimalisering van seinplaatsingen en het toevoegen van nieuwe seinen, zodat er vanaf 2013 al meer capaciteit kan worden geboden. Ik vind dit waardevol en ga daarmee door. Bovendien zijn de</p>

	<p>uitkomsten al op de korte termijn nodig zijn en zijn er geen alternatieven. Maatregelen voor een verdergaande verkorting van de opvolgtijden zijn momenteel nog in onderzoek. Over de bereikte resultaten zal nog voor de zomer worden gerapporteerd.</p> <p>Op 28 april 2011 is de motie Slob aangenomen², waarin wordt gevraagd om een second opinion naar Kort Volgen. Deze second opinion bevindt zich momenteel in de afrondende fase. Ik informeer u hierover voor het zomerreces. Daarbij zal ik ook ingaan op de wijze waarop in het vervolg zal worden omgegaan met Kort Volgen.</p> <p>In lijn met de aanbeveling van de commissie gaan de sector en ik, elk vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid, door met besturingsinstrumenten voor de verkeersleiding om dynamisch treinen te plannen en te besturen en met de ontwikkeling van Robuust Spoor en ontvlechting.</p>
<p><i>Aanbeveling 24</i></p>	<p>Neem in Europees verband weer een voortrekkersrol om te zorgen voor maximaal rendement uit reeds gemaakte investeringen voor ERMTS.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Blijf alert op de implementatie van ERTMS op corridors in onze buurlanden. b. Behoud en versterk waar mogelijk de voortrekkersrol van Nederland bij het realiseren van de corridors Rotterdam–Genua en Rotterdam–Antwerpen–Lyon. c. Maak bilaterale afspraken over wederzijdse erkenning van de toelating van (ERTMS-)treinen, vooruitlopend op Europese harmonisatie. d. Ondersteun de ontwikkeling van OpenETCS en neem dit als uitgangspunt bij aanbesteding van ERTMS. <p><i>Reactie:</i></p> <p>Ik neem deze aanbeveling over. Daarbij wil ik benadrukken dat Nederland ook op dit moment op diverse fronten actief is als het gaat om ERTMS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ERTMS functioneert op de HSL-Zuid en de Betuweroute. - Ook op Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn, die in december 2012 wordt opgeleverd, ligt ERTMS naast ATB in de baan. - ERTMS is verplichtend voorzien rangeerterreinen Kijfhoek en Zevenaar (2015). - Voor 2020 zal de corridor Amsterdam-Betuweroute en de corridor Rotterdam-Antwerpen met ERTMS worden uitgerust. - Er wordt met de nieuwe TEN-T-verordening nog een aantal grensoverschrijdende lijnen aangewezen die voor 2030 van ERTMS moeten zijn voorzien. <p>In reactie op de specifieke punten van de commissie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De ontwikkelingen in het buitenland, met name onze buurlanden, volg ik nauwgezet en zullen onderdeel uitmaken van mijn nadere analyses ten behoeve van de Roadmap. - Nederland is mede vanwege de ervaring en de belangen van het achterland van de Rotterdamse haven bij de Betuweroute zeer actief bij het realiseren van de corridors Rotterdam–Genua en Rotterdam–Antwerpen–Lyon. - De wens om afspraken te maken over wederzijdse erkenning van ERTMS-treinen ondersteun ik van harte. Net als de Europese Commissie wil ik zo snel mogelijk toe naar Europese harmonisatie, maar uiteraard is Nederland hierbij afhankelijk van de opstelling van andere Europese Lidstaten. Bovendien hebben we te maken met verschillende toezichthouders die, mede vanwege het gebrek aan ervaring met ERTMS, nog steeds zelf certificeren dan wel onder strikte bilaterale afspraken wederzijdse toelating erkennen. Ik zie hier hierbij ook een rol voor de Europese spoororganisatie ERA en/of de Europese Commissie om deze problemen vlot te trekken.

² Kamerstuk 32 404, nr. 41

	<ul style="list-style-type: none"> - In het kader van het streven naar een open-ERTMS-systeem hebben Frankrijk, Duitsland en Nederland gezamenlijk een voorttrekkersrol. SNCF, DB en NS hebben een convenant getekend om te komen tot "open systemen" (zowel interlockings als radioblockcenters). Dat is naar mijn idee een belangrijke voorwaarde voor het kosteneffectief kunnen invoeren van ERTMS. Het streven is een open markt te creëren, zodat er marktwerking ontstaat, die leidt tot kostendaling en kwaliteitsverhoging. Vraag blijft op dit moment wel in hoeverre de industrie hiervoor open staat.
<p><i>Aanbeveling 25</i></p>	<p>Voorkom dat oplopende leeftijd van de infrastructuur tot onveiligheid leidt, door te sturen op resterende levensduur.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Investerings voor vervanging en vernieuwing van het spoor moeten passen in een strategie voor de lange termijn. Maak toekomstig beheer en onderhoud een onderdeel van deze afweging. b. ProRail dient uit te gaan van de life cycle cost door onder meer direct bij investeringen inzichtelijk te maken welke materialen (nieuw, tweedehands) er met welke levensduur gebruikt gaan worden. c. Haal de negatieve prikkel uit het systeem door bijvoorbeeld een prestatie-indicator te ontwikkelen die uitdrukt wat de life cycle cost per treinkilometer zijn. <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. In de begeleidende Kamerbrief wordt in paragraaf 3 geschetst dat ik het spoorbudget meer integraal wil bezien en daarop wil sturen. Dit moet een balans zijn tussen enerzijds het in stand houden van de bestaande infrastructuur en anderzijds vernieuwingen ten behoeve van de toekomst. Hierbij spelen life cycle afwegingen een belangrijke rol. Om te zorgen dat de infrastructuur zowel op de lange termijn als op de korte termijn veilig is en onderhoud en vervangingen op een efficiënte wijze wordt uitgevoerd, is ProRail in 2010 begonnen de life cycle cost (LCC) per treinkilometer als maatstaf te hanteren voor beheer- en instandhouding. Dit criterium is momenteel sturend voor de planning van het korte termijn onderhoud en het grootschalig onderhoud.</p>
<p><i>Aanbeveling 26</i></p>	<p>ProRail dient het inzicht in de kwaliteit van het spoor (de «staat van het spoor») te verbeteren en haar verantwoordelijkheid als infrabeheerder waar te maken.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Een actueel en betrouwbaar activaregister moet helderheid geven over de kwaliteit van de railinfrastructuur en gegevens over de resterende levensduur en een integrale planning van vervanging te omvatten. b. Geef bij aanbesteding van toekomstige onderhoudscontracten aannemers vooraf inzicht in dit activaregister en maak deze informatie onderdeel van de aanbestedingsopdracht (juridische binding tussen ProRail en de opdrachtnemer). c. Creëer een jaarlijks visueel overzicht van «de staat van het spoor» voor de belangrijkste systeemelementen en locaties en vul dit aan met een samenhangende analyse en zend dit naar de Tweede Kamer. <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. In de begeleidende Kamerbrief heb ik in paragraaf 5 aangegeven dat ProRail op een aantal punten hiertoe reeds stappen heeft gezet. Daarnaast heb ik ProRail verzocht mij te informeren hoe zij de lange termijn kwaliteit van het spoor wil waarborgen. Ten aanzien van de subaanbevelingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In 2007 is ProRail een proces gestart om te komen tot betrouwbare en volledige gegevens in een activaregister. De volgende stap die ProRail thans zet is het integreren van het huidige activaregister met onderhoudsregistraties. Hierdoor ontstaat één bron die inzicht geeft in de actuele staat, het uitgevoerde onderhoud en het te plannen onderhoud op korte en lange termijn. ProRail is op grond van de beheerconcessie verplicht om ieder jaar de beheersing van de uitvoering van de concessie extern te laten auditen en mij daarover te informeren, waarbij de ontwikkeling van het activaregister ook wordt meegenomen. Ik zal de voortgang daarvan blijven volgen.

	<ul style="list-style-type: none"> - Ik ben het met de commissie eens dat aannemers vooraf inzicht moeten krijgen in het activaregister. Het is op dit moment staande praktijk bij de aanbestedingen van onderhoudscontracten dat aannemers als onderdeel van de aanbestedingsopdracht de meest recente informatie uit het activaregister over de objecten en systemen ontvangen. Tevens worden zij in staat gesteld om zelf opnames te doen van de kwaliteit van het spoor. Ik zal ProRail laten onderzoeken in hoeverre de suggestie van de commissie om deze reeds bestaande praktijk juridisch vast te leggen in aanbestedingscontracten meerwaarde heeft. - Ik zal in overleg met de inspectie bezien hoe nadere invulling te geven aan de aanbeveling om te komen tot een jaarlijks visueel overzicht.
<i>Aanbeveling 27</i>	<p>Laat een onafhankelijke partij in het kader van kwaliteitsborging één keer in de vijf jaar standaard de fysieke kwaliteit van het spoor controleren, aanvullend op de kwaliteitsborging van ProRail.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. In de begeleidende Kamerbrief in paragraaf 5 heb ik geschetst dat ik dit in 2013 voor de 1^e maal onder leiding van de Inspectie Leefomgeving en Transport ga laten uitvoeren.</p>
<i>Aanbeveling 28</i>	<p>ProRail dient de bestaande onderhoudsketen te optimaliseren en te zorgen voor de juiste prikkels voor onderhoud.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Maak de onderhoudscontractgebieden voor klein onderhoud groter en laat deze waar mogelijk (bij het hoofdnet lastiger) synchroon lopen met de gebieden van de verschillende vervoerders. b. Bezie hoe het onderhoudsproces efficiënter georganiseerd kan worden. Hier valt bijvoorbeeld te denken aan een andere inrichting van buitendienststellingen en de bredere toepassing van technologische innovaties zoals een mobiele werkplaats. c. Spreidt de projectmatige opdrachten (groot onderhoud en vernieuwing) gelijkmatiger over het jaar. <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. De aanbeveling om onderhoudscontractgebieden voor klein onderhoud groter te maken en waar mogelijk synchroon te laten lopen met de gebieden van de verschillende vervoerders past ProRail deels al toe. ProRail heeft mij gemeld actief mogelijkheden voor verdere optimalisering te zullen onderzoeken en ik zal dat monitoren. In lijn met de aanbeveling van de commissie zal ProRail actief de mogelijkheden onderzoeken hoe het onderhoudsproces efficiënter kan worden georganiseerd. ProRail stimuleert innovatie op dit punt en is bezig met het optimaliseren van de frequentie en de duur van de buitendienststellingen en het voorkomen dat zogenaamde treinvrije periodes niet worden benut, zoals in het verleden nog wel eens het geval was. De aanbeveling om opdrachten voor groot onderhoud en vernieuwing gelijkmatiger over het jaar te verspreiden is een terecht punt. Een gelijkmatige spreiding is immers goed voor zowel de continuïteit in de markt als de kwaliteit van de uitvoering. ProRail gaat bezien op welke wijze zij tot een gelijkmatiger spreiding kan komen.</p>
<i>Aanbeveling 29</i>	<p>Laat een onafhankelijke partij over drie jaar (2015) de effecten van de PGO's op de aspecten kwaliteit, kosten en doelmatigheid toetsen en informeer de Tweede Kamer halverwege 2012 over een nulmeting.</p> <p><i>Reactie:</i> Ik neem deze aanbeveling over. Mede in het licht van het Kamerdebat van 15 en 16 mei jl. lijkt het mij goed om de door de commissie aanbevolen externe toets te laten uitvoeren, zodat een geobjectiverd beeld ontstaat van de effecten van de introductie van meer marktwerking in de onderhoudscontracten. Een nulmeting halverwege 2012 is evenwel niet haalbaar. Ik streef naar begin 2013.</p>

