

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 229

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2010

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg van 24 maart 2010 (kamerstuk 29 984, nr. 220) wil ik u met deze brief informeren over de uitkomsten van de door mij aangekondigde onafhankelijke review op de voortgang en de toekomstvastheid van het maatregelenpakket van NS en ProRail om het spoor winterhard te maken. Daarnaast wil ik u informeren over de wijze waarop de maatregelen voor het winterhard maken van het spoor worden gefinancierd, eveneens conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 24 maart 2010.

Review maatregelenpakket Winterhard Spoor

Ik heb het bureau Horvat & Partners gevraagd de review op het maatregelenpakket van NS en ProRail uit te voeren. In bijlage ¹ bij deze brief treft u de rapportage aan. Daartoe heb ik drie onderzoeksvragen gesteld.

1. Geeft de huidige voortgang voldoende vertrouwen dat er de komende winter een «winterhard» spoor ligt?
2. Zijn de door NS en ProRail voorgestelde maatregelen voldoende toekomstvast om zeker te stellen dat de voorgedane situatie niet alleen de komende winter maar ook in de jaren daarna niet meer kan optreden?
3. Passen, met de inzichten anno mei 2010, de maatregelen nog steeds bij de analyse van de problematiek (i.c. het feitelijke evaluatieonderzoek met oplossingsrichtingen) zoals dat door Twynstra Gudde in opdracht van NS en ProRail is uitgevoerd?

Onderstaand ga ik in op de hoofdconclusies van Horvat en Partners.

Ad 1. Geeft de huidige voortgang voldoende vertrouwen dat er de komende winter een «winterhard» spoor ligt?

Horvat & Partners beantwoordt deze vraag met «Ja». Ze concludeert dat de aanpak van NS en ProRail waarbij gekozen is voor maatregelen die de komende winter ingevoerd kunnen zijn en de tekenen van voortgang,

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

voldoende vertrouwen geven dat de komende winter voldoende maatregelen ingevoerd zijn om de kans op verstoringen van de treindienst te minimaliseren (bij gelijke omstandigheden als de winter van 2009–2010 en andere «normale» winterse omstandigheden zoals ijzel). Ik stel daarmee vast dat NS en ProRail voor de komende winter op koers liggen. Ook de komende tijd zal ik de ontwikkelingen goed blijven volgen via de reguliere rapportages en kwartaaloverleggen met de directies van NS en ProRail.

Ad 2. Zijn de door NS en ProRail voorgestelde maatregelen voldoende toekomstvast om zeker te stellen dat de voorgedane situatie niet alleen de komende winter maar ook in de jaren daarna niet meer kan optreden?

Horvat & Partners beantwoordt deze vraag met «Deels». Ze concludeert dat de invoering van wintermaatregelen een bijdrage levert aan het voorkomen van de voorgedane situatie niet alleen de komende winter, maar ook in de jaren erna. Echter, voor toekomstvastheid zijn ook (i) de duurzame borging van uitvoering van de maatregelen en (ii) de optimalisatie van de maatregelen van belang. Horvat & Partners geeft aan dat NS en ProRail erkennen dat dit belangrijke aandachtspunten zijn maar dat de invulling daarvan nog niet geheel duidelijk is.

Horvat & Partners geeft verder aan dat het volhouden van de aandacht voor winterweer bij NS en ProRail een belangrijke voorwaarde vormt om ook in de toekomst verzekerd te blijven van winterhard spoor. Hoewel er op dit moment in de relevante managementlagen van NS en ProRail ruim voldoende aandacht is voor het winterweer, zal het volhouden van deze aandacht, het blijven uitvoeren en het optimaliseren van wintermaatregelen de echte uitdaging zijn voor NS en ProRail in de toekomst.

Ik stel vast dat NS en ProRail voor wat betreft de toekomstvastheid van de maatregelen op de goede weg zijn maar wel nog huiswerk hebben om in hun organisaties goed te borgen dat ook in de toekomst de reiziger verzekerd blijft van winterhard spoor. Ik zal daarom niet alleen dit jaar, maar ook de komende jaren, aandacht van NS en ProRail blijven vragen voor winterhard spoor. Het onderwerp staat uiteraard ook op de agenda van de kwartaaloverleggen met de directies van NS en ProRail. Daarnaast ben ik, conform de aanbeveling van Horvat & Partners, op dit moment met NS en ProRail in gesprek op welke wijze dit onderwerp als terugkerend item ook specifiek in het jaarlijkse beheer- respectievelijk vervoerplan kan worden meegenomen.

Ad 3. Passen, met de inzichten anno mei 2010, de maatregelen nog steeds bij de analyse van de problematiek door Twynstra Gudde?

Horvat & Partners beantwoordt deze vraag met «Ja». Met daarbij de toevoeging dat er aanscherpingen en uitbreidingen zijn zowel ten aanzien van de inzichten als de maatregelen.

NS en ProRail hebben inmiddels in een gezamenlijk reactie op de review aangegeven de bevindingen van Horvat & Partners en de daarbij genoemde aandachtspunten te delen (bijlage 2).¹ Ze gaan daarbij in op de wijze waarop deze aandachtspunten de komende tijd zullen worden opgepakt. Ik kan me daar in vinden.

Financiering maatregelen Winterhard Spoor

Aan uw Kamer heb ik steeds aangegeven dat ProRail en NS ook afgelopen winter de prestaties hadden moeten kunnen leveren die ik in de concessies met ze heb afgesproken. Ik ben van oordeel dat NS en ProRail

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

bij gelijke winterse omstandigheden in staat moeten zijn om een betere prestatie te leveren dan ze hebben gedaan. ProRail en NS zijn dat met mij eens en daarom investeren zij, zoals reeds aangegeven in hun gezamenlijke brief van 29 januari 2010¹, uit eigen middelen in de noodzakelijke verbeteringsmaatregelen. Dat past goed in de filosofie van sturing op afstand (outputsturing) waarbij vooraf bepaalde prestaties dienen te worden geleverd.

ProRail

De voorbereiding en uitvoering van de verschillende maatregelen is op dit moment nog in volle gang. Dit betekent dat de exacte hoogte van de investerings- en exploitatiekosten nog niet bekend is. De geplande investeringen bedragen in totaal circa 45 miljoen. Daarvan zal in 2010 naar verwachting tussen de 20 en 30 miljoen euro worden uitgegeven. Het betreft investeringen in nieuwe wisselverwarmingen en upgradering van bestaande wisselverwarmingsinstallaties en de monitoringssystemen hierop.

De eenmalige investeringsuitgaven voorziet ProRail in eerste instantie te dekken vanuit te verwachten aanbestedingsmeevallers op vervangingsinvesteringen. Indien dat in het verdere verloop van het jaar onvoldoende blijkt te zijn, zal in overleg met VenW door middel van herprioritering naar aanvullende dekkingsmogelijkheden worden gezocht.

De exploitatiekosten zullen naar verwachting uitkomen tussen de 6 tot 12 miljoen euro. De exacte hoogte van deze uitgaven is sterk afhankelijk van de mate waarin het winterse weer zich daadwerkelijk voor zal doen. Deze kosten omvatten namelijk ook de inzet van aannemersploegen en energieverbruik. De benodigde middelen die structureel nodig zijn in de exploitatiesfeer zullen worden gefinancierd uit een interne ProRail brede taakstellende bezuiniging op de exploitatiekosten.

NS

De voorbereiding en de uitvoering van de verschillende maatregelen is op dit moment nog in volle gang. Dit betekent dat de exacte hoogte van de investeringen nog niet bekend is. NS bekostigt de noodzakelijke investeringen voor de verhoging van de winterbestendigheid van het materieel geheel vanuit eigen middelen. In totaal investeert NS circa 50 miljoen euro.

Voor het verhogen van de bedrijfszekerheid van de treininstallaties wordt in 2010 10 miljoen euro besteed. Voor de complete vervanging van onderdelen is 40 miljoen euro gealloceerd welke deels in 2010 en deels volgend jaar zal worden ingezet.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Kenmerk 2157190.