

Herengracht 23
Postbus 16107
2500 BC Den Haag
telefoon (070) 888 12 12
fax (070) 888 12 80
www.ipo.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE



uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
13 juni 2017	---	MOB 08129/2017	29 juni 2017

onderwerp
Reactie op Visie en strategie toekomstbestendig onderhoud

Geachte

Het ministerie van IenM heeft met spoorpartners in de afgelopen maanden een visie opgesteld over de bekostiging van het beheer en onderhoud van het spoor, waaronder ook het regionaal spoor. We zijn als provincies blij met een dergelijke visie omdat deze ten doel heeft het beheer en onderhoud van het spoor efficiënter te laten plaatsvinden, met minder klanthinder. Aan de diverse werkgroepen hebben medewerkers van enkele provincies (Groningen, Overijssel, Gelderland) in de afgelopen maanden deelgenomen. Er is echter in het afgelopen proces dat deze visie heeft opgeleverd geen sprake geweest van vertegenwoordiging namens alle provincies of IPO. Met deze brief geeft het IPO een gezamenlijke reactie op de inhoud van de Visie en de (concept) Tweede Kamerbrief namens de provincies.

Uitgangspunten

De visie gaat uit van drie pijlers (klanthinder, financiën en betrouwbaarheid spoor) die in onderlinge samenhang worden bekeken om het beheer en onderhoud in de toekomst efficiënter te laten plaatsvinden. Een aantal zaken waar we als provincies ons in kunnen vinden:

- Meerjarig en integraal plannen (clusteren) van beheer en onderhoud, zodat er minder hinder voor de reiziger ontstaat en meer onderhoud met de nu/in de toekomst beschikbare middelen kan worden uitgevoerd. Een aantal provincies heeft ervaringen met dergelijke "trajectprogrammering" voor wegen waarmee kosten worden bespaard en (opeenvolgende) hinder wordt voorkomen.
- Naast kosten en kwaliteit is het voornemen om ook "beperking klanthinder" als weging te gebruiken bij het in de markt zetten van beheer en onderhoud bij aannemersbedrijven.
- Meer balans tussen veiligheid en beschikbaarheid spoor doordat regels inzake veiligheid bij beheer en onderhoud worden geëvalueerd en overbodige regelgeving wordt teruggebracht.

Bijlagen : geen

- Het nader uitwerken en uitproberen van deze uitgangspunten in de komende twee jaar, en middels pilots beproeven daarvan in de praktijk voordat er sprake is van daadwerkelijke invoering van de regels (voorzien per 2021).
- Betrokkenheid van de hele sector, waaronder dus ook de provincies bij de nadere uitwerking van de maakbaarheidsregels en hinderrichtlijnen: de regels die ten doel hebben een gezamenlijk gedragen besluit te nemen over de inrichting van beheer en onderhoud in komende jaren.

Echter wij zien ook risico's, te weten:

1. "Met name bij laag bereden spoor toont onderzoek aan dat spreidingsprincipes kunnen worden toegepast". Deze zin in de Visie roept vragen op en neemt onze zorg niet geheel weg. Volumes reizigersvervoer en type baanvakbelasting zouden bepalend gaan zijn voor de regimes van beheer en onderhoud: de decentrale overheden hebben eerder betoogd dat het niet de bedoeling kan zijn dat bij laag bereden spoor sprake is van (standaard) meer beheer en onderhoud tijdens bijvoorbeeld uren overdag. Er moet altijd sprake zijn van maatwerk. Zeker bij (merendeels) enkelspoor zijn de consequenties van afsluiten van het spoor (overdag) groot, ook bij lagere reizigersaantallen. Er zijn recente voorbeelden waaruit blijkt dat maatwerk een succes voor reizigers, aannemer én ProRail kan opleveren (bijvoorbeeld de avond buitendienststelling op Zwolle-Wierden).
2. Systematiek van de gebruiksvergoeding: onderdeel van de concept-kamerbrief is de verwijzing naar de implementatie van de EU Richtlijn 2012/34/EU. Deze richtlijn gaat uit van een andere opbouw van de gebruiksvergoeding spoor (via een vaste bijdrage VMT: Vergoeding Minimum Toegangspakket) en een variabele bijdrage via een nader te bepalen MARK-UP) waarmee een deel van het beheer en onderhoud wordt gefinancierd. De consequenties voor onze regionale vervoerders en impliciet ook de provincies (die veelal de gebruiksvergoeding hebben opgenomen in de concessie) zijn niet duidelijk. Waar gebruikersvergoeding geen onderdeel is van de concessie (opbrengstverantwoordelijke provincies) zijn de potentiële risico's direct voor de provincie. We gaan ervanuit dat er door wijziging van de systematiek (thans voorzien per 2019) geen sprake is van een verhoging van de nieuwe gebruiksvergoeding voor de regionale treindiensten.

Conclusie

De provincies zijn tevreden over de hoofdlijnen in deze Visie, in de zin dat integraal plannen, samenwerken en verdelen van de werkzaamheden ons aanspreken, vanuit kostenreductie en verminderen klanthinder. In de nadere uitwerking moeten decentrale overheden (bij voorkeur via het IPO) worden betrokken, omdat de inrichting van beheer en onderhoud spoor ook de decentrale overheden aangaat (wij zijn niet alleen opdrachtgevende overheden voor het regionale spoor maar in veel gevallen ook opdrachtgever aan ProRail). In de komende twee jaar moet duidelijk worden - bij het vaststellen van de nadere uitwerking en de ervaring met pilots - in hoeverre er voor decentrale overheden genoeg basis ligt voor het inwerking laten treden van deze nieuwe beheer en onderhoudregels per 2019. Wij gaan er tenslotte vanuit dat er door wijziging van de systematiek van de gebruiksvergoeding geen sprake is van een verhoging van gebruiksvergoeding voor de regionale treindiensten.

Met vriendelijke groet,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG

b/a 
mr. H.M. Meijdam
algemeen directeur