

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

649

Vragen van de leden **Van Gent** (GroenLinks) en **Roemer** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over dreigende ontslagen bij Strukton. (Ingezonden 22 oktober 2009)

1 Kent u het bericht «Honderden banen weg bij Strukton»?¹

2 Is het waar dat ProRail de achterstanden bij het aanbesteden van werk aan het spoor, die het de afgelopen jaren opliep, teniet heeft gedaan, en ligt ProRail op schema om ook het extra geld dat vrij komt in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord op tijd te besteden?

3 Kunt u aangeven wat er veranderd is in de beleidsvoering van ProRail, waardoor het kennelijk in korte tijd in staat is geweest om de achterstanden bij het aanbesteden weg te werken en zelfs projecten naar voren heeft kunnen trekken?

4 Hoe verklaart u dat, ondanks het vele werk dat er sowieso al was op het spoor en de extra financiële impuls van het kabinet, er toch een massaontslag in deze spoorsector dreigt?

5 Hoe hoog schat u het risico dat kostbare vakkennis, die in de nabije

toekomst nog hard nodig zal zijn om het spoor vitaal te houden, verdwijnt?

6 Deelt u de mening dat deze specifieke vakkennis behouden zou moeten worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid hierover in overleg te treden met de sector te gaan?

7 Wanneer zal de Kamer informatie ontvangen van het strategisch platform spooraannemers onder voorzitterschap van dhr. Ir. W.J. Jol?

¹ Nu.nl, 19 oktober 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 13 november 2009)

1 Ja.

2 Allereerst wil ik u verwijzen naar mijn brief van 9 april 2009. Zoals gemeld in deze brief geeft ProRail aan dat van achterstanden in onderhoud geen sprake is. De beschikbaarheid en veiligheid zijn op orde. Wel is afgelopen jaren sprake geweest van onderbesteding van het aan ProRail toegekende budget. De achtergronden daarvan heb ik in die brief toegelicht. In lijn daarmee heeft ProRail de reeksen voor het beheerplan 2010 gehard en laten auditen. Binnenkort zal ik u

informer over de uitkomsten daarvan. Verder heeft in het kader van de vitaliteit van de spoorsector ten opzichte van het BHP 2009 een versnelling plaatsgevonden. Zoals gemeld in mijn brief van 21 september ligt de uitvoering voor 2009 op schema. Dat geldt ook voor de uitvoering van het versnellingspakket. Het totale productievolume van ProRail in 2009 ligt exclusief het te realiseren aanbestedingsresultaat circa 8% boven het volume in 2008.

3 ProRail is al in 2007 een verbeterprogramma gestart gericht op het verbeteren van de financiële planning. In dat kader zijn maatregelen genomen om de financiële reeksen robuuster te maken. In het beheerplan 2009 was een herijking opgenomen van de financiële reeksen. In het beheerplan 2010 zijn deze verder gehard en geaudit. Zoals gezegd zal ik u binnenkort informeren over de uitkomsten daarvan. Voor functiehandhaving (regulier onderhoud) is vooral beter inzicht ontstaan in de benodigde reeksen. In het kader van het verbeterprogramma zijn de reeksen gehard. Prestaties worden geleverd tegen lagere kosten. Van achterstanden is geen sprake. Het pakket in het kader van de vitaliteit is

tot stand gekomen na uitgebreide analyse van de mogelijkheden daartoe en in overleg met de sector. Voor functiewijzing zijn in het BHP 2009 op onderdelen de financiële reeksen naar achteren geschoven. Dit is deels gemitigeerd door het pakket maatregelen in het kader van de vitaliteit. Ook deze maatregelen zijn tot stand gekomen na uitgebreide analyse van de mogelijkheden hiertoe.

4

Uiteraard vind ik het spijtig voor de betrokken werknemers van Strukton dat deze situatie zich voordoet. Ik heb van de spooraanneemers begrepen dat, naast de algemene economische situatie, de volgende factoren een rol spelen.

– Allereerst is sprake van grote prijsdruk bij de aanbesteding van het klein onderhoud via zogenaamde «Prestatiegerichte Onderhoudscontracten» (PGO). Bij PGO-contracten wordt het klein onderhoud stapsgewijs per contractgebied aanbesteed. In deze contractvorm zijn de prestaties uitgangspunt en krijgen de aannemers meer verantwoordelijkheid om zelf te optimaliseren. ProRail geeft aan dat deze aanbestedingen sinds 2000 zorgvuldig zijn voorbereid in overleg met de aannemers. Dit in lijn met de geldende regelgeving.

– Als tweede reden wordt genoemd de afbouw van het volume aan spoorprojecten als gevolg van de afbouw van de HSL-Zuid en de Betuweroute. ProRail geeft aan dat op het gebied van nieuwe projecten er binnen redelijke termijn tal van grote spoorprojecten aankomen, zoals de bovenbouw Hanzelijn, Vleugel, Sporen in Arnhem, vervolg Havenspoorlijn en uit het Herstelplan Spoor 2e fase projecten, als Tilburg, Zwolle, Den Bosch en op termijn SAAL en PHS. Wel is het zo dat het hoge volume vanuit de megaprojecten Betuweroute en HSL-Zuid er niet meer is, nu deze projecten zijn afgerond. Dit alles tegen de achtergrond van het stijgend volume zoals gemeld in het antwoord op vraag 2.

– Ten derde komen er meer spelers op de markt. Zo is het aantal door ProRail erkende aannemers voor de PGO-contracten toegenomen van drie naar vijf.

In reactie op het mediabericht wil ik nog benadrukken dat het voor mij

noch voor ProRail aan de orde is om de huidige kwaliteit op het spoor terug te brengen. ProRail geeft aan dat de kwaliteit minimaal wordt gehandhaafd en op diverse punten verbeterd in de aanbestedingen voor klein onderhoud.

5

Ik hecht veel waarde aan continuïteit en vitaliteit van de sector. Dit mede met het oog op de toekomstige forse uitbreidingen van het spoor. Ik wil daarbij echter niet in de verantwoordelijkheid van de sector treden en interveniëren in de markt. Ik vind het daarom goed dat het overleg hierover is opgepakt door de sector in een taakgroep. Dit conform de motie Cramer. In het antwoord op vraag 7 ga ik nader in op het functioneren van de taakgroep.

6

Zie mijn antwoorden op vraag 5 en vraag 7.

7

Ik neem aan dat u doelt op de taakgroep uit de motie Cramer, zoals die door de sector wordt ingevuld. Zoals gezegd wil ik niet interveniëren in de markt en vind ik het daarom belangrijk dat de sector dit zelf heeft opgepakt. Ik hecht aan vitaliteit en continuïteit in de sector. Vanuit mijn opdrachtgevende en toezichhoudende rol richting ProRail houd ik daarbij nadrukkelijk wel de vinger aan de pols. Over het functioneren van de taakgroep heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 21 september 2009. Zoals gemeld in die brief is sinds begin 2009 er naast het al bestaande Operationeel Platform Overleg het Strategisch Platform Overleg Spooraanneemers ingesteld. ProRail heeft Wim Jol, voormalig algemeen directeur van Movares, gevraagd als onafhankelijke voorzitter van dit overleg op te treden.

Zowel ProRail als de spooraanneemers hebben aangegeven dat de taakgroep het juiste platform is om de problematiek gezamenlijk op te pakken. ProRail geeft aan dat in het overleg van 22 oktober de spooraanneemers hun tevredenheid hebben geuit over de dit jaar uitgevoerde versnellingsmaatregelen en ook hebben ook gezegd tevreden te zijn over de wijze waarop de betrokken partijen samen vooruitblikken op de werkvolumes

en vertrouwen hebben in de betrouwbaarheid van de getallen. Om nog meer inzicht te krijgen in het functioneren van de taakgroep heeft de DG Mobiliteit recent overleg gehad met de spooraanneemers. Daaruit blijkt dat de spooraanneemers 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 spooraanneemers zo snel mogelijk resultaat willen zien. Ik heb ProRail gevraagd samen met de spooraanneemers, in het strategisch overleg, hieraan invulling te geven.