

Bijlage 3

Antwoorden op de aanvullende vragen van de heer Cramer gesteld op 10 februari 2009.

1. Kent u het bericht “ProRail versnelt spoorprojecten”? 1)

1. Ja, ik ken dat bericht.

2. Kent u de brief van ProRail aan Bouwend Nederland ten aanzien van het werkvolume d.d. 19 januari 2009? 2) Bent u van oordeel dat het beeld uit de brief overeenstemt met het beeld dat tot nog toe - in antwoord op eerdere vragen op dit punt bestond? 3)

2. Ja, ik ken de betreffende brief. De brief bevat een overzicht van het marktvolume voor sporaannemers. Het overzicht laat zien dat in de periode 2007-2009 sprake is van een lager volume. Dit beeld komt overeen met het beeld zoals beschreven in de brief. In de grafiek is zichtbaar dat deze betrekking heeft op zowel functiehandhaving als functiewijziging. De fluctuaties in functiewijziging worden mede veroorzaakt door afloop van grote projecten zoals HSL, Betuweroute en Amsterdam-Utrecht en de planning van nieuwe aanlegprojecten.

3. Deelt u de mening dat het dreigende inkrimpen van spoorwerkbedrijven komt door de kredietcrisis? Of bent u van mening dat is de oorzaak onderuitputting betreft, die veroorzaakt is door ProRail zelf?

3. Feit is dat de procesaannemers in deze sowieso al lastige tijden, worden geconfronteerd met minder vraag naar werk. Zoals in de brief al aangegeven is de onderbesteding van het onderhoudsbudget het gevolg van vertraging in de uitvoering van de werkzaamheden en van efficiënter werken. Dit efficiënter en slimmer werken is in lijn met de met ProRail afgesproken efficiëncytaakstellingen. Daarnaast heb ik ProRail gevraagd werkzaamheden naar voren te halen. Ik hecht aan behoud van kennis en werkgelegenheid in Nederland en constateer dat ProRail met de aannemers hieraan werkt en eerste stappen heeft gezet. Ik vind het ook van belang dat dit proces wordt voortgezet en zal leiden tot aanvullende afspraken.

4

Hoe verhoudt de 10 miljoen euro extra onderhoud aan het spoor voor de komende zes maanden zich tot de in de genoemde brief gesignaleerde onderuitputting? Deelt u de mening dat er geen sprake is van extra geld maar van reeds gereserveerd geld en dat er nog steeds sprake is van onderuitputting?

Zoals uit de brief blijkt is er afgelopen jaren sprake geweest van onderbesteding en heb ik met ProRail gesproken over het alsnog naar voren halen van maatregelen. De door u genoemde € 10 mln is onderdeel van dat bredere pakket maatregelen. Voor een toelichting op de onderbesteding en de oorzaken daarvan wil ik u verwijzen naar de brief.

5

Klopt de analyse dat er wederom sprake is van dreigende onderuitputting in 2009 en 2010, terwijl dit volgens de voorspellingen net de 'magere jaren' dreigen te worden? Deelt u de mening dat in 2009, op basis van het geschat aanbestedingsresultaat, het marktvolume ten opzichte van 2008 zal afnemen en er hierdoor sprake is van oplopende achterstanden?

5. In de brief heb ik een analyse gegeven van de oorzaken van de onderbesteding op het reguliere onderhoud. De belangrijkste oorzaken zijn het efficiënter en slimmer werken en het later uitvoeren van werkzaamheden, met name door een herijking van de voor Mistral opgenomen financiële reeks. Die herijking heeft ook effect op het volume in 2009 en 2010. Verder wil ik niet vooruitlopen op de in de brief genoemde audit naar de financiële reeksen en de efficiency. Ik vind het nu vooral van belang, gegeven het belang van een vitale sector, dat ProRail waar mogelijk maatregelen naar voren haalt. Zoals ik in de brief heb gemeld heeft ProRail in overleg met de sector daartoe al een eerste stap gezet. Ik heb ProRail dringend verzocht dat proces te continueren om te komen tot aanvullende mogelijkheden van versnelling. Ik wil nogmaals benadrukken dat ProRail heeft aangegeven dat weliswaar sprake is van onderbesteding maar dat geen sprake is van onderhoudsachterstand. ProRail heeft aangegeven dat de vereiste kwaliteit is gewaarborgd. Voor de aanbestedingsresultaten geldt dat het realiseren hiervan per definitie niet kan leiden tot verdere achterstanden omdat de werkzaamheden gerealiseerd zijn maar tegen lagere kosten. Het realiseren van aanbestedingsresultaten is in lijn met de afspraken die ik daarover met ProRail heb gemaakt. Verder wil ik nog verwijzen naar mijn antwoord op vraag 2.

6

Deelt u de zorgen van hen die stellen dat er bij ProRail onvoldoende capaciteit aanwezig is om de door ProRail in de brief beoogde versnelling in de aanbesteding te bereiken? Zo ja, welke stappen neemt u om deze problemen op te lossen? Acht u de door ProRail gesuggereerde concrete maatregelen zodanig substantieel dat deze een adequate reactie mogen heten op de in de spoorsector bestaande problemen?

6

Voor het antwoord op deze vraag wil ik u graag verwijzen naar de reactie op aanbeveling 6 uit het rapport van de ChristenUnie 'Slimmer, Sneller en Zuiniger op het Spoor' in bijlage 2 bij deze brief.

7

Wanneer bent u voornemens een onafhankelijke taakgroep vitaliteit spoorsector (met betrokkenheid van vervoerders, spooraanneemers, vakbonden en het ministerie) in het leven te roepen en daarmee uitvoering aan de door de Kamer aanvaarde motie Cramer c.s. (31 700 XII nr. 36) te geven?

Voor het antwoord op deze vraag wil ik u verwijzen naar paragraaf 3 in de brief.