

**Bijlage: stand van zaken opvolging aanbevelingen Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (februari 2013)**

Thema	Aanbeveling	Reactie kabinet d.d. 8 juni 2012 (verkort weergegeven)	Stand van Zaken
<b>Visie, Regie en Ordening</b>	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.	Overgenomen	Deze aanbeveling is opgepakt in het kader van het traject van de Lange Termijn Spooragenda. Zie ook kamerbrieven TK, 2012-2013, 29 984, nrs. 313, 334 en 384.
	2. De minister van Infrastructuur en Milieu moet haar systeemverantwoordelijkheid waarmaken en een stevigere, samenbindende positie innemen in de aansturing van de spoorsector.	Overgenomen	Idem als 1.
	3. De minister moet zijn / haar kennispositie verstevigen	Overgenomen	Idem als 1.
	4. 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.	Overgenomen	Idem als 1.
	5. De minister dient de vervoerconcessie en de vervoerplannen effectiever te gebruiken als sturingsmiddel.	Hoofdlijn overgenomen	Deze aanbeveling is opgepakt in het kader van het traject van de Lange Termijn Spooragenda waarbinnen ook het nieuwe sturingsinstrumentarium wordt uitgewerkt. Dit vormt o.a. input voor de nieuwe vervoer- en beheerconcessie per 2015
	6. Onderzoek de mogelijkheden om de gebruiksvergoeding voor het spoor te verhogen naar een meer kostendekkend niveau.	IenM onderzoekt mogelijke ruimte in de Nederlandse markt.	Dit onderzoek loopt; afronding juni 2013. Uitkomsten worden meegenomen in uitwerking van het nieuwe sturingsinstrumentarium binnen het traject van de Lange Termijn Spooragenda en de uitwerking van het Aanvalsplan Goederenvervoer.
	7. De minister dient de beheerconcessie en de beheerplannen effectiever te gebruiken als sturingsmiddel.	Hoofdlijn overgenomen	Idem als 5.
	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.	Hoofdlijn overgenomen	Idem als 5.
	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 spoorwegnet op de lange termijn wordt gewaarborgd.	Hoofdlijn overgenomen	Idem als 5.

<p><b>Visie, Regie en Ordening</b></p>	<p>10. 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>11. ProRail dient opvolging te geven aan de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over interne sturing en beheersing.</p> <p>12. Het kabinet dient in overweging te nemen om het aandeelhouderschap van NS wederom te beleggen bij de minister van Infrastructuur en Milieu.</p> <p>13. 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>ProRail neemt deze aanbeveling over.</p> <p>ProRail neemt deze aanbeveling over</p> <p>Aanbeveling wordt aangehouden tot na gereedkomen Lange Termijn Spooragenda en vaststelling implicaties Ordening.</p> <p>Overgenomen.</p>	<p>ProRail is actief met deze aanbeveling bezig. In het kader van haar strategische personeelsplanning vormt kennisborging een continue aandachtspunt</p> <p>Deze aanbeveling is geïmplementeerd. Maatregelen zijn inmiddels getroffen conform de bestuurlijke reactie van ProRail aan de Rekenkamer d.d. 26 september 2011.</p> <p>Deze aanbeveling wordt onderzocht binnen het traject van de Lange Termijn Spooragenda waarbinnen ook de implicaties op de ordening worden bepaald.</p> <p style="text-align: center;">Idem als 12.</p>
--	---	--	--

Thema	Aanbeveling	Reactie Kabinet d.d. 8 juni 2012 (verkort weergegeven)	Stand van Zaken
<p><b>Inzet spoorbudget</b></p>	<p>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.</p>	<p>Overgenomen. 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In het Beheerplan 2013 van ProRail zullen zowel gegevens inclusief BTW als exclusief BTW worden opgenomen.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- In de begroting zullen de middelen voor ProRail en niet-ProRail apart zichtbaar worden gemaakt.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Daarnaast wordt met ingang van het jaarverslag IenM over 2011 de volgende informatie in het jaarverslag opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een paragraaf waarin de financiële gegevens van ProRail zijn opgenomen;</li> <li>- een tabel waaruit de aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van ProRail blijkt.</li> </ul>	<p>Deze aanbeveling is grotendeels geïmplementeerd. Onderstaand wordt hierop ingegaan per aangekondigde maatregel.</p> <p>Gereed. Verwerkt in Beheerplan 2013</p> <p>Gereed. Zie ook Begroting 2013</p> <p>Gereed. Zie ook Begroting 2013</p> <p>Gereed. Zie ook Begroting 2013</p> <p>Overleg hierover loopt nog, mede in relatie tot hoe hiermee bij andere modaliteiten wordt omgegaan.</p> <p>Gereed. Zie ook Jaarverslag 2011</p> <p>Gereed. Zie ook Jaarverslag 2011</p>

Thema	Aanbeveling	Reactie Kabinet d.d. 8 juni 2012 (verkort weergegeven)	Stand van Zaken
<p><b>Inzet spoorbudget</b></p>	<p>15. De minister van IenM dient de Tweede Kamer beter te informeren over de begrotingsmutaties in de spoorsector, zowel financieel als inhoudelijk.</p> <p>16. 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 dubbelstellingen en mutaties bij suppletore wetten te worden verrekend.</p> <p>17. Informeer de Tweede Kamer tijdig en op heldere wijze over belangrijke scope- en strategiewijzigingen binnen prioritaire projecten (zoals Mistral en BB21).</p> <p>18. Bouw een doelmatigheidsprikkel in voor ProRail door efficiencyresultaten niet af te romen maar beschikbaar te laten voor ProRail.</p>	<p>Overgenomen. In lijn hiermee worden de volgende maatregelen getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de verschillende documenten in de begrotingscyclus worden significante kasschuiven en begrotingsmutaties beter inzichtelijk en traceerbaar gemaakt</li> <li>- 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.</li> <li>- 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 werkterrein van IenM. Daarbij worden de modaliteiten weg, spoor en openbaar vervoer aparte artikelonderdelen, zodat de aansluiting met het Infrastructuurfonds beter wordt.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Deze toezegging is gestand gedaan in het Jaarverslag 2011, dat op 16 mei 2012 is verschenen.</p> <p>Adequaat informeren Tweede Kamer is stand beleid.</p> <p>Deze doelmatigheidsprikkel is voor beheer en instandhouding in de huidige praktijk al ingebouwd in het systeem van begroten, beschikken en betalen.</p>	<p>Deze aanbeveling is geïmplementeerd. Onderstaand wordt hierop ingegaan per aangekondigde maatregel.</p> <p>Gereed. Vormt onderdeel reguliere begrotingscyclus</p> <p>Gereed. Zie ook Jaarverslag 2011</p> <p>Gereed. Zie ook Begroting 2013</p> <p>Gereed. Zie ook Jaarverslag 2011</p> <p>Gereed. Zie ook Jaarverslag 2011</p> <p>On going</p> <p>Gereed.</p>

Thema	Aanbeveling	Reactie Kabinet d.d. 8 juni 2012 (verkort weergegeven)	Stand van Zaken
<b>Trein beveiliging</b>	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.	Hoofdlijn aanbeveling overgenomen.	Principebesluit is genomen. Tevens onderdeel Regeerakkoord Rutte II. Stapsgewijze invoering vindt plaats aan de hand van de Roadmap ERTMS. Railmap v1.0 is op 13 februari 2013 aan de Kamer gezonden (TK, 2011-2012, 29 984, nr. 385)
	20. Kies voor implementatie van ERTMS Level 2 op het hoofdrailnet, gefaseerd in de tijd.	Hoofdlijn aanbeveling overgenomen. Uitwerking vormt onderdeel van Railmap ERTMS	Idem als 19.
	21. Investeer met onmiddellijke ingang niet meer in nieuwe relaisinterlockings, maar uitsluitend in elektronische varianten waarop eventueel later eenvoudig ERTMS kan worden geïnstalleerd.	Aanbeveling wordt aangehouden totdat de nadere uitwerking van de Railmap ERTMS gereed is.	Idem als 19.
	22. Streef bij vervanging van interlockings naar de laagste totale kosten voor het eindbeeld, inclusief modernisatie plus migratie naar ERTMS.	Hoofdlijn aanbeveling overgenomen. Uitwerking vormt onderdeel Railmap	Idem als 19.
	23. Investeer niet verder in kortetermijnoplossingen zoals Kort Volgen. <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Ga wel door met besturingsinstrumenten voor de verkeersleiding om dynamisch treinen te plannen en te besturen.</li> <li>b. Ga ook door met de ontwikkeling van Robuust Spoor en ontvlechting.</li> </ul>	Aanbeveling deels overgenomen. Op 28 april 2011 is de motie Slob aangenomen <sup>1</sup> , 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 kort ingaan op de wijze waarop in het vervolg zal worden omgegaan met Kort Volgen.	Kamerbrief inzake Kort Volgen is naar de Kamer verzonden (TK, 2012 -2013, 32 404, nr. 58)
24. Neem in Europees verband weer een voorttrekkersrol om te zorgen voor maximaal rendement uit reeds gemaakte investeringen voor ERTMS.	Nederland is reeds dit moment op diverse fronten actief is als het gaat om ERTMS. Ontwikkelingen worden ihkv Railmap nauw gevolgd.	Idem als 19.	

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 41  
IENM/BSK-2013/32851

Thema	Aanbeveling	Reactie Kabinet d.d. 8 juni 2012 (verkort weergegeven)	Stand van Zaken
<b>Onderhoud</b>	<p>25. Voorkom dat oplopende leeftijd van de infrastructuur tot onveiligheid leidt, door te sturen op resterende levensduur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>b. ProRail dient uit te gaan van de life cycle cost door onder meer direct bij investeringen inzichtelijk te maken welke materialen er met welke levensduur gebruikt worden.</li> <li>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.</li> </ul>	<p>Overgenomen. 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>ProRail stuurt conform aanbeveling op resterende levensduur. Uiteraard geschiedt dit binnen heldere kaders voor de kwaliteit en de veilige bereikbaarheid van het spoor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. ProRail vervangt delen van de infra obv levensduur/LCC afwegingen.</li> <li>b. ProRail werkt conform aanbeveling. Leidt tot gebruik van producten die ofwel langer meegaan dan wel minder onderhoud behoeven.</li> <li>c. Het verbeteren van de life cycle cost van de infrastructuur wordt bereikt door in de nieuwe contractering expliciete eisen ten aanzien van de duurzaamheid van de infra op te nemen, zodat het optimaal en rendabel gebruik maken van de mogelijke levensduur van infrastructuur wordt bevorderd. Binnen de klassieke OPC contracten is sprake van te beperkte verbeterprijkkels ter bevordering van de LCC. Om te zorgen voor meer prestatie indicatoren en de juiste prikkels tav kwaliteit, veiligheid en beschikbaarheid is prestatie gericht onderhoud ontwikkeld. In PGO contracten specificceert ProRail tevens duurzaamheidseisen (voorkomen van onnodige slijtage). Op die manier optimaliseert PGO de LLC.</li> </ul>
	<p>26. 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>	<p>Overgenomen.</p>	<p>Deze aanbeveling is een belangrijk aandachtspunt voor ProRail in onder meer het contracteren van de aannemers. Prorail heeft in haar eisenpakket verwerkt dat aannemers actueel inzicht bieden over de staat van het spoor. Verder wordt bij het vijfjaarlijks opnieuw contracteren door alle biedende aannemers afzonderlijke een inspectie gedaan om de staat van het contractgebied uitgebreid te beoordelen. Deze inspecties tezamen worden door ProRail beoordeeld en gebruikt als nulmeting van het onderhoudscontract.</p>

<p><b>Onderhoud</b></p>	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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> <p>27. 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>Overgenomen. In de begeleidende Kamerbrief in paragraaf 5 heb ik geschetst dat ik dit in 2013 voor de 1<sup>e</sup> maal onder leiding van de Inspectie Leefomgeving en Transport ga laten uitvoeren.</p>	<p>a. De afgelopen jaren heeft ProRail de periode die de aannemer had om het register bij te werken na werkzaamheden steeds verder ingekort. Inmiddels is in het werkproces vastgelegd van alle lopende contracten dat werkzaamheden eerst dienen te worden verwerkt in de objectregistratie (die input vormt voor het activaregister) alvorens het onderhouden stuk spoor weer in dienst kan worden genomen.</p> <p>b. Deze aanbeveling is verankerd in de aanbestedingsdocumenten. Aannemers krijgen altijd een volledige uitdraai van de objectregistratie. Daarbij (zoals hierboven beschreven) krijgen aannemers vóór het doen van een bieding inzicht in het spoor door er zelf een inspectie te doen. Ook werken aannemers en ProRail aan een gezamenlijke database die stapsgewijs ontwikkeld wordt.</p> <p>c. Deze aanbeveling zal worden meegenomen in het kader van het voorbereiden van de nieuwe beheerconcessie. Ik zal me hierover tevens door de Inspectie laten adviseren.</p> <p>Dit onderzoek zal in 2013 plaatsvinden.</p>
-------------------------	---	--	--

Thema	Aanbeveling	Reactie Kabinet d.d. 8 juni 2012 (verkort weergegeven)	Stand van Zaken
<b>Onderhoud</b>	<p>28. ProRail dient de bestaande onderhoudsketen te optimaliseren en te zorgen voor de juiste prikkels voor onderhoud.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Maak de onderhoudscontractgebieden voor klein onderhoud groter en laat deze waar mogelijk (bij het hoofdnets lastiger) synchroon lopen met de gebieden van de verschillende vervoerders.</li> <li>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.</li> <li>c. Spreidt de projectmatige opdrachten (groot onderhoud en vernieuwing) gelijkmatiger over het jaar.</li> </ul> <p>29. 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>Overgenomen.</p> <p>Overgenomen. 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 geobjectiveerd 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>	<p>ProRail heeft deze aanbeveling opgepakt in overleg met marktpartijen. Verbeteringen die goed zijn voor efficiënt ketenmanagement worden doorgevoerd. Met de marktpartijen wordt regelmatig overleg gevoerd over de onderhoudscontracten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bij de overgang van de klassieke OPC contracten naar de prestatiegerichte onderhoudscontracten bekijkt ProRail de optimale grootte van de gebieden. Tot op heden zijn PGO gebieden dan ook groter dan de OPC gebieden.</li> <li>b. In de prestatie gerichte contracten biedt ProRail de aannemers de ruimte om naar eigen inzicht zo efficiënt mogelijk het onderhoudsproces in te richten. Dat past binnen het principe dat ProRail als opdrachtgever toetst op kwaliteit en resultaat, en de wijze waarop overlaat aan de aannemers zelf.</li> <li>c. ProRail en aannemers vinden dit een belangrijk punt en zijn hierover in gesprek.</li> </ul> <p>De Inspectie is naar aanleiding van haar quick scan een nader onderzoek gestart naar de PGO-contracten. Dit onderzoek komt in het najaar beschikbaar en zal als nulmeting dienen voor de evaluatie van de effecten van de PGO-contracten in 2015.</p>