

President-directeur van ProRail, Marion Gout:

“Spooraannemers zijn voor ProRail van levensbelang”

President-directeur Marion Gout-van Sinderen van ProRail wil dat er in 2015 geen verwijtbare storingen meer zijn aan de spoorinfra. Dat is nog een hele weg te gaan, maar ze gelooft erin.

Een meer efficiënte planning van de werkzaamheden is ook een ambitie. En een open dialoog met de sporaannemers.

Hoe kijkt u tegen de sporaannemers aan?

“Onze kerntaak is het 24/7 leveren van een veilig en betrouwbaar spoor. Voor ProRail zijn de sporaannemers letterlijk van levensbelang voor het neerzetten van het product dat wij leveren aan onze klanten: de reizigers- en goederenvervoerders. Een goede samenwerking met de aannemers is heel erg belangrijk. Ik hecht dan ook veel belang aan interactie en overleg. Ik wil precies weten wat er buiten goed gaat, en wat minder goed.”

Wat verwacht u van de sporaannemers?

“Om te beginnen dat ze het contract dat ik met ze heb afgesproken heel goed uitvoeren. Maar wat ik ook heel belangrijk vind, en daar moeten wij echt voor openstaan, is dat wij gevraagd en ongevraagd advies krijgen van de sporaannemers. Het werken volgens de nieuwe PGO-contracten vereist van de sporaannemers meer eigen initiatief, flexibiliteit en verantwoordelijkheid. Dat is een positieve zaak. Ik verwacht ook dat ze met suggesties en voorstellen komen waar wij wat aan hebben. Ik geloof in de open dialoog.”

Gebeurt dat voldoende?

“We willen het in elk geval extra stimuleren. In het programma 2012-2015 staan onze ambities voor de komende drie jaar. Dit concept gaan we voorleggen aan

alle partijen waar we mee samenwerken, dus ook aan het strategisch overleg met de sporaannemers. Wij willen van hen weten: ‘Wat vinden jullie ervan, wat kunnen jullie hieraan bijdragen?’”

Hoeveel regelruimte heeft de aannemer bij het uitvoeren van PGO-contracten?

“Als je een defect tegenkomt dat niet in je contract staat, maar wat wel cruciaal is voor een goed functionerende infrastructuur, dan is het belangrijk dat je dat bespreekt en dat je dat in goed overleg oppakt. Als het om een grote vernieuwing gaat zal de aanbesteding uiteraard in concurrentie gebeuren.”

En hoe zit het met het krijgen van een extra buitendienststelling voor dat werk?

“Dat is het grote dilemma van ProRail. Wij willen een storingsvrije infrastructuur beschikbaar stellen aan de vervoerders. Maar het moet tegelijkertijd ook goed onderhouden en gerepareerd worden, en dat kan niet altijd in de uren die we nu ’s nachts hebben. We realiseren ons ook dat dat steeds meer belastend wordt voor de mensen die buiten werken. Er zullen de komende jaren meer buitendienststellingen zijn dan de reiziger lief is want er staan veel spoorvernieuwingen op stapel. Het is van belang om daar goed over te communiceren.



Fotograaf: Kick Smets

Momenteel doen we dat met advertenties in de dagbladen. Deze zijn in lijn met die van Rijkswaterstaat ‘Van A naar Beter’ over de verbouwing van ons wegennet. We hopen dat deze advertenties niet alleen op ons maar ook op de aannemers een positieve uitstraling hebben. We communiceren: ‘We doen dit voor u, het spoor wordt er beter van!’”

Ziet u mogelijkheden om meer dagwerk te creëren?

“Dat zal heel moeilijk worden. Zeker als we in de toekomst op bepaalde trajecten hoogfrequent spoor gaan invoeren. Daar is het uitgesloten dat je overdag nog aan het spoor kunt werken.

We kijken wél of we de nachtelijke uren beter kunnen benutten. Uit een analyse in 2011 is gebleken dat dat nu vaak niet het geval is, het kan allemaal veel efficiënter. Daar kijken we heel kritisch naar. We hebben afspraken met vervoerders om de laatste ritten een keer te laten vervallen, zodat er een grotere tijdsspanne beschikbaar komt. De nachten worden opgerekt. De sporaannemer kan dan iets eerder beginnen en daardoor meer werk verzetten.”

En kunnen de werkzaamheden niet beter gespreid worden over het hele jaar?

“Ja, absoluut. We zijn in 2011 begonnen om het uitvoeren van het werk los te koppelen van de begrotingsafspraken. Vanaf april plannen we het werk zwaarder in, zodat we later in het jaar niet in de problemen komen. Dat gebeurde in het verleden minder. Waar we ook naar kijken, is of projecten niet nog beter met elkaar gecombineerd kunnen worden. Dus over een grotere periode naar de verwachte werkzaamheden kijken en deze bij elkaar inplannen. Waarbij we wel moeten uitkijken dat er niet te veel partijen tegelijk aan het werk zijn. Ze moeten elkaar niet voor de voeten lopen.”

Heeft u nog een boodschap voor de medewerkers van Strukton Rail?

“Zij zijn het kloppend hart van ProRail. Iedereen in de trein moet zich realiseren dat er keihard wordt gewerkt door de sporaannemer. Ook in erbarmelijke omstandigheden. Ik heb veel respect voor deze mannen die dit zware werk uitvoeren, bij nacht en ontij.”