

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 163

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2008

Op 23 oktober 2008 ontving ik het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat om een reactie te geven op de op 22 oktober 2008 gepubliceerde resultaten van het onderzoek door FNV Bondgenoten over het spooronderhoud. Op 28 oktober 2008 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik deze onderzoeksresultaten eerst wil bespreken met de spoorsector voordat ik een reactie daarop stuur naar uw Kamer¹. Inmiddels heb ik zowel van ProRail als van de Inspectie Verkeer en Waterstaat een reactie ontvangen en informeer ik u als volgt.

Het onderzoek van FNV Bondgenoten komt tot de volgende vier conclusies:

1. FNV Bondgenoten concludeert dat er onvoldoende tijd voor onderhoud beschikbaar is. Dit zou mede veroorzaakt worden door het beslag dat de vervoerders leggen op de beperkt aanwezige spoorcapaciteit.
2. FNV Bondgenoten concludeert dat er steeds minder mensen in de Railinfra-sector willen werken. Dit zou mede veroorzaakt worden door de toename van de hoeveelheid nachtwerk.
3. FNV Bondgenoten concludeert dat de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur afneemt. Dit zou mede veroorzaakt worden door de beperkte voor onderhoud beschikbare spoorcapaciteit, door het steeds verder afnemende aantal mensen dat in de Railinfra-sector wil werken en door het afnemende kennisniveau van hen.
4. FNV Bondgenoten concludeert dat het nodig is om meer en langere buitendienststellingen te plannen en dat deze bovendien op andere momenten dan 's nachts en in de weekenden moeten plaatsvinden. Dit zou nodig zijn om de hierboven genoemde drie gesignaleerde problemen (onvoldoende tijd, minder mensen en afnemende kwaliteit) op te lossen.

Op basis van de ontvangen informatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat alsook die van ProRail, herken ik wel een aantal van de door FNV Bondgenoten genoemde zorgpunten, maar kan ik mij niet vinden in de belangrijkste conclusies van het onderzoek. Hieronder ga ik nader in op

¹ Brief «Resultaten onderzoek FNV Bondgenoten Spooronderhoud», (29 984-155).

elk van deze punten, mede op basis van de reacties van ProRail en van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Voor onderhoud beschikbare tijd en spoorcapaciteit

Over het spanningsveld tussen tijd en spoorcapaciteit ten behoeve van vervoer enerzijds en onderhoud anderzijds heb ik uw Kamer bij verschillende eerdere gelegenheden geïnformeerd. In het bijzonder verwijs ik hierbij naar mijn brief over het capaciteitsverdelingsproces 2009¹, mijn antwoorden op vragen van het lid Cramer over achterstanden bij het spooronderhoud² en mijn brief over Trein Vrije Periodes³ (TVP's).

Ik heb daarin onder andere aangegeven dat ProRail steeds meer overgaat op maatwerk-afspraken met spooraannemers en vervoerders, zodat door goed samen te werken een optimaal resultaat bereikt kan worden. Het is daarbij niet zo dat, zoals FNV Bondgenoten stelt, «het onderhoud het altijd aflegt van het vervoer». ProRail verdeelt na overleg met vervoerders de schaarse capaciteit tussen beheer en verkeer met een optimaal evenwicht tussen enerzijds zoveel mogelijk treinverkeer voor reizigers en goederen en anderzijds een veilige en betrouwbare infrastructuur alsook een veilige werkplek voor baanwerkers. De capaciteitsverdeling vindt plaats op basis van niet-discriminerende regels en, zoals ik onder andere in mijn brief over het capaciteitsverdelingsproces 2009 heb aangegeven, vinden er in 2009 meer onderhoudswerkzaamheden plaats in buitendienststellingen. Ook wordt de onderhoudsroostersystematiek verbeterd door de duur van de nachtelijke buitendienststellingen in overleg met vervoerders te optimaliseren en door nauwgezet, samen met de spooraannemers, te kijken welke onderhoudswerkzaamheden in de verschillende TVP's kunnen plaatsvinden. Zodoende neemt ProRail gerichte maatregelen om TVP's zo effectief en efficiënt mogelijk te benutten. Overigens zijn er meer TVP's beschikbaar dan vanuit onderhoudsoogpunt noodzakelijk is vanwege de door vervoerders gewenste duidelijkheid van de dienstregeling voor treinreizigers.

Een specifiek punt in de onderzoeksrapportage van FNV Bondgenoten betreft het percentage voor onderhoud geplande onttrekkingen («geplande niet-beschikbaarheid»). FNV Bondgenoten stelt dat dit in 2007 nog 0,6% was en in 2008 0,3% zal worden. In 2007 was dit echter ook al 0,3%, en in de komende jaren zal dit op datzelfde gelijkblijvend niveau gehandhaafd blijven. Er is dus geen sprake van deze door FNV Bondgenoten veronderstelde reductie van voor onderhoud geplande onttrekkingen.

FNV Bondgenoten stelt bovendien dat deze 0,3% voor onderhoud geplande onttrekkingen te weinig zou zijn omdat ProRail zelf statistisch berekend zou hebben dat hiervoor tussen 0,304% en 0,386% nodig zou zijn. ProRail heeft mij echter geïnformeerd dat deze laatste, hogere percentages betrekking hebben op reserveringen voor spooronderhoud, die in een vroeg stadium gedaan worden en nog aanzienlijke reserves bevatten. Wanneer na aanbesteding van de onderhoudswerkzaamheden duidelijker wordt hoeveel tijd daadwerkelijk nodig is, wordt de niet benodigde reservetijd «teruggegeven» aan de vervoerders. ProRail geeft aan dat de praktijk leert dat dan uiteindelijk daadwerkelijk slechts 0,3% nodig blijkt te zijn.

¹ Brief «Capaciteitsverdelingsproces 2009», (29 984-149).

² Brief «Kamervragen», 29 september 2008 (Aanhangsel Handelingen nr. 147, vergaderjaar 2008–2009).

³ Brief «Trein Vrije Periodes», (29 984, nr. 151) 2 oktober 2008.

In de hierboven aangehaalde brieven aan uw Kamer heb ik overigens aangegeven dat innovatieve nieuwe technieken een bijdrage leveren aan het verbeteren van de efficiency van het spooronderhoud. Hierdoor is minder tijd en spoorcapaciteit voor onderhoud nodig bij gelijkblijvend, en soms zelfs hoger, kwaliteitsniveau. Enkele voorbeelden hiervan zijn het

gebruik van mobiele werkplaatsen, videoschouwtreinen en handheld terminals (Betuweroute). Ik stimuleer dergelijke innovaties van harte.

Mede op basis van de reacties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en van ProRail deel ik de hier besproken conclusie van FNV Bondgenoten niet, maar concludeer ik dat er voldoende tijd en spoorcapaciteit beschikbaar is voor spooronderhoud. Wel wordt met de toegenomen groei de spanning in toenemende mate zichtbaar in de capaciteitsverdeling tussen de benodigde tijd voor onderhoud en de wensen van de vervoerders. Gezien de uitkomsten van het capaciteitsverdelingsproces in de afgelopen jaren vertrouw ik er op dat de verschillende organisaties in de spoorsector door goede samenwerking, maatwerk en voortvarende innovatie in staat blijven om met dit spanningsveld zodanig om te gaan dat zoveel mogelijk van de gewenste groei van het spoorvervoer en het daarbij behorende onderhoud worden gerealiseerd met specifieke aandacht voor de veiligheid. Dat alles onder het motto «je werkt veilig of je werkt niet».

Werknemers in de Railinfra-sector

Onderhoud aan het spoor vindt in belangrijke mate in de nacht plaats. Hoewel er dan voldoende tijd is om het onderhoud uit te voeren, hebben sporaannemers steeds meer moeite om hiervoor gekwalificeerd personeel te krijgen. In dat opzicht worden de zorgen van FNV Bondgenoten herkend. ProRail vindt het belangrijk dat de sporaannemers aantrekkelijke werkgevers op de arbeidsmarkt blijven. Een verzwakte positie van de sporaannemers op de arbeidsmarkt kan op den duur ook ProRail voor problemen stellen bij het leveren van voldoende en betrouwbaar spoor aan haar klanten. Om die reden is ProRail met alle betrokken partijen in overleg over mogelijke oplossingen voor deze problematiek. Zoals in mijn brief aan uw Kamer over het capaciteitsverdelingsproces 2009 is aangegeven, kunnen ook hier innovatieve technieken een bijdrage leveren aan het oplossen van deze problematiek. Hierdoor kan bijvoorbeeld in sommige gevallen een verschuiving van nachtelijke werkzaamheden naar werkzaamheden overdag plaatsvinden.

Samenvattend kan gesteld worden dat deze problematiek herkend wordt door zowel de Inspectie Verkeer en Waterstaat als ProRail. Ik onderken de noodzaak om gericht aandacht te geven aan het waarborgen van voldoende gekwalificeerd personeel in de Railinfra-sector. ProRail heeft mij aangegeven dat zij er alles aan zal doen om dit samen met de andere partijen in de spoorsector op te lossen.

Kwaliteit van de spoorweginfrastructuur

De Inspectie Verkeer en Waterstaat en ProRail herkennen geen van beide dat de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur zou zijn teruggelopen. De kwaliteit van de wissels is door een intensief onderhoudsprogramma de laatste tijd juist sterk verbeterd. Beide geven dan ook aan dat de veilige berijdbaarheid niet in het geding is geweest zodanig dat beperkingen aan het treinverkeer opgelegd zouden moeten worden. Wel heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat, mede op basis van de beoordeling van het veiligheidsmanagementsysteem van ProRail, aangegeven dat een organisatorisch verbeterproces vereist is. In de kern komt dit erop neer dat ProRail het onderhoudsproces op transparante wijze moet beheersen en borgen. Inmiddels heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat geconstateerd dat ProRail druk bezig is om deze verbeteringen te realiseren. Dit is in lijn met de conclusies rondom beschikbaarheid van de naar uw Kamer gestuurde onderzoeken door McKinsey & Company in het kader van de aanbevelingen uit «Op de Rails»¹ en met de op 14 februari 2008 en 9 april 2008 naar uw Kamer gestuurde informatie over «veiligheidsproblemen

¹ Brief «Onderzoek aansturing en functioneren ProRail», (29 984-139), 17 juni 2008.

wissels op het spoor»¹. Hierbij is in de afgelopen jaren samen met de spooraanneemers een verbeteringstraject in gang gezet.

ProRail geeft bovendien als voorbeeld aan dat het aantal botsingen, STS-passages² en ontsporingen als gevolg van falen van de infrastructuur een dalende trend laat zien. Noodmaatregelen, zoals een tijdelijke snelheidsbeperking of «de rode vlag in het spoor» als gevolg van onveilige berijdbaarheid van de spoorweginfrastructuur, vinden dan ook slechts sporadisch plaats.

Samenvattend kan gesteld worden dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat noch ProRail de conclusie van FNV Bondgenoten over de afname van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur herkent. ProRail werkt hard aan de verbetering van het veiligheidsmanagement en de Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet hierop toe. Het is van groot belang dat de kwaliteit en de veilige berijdbaarheid van het spoor gewaarborgd zijn en blijven.

Planning en duur van buitendienststellingen

De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet erop toe dat baanwerkers veilig kunnen werken en beoordeelt daarop de manier en de maatregelen waarop dat wordt gewaarborgd. ProRail onderschrijft de wens voor langere buitendienststellingen, maar geeft daarbij aan toe te willen werken naar minder buitendienststellingen. Minder, maar langere buitendienststellingen leveren volgens ProRail voordelen op, zowel voor de maakbaarheid van het onderhoud als voor de treinreizigers, die met minder treinuitval door buitendienststellingen worden geconfronteerd. Volgens ProRail worden vervoerders hiermee in de gelegenheid gesteld om alternatief vervoer aan de reizigers aan te bieden. ProRail onderschrijft het door FNV Bondgenoten aangehaalde succes van het recente «Mega-1-project» in Zeeland, waarbij gedurende een hele maand het spoor in Zeeland buiten dienst is genomen.

Zoals hierboven al aangegeven, heeft ProRail de taak om op verantwoorde wijze afwegingen te maken tussen de schaarse spoorcapaciteit en spoorwegveiligheid. Het is van groot belang dat deze afwegingen van belangen op een transparante wijze en in overleg met partijen uit de spoorsector plaatsvinden en toetsbaar zijn. Ook hier geldt dat maatwerkafspraken met belanghebbenden, zoals vervoerders en spooraanneemers, en flexibiliteit mogelijkheden bieden voor oplossingen die voor alle partijen acceptabel zijn.

Samenvattend kan gesteld worden dat ProRail de wens van FNV Bondgenoten voor langere buitendienststellingen onderschrijft. Voor wat betreft de planning en duur van buitendienststellingen ben ik van mening dat ProRail in overleg met alle betrokken partijen moet bezien in hoeverre langere buitendienststellingen nodig en in de praktijk verantwoord mogelijk zijn.

Conclusie

Ik concludeer dat er voldoende tijd en spoorcapaciteit beschikbaar is voor spooronderhoud en dat de vereiste kwaliteit voor veilige berijdbaarheid van het spoor gewaarborgd is en blijft. Hierbij staat de veiligheid van baanwerkers voorop. Ik ben blij dat zowel de Inspectie Verkeer en Waterstaat als ProRail constateren dat er geen sprake is van een afname van kwaliteit van de infrastructuur. De kwaliteit van de wissels is door een intensief onderhoudsprogramma de laatste tijd juist sterk verbeterd.

¹ Brief «Commissievragen», 9 april 2008 (29 984-131) en brief «Toezeggingen» (29 984-121).

² Stop Tonend Sein-passage.

Ik onderken de noodzaak om gericht aandacht te geven aan het waarborgen van voldoende gekwalificeerd personeel in de Railinfra-sector. ProRail heeft mij verzekerd dat zij er alles aan zal doen om dit samen met de andere partijen in de spoorsector op te lossen.

Voor wat betreft de planning en duur van buitendienststellingen concludeer ik dat ProRail in overleg met alle betrokken partijen moet bezien in hoeverre langere en mogelijk minder buitendienststellingen nodig en in de praktijk verantwoord mogelijk zijn.

Ten slotte zal ik erop toezien dat ProRail al het mogelijke doet om de innovatie op het gebied van spooronderhoud op een hoger plan te krijgen, waarbij zowel naar de belangen van de treinreizigers en verladers als naar de kwaliteit en veilige berijdbaarheid van het spoor gekeken moet worden. Zoals aangegeven kunnen dergelijke innovaties een bijdrage leveren aan het oplossen van de verschillende door FNV Bondgenoten gesignaleerde zorgen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings