

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ir.C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum 7 september 2007  
Kenmerk 20720069  
Onderwerp Onderhoudsrooster

Behandeld door Drs. P. Kraaijeveld  
Telefoonnummer 030 235 3690

Geachte heer Eurlings,

#### Raad van Bestuur

##### Bezoekadres

De Inktpot  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

##### Postadres

Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De spoorsector wil toe naar een spoorstelsel met een hogere benutting van het spoor. Om dit mogelijk te maken is het nodig dat we met elkaar het gesprek gaan voeren over de keuzes die onvermijdelijk op de samenleving en de spoorsector afkomen.

Er is een toenemende spanning tussen de capaciteitsbehoefte als gevolg van meer treinen op het spoorwag, de daarvoor benodigde onderhoudscapaciteit en de randvoorwaarden als gevolg van arbeidsveiligheidsregels zoals die zijn vastgelegd in het Normenkader Veilig Werken en de milieuregels.

Alleen al dit jaar hebben we 3 nieuwe goederenvervoerders verwelkomd waarmee in totaal er nu 13 actief zijn. Het vervoerde volume stijgt jaarlijks met 10% bij verder aanhoudende economische groei en drukte op de weg. Hetzelfde geldt voor het reizigersvervoer: meer reizigers (groei van 5%) en dienstregelingsuitbreidingen bij NS en de regionale vervoerders.

Dit ziet ProRail ook terug in de treinaantallen op het net. In 2006 waren dat 2,4 miljoen en in 2007 2,8 miljoen. Voor 2008 verwachten wij de grens van 3 miljoen treinen die rijden over ons spoorwag te passeren.

Om meer treinen (punctueel) over het spoorwag te kunnen leiden is een hogere benutting in combinatie met een hoge betrouwbaarheid noodzakelijk. Dat vraagt ook om meer onderhoud. Dit onderhoud moet worden ingepast in een systeem waarbij er 24 uur per dag en 7 dagen per week goederen- en reizigerstreinen rijden en rekening houdend met regels voor milieu en arbeidsveiligheid.

We zullen aan de grenzen van de huidige mogelijkheden van het netwerk raken. Groei en benutting zijn niet meer mogelijk bij een gelijke manier van onderhoudsuitvoering en bij gelijkblijvende kosten. Innovaties kunnen niet alles oplossen en de mogelijkheden om onderhoud naar de nacht te verschuiven zijn niet onbeperkt.

Voor 2008 lijken we erin te slagen om met de vervoerders een onderhoudsrooster overeen te komen met de volgende kenmerken. Ter vergelijking is de situatie met 2007 vermeld.

	2007	2008
Maakbaarheid (dag/nacht verhouding)	60% overdag 40%'s nachts	45% overdag 55%'s nachts
Arbeidsveiligheid (verhouding tussen werken in buitendienstgesteld spoor en met persoonlijke waarneming)	70% buitendienstgesteld 30% persoonlijke waarneming	90% buitendienstgesteld 10% persoonlijke waarneming
Effect op aantallen treinen	0% van de aangevraagde paden voor 2007 is niet gehonoreerd	0,5% van de aangevraagde paden voor 2008 kan niet gehonoreerd worden

Grofweg ziet dit er als volgt uit:

Op weekbasis	NS	overig reizigers	goederen
Aantal treinen niet te kunnen rijden	200	15 tot 30 (=30 tot 60 eens per weken)	Ca. 10
Totaal aantal treinen	34000	3300	2200
Relatief gezien niet kunnen rijden	0,6%	0,5% tot 1%	Ca. 0,5%

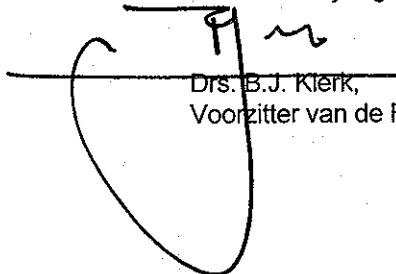
Ik teken hierbij aan dat de doelstelling om in 2008 al het onderhoud in buitendienststelling uit te voeren, niet geheel zal worden gerealiseerd.

Het lijkt er dus op dat we er in slagen om een belangrijke verbetering in de arbeidsveiligheid te bereiken zonder onoverkomelijke treinhinder, waarbij wij overigens tegen de grenzen van maakbaarheid aanlopen. Hiervoor zal ProRail een bedrag van zo'n 15 à 25 miljoen euro (afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen met de aannemers) moeten investeren en zullen innovaties worden doorgevoerd. Een voorbeeld is de inzet in 2008 van 7 videoschouwtreinen en 4 mobiele werkplaatsen waardoor er geen treinhinder meer is als gevolg van schouwwerkzaamheden, er meer overdag gewerkt kan worden en er geen baanwerkers meer in het spoor hoeven te lopen voor schouw. Ook voor vervoerders zijn er aanzienlijke financiële consequenties, die nu nog in kaart worden gebracht.

Overigens is los van de benodigde onderhoudscapaciteit op enkele trajecten de capaciteitsvraag van vervoerders zodanig van aard en omvang dat de kans groot is dat geen overeenstemming wordt bereikt met de betrokken gerechtigden. Dit betekent dat ProRail conform het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur de infrastructuur overbelast zal verklaren en een capaciteitsvergrotingsplan zal opstellen.

Evident is dat voor 2009 de spanning verder zal toenemen. Dit brengt keuzes met zich mee die tot op heden nog niet expliciet zijn gemaakt maar die wel geagendeerd moeten worden in deze kabinetsperiode als we groei in de toekomst mogelijk willen blijven maken.

Met vriendelijke groet,



Dr. B.J. Klerk,  
Voorzitter van de Raad van Bestuur