

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 151

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2008

Tijdens het Algemeen Overleg van 19 juni 2008 (29 984, nr. 147) heb ik op verzoek van de heer Roemer toegezegd u nader te zullen informeren over enerzijds de mate waarin bij ProRail geldt voor onderhoud op het schap blijft liggen als gevolg van het feit dat er onvoldoende onderhoud zou plaatsvinden door het niet beschikbaar zijn van Trein Vrije Periodes (TVP's) en anderzijds over het feit dat regelmatig geen gebruik zou worden gemaakt van de beschikbare TVP's.

Zoals de heer Roemer al aangaf komt het voor dat onderhoud niet plaats kan vinden door gebrek aan TVP's. Dit is echter slechts één van de oorzaken van een verschil tussen het geraamde budget en de realisatie. Dit verschil kan bijvoorbeeld ook worden veroorzaakt doordat projecten om andere redenen op een later moment worden uitgevoerd dan gepland. Een recent voorbeeld is het uitstellen van het onderhoud aan de Velserspoortunnel teneinde te voorkomen dat dit onderhoud samenvalt met werkzaamheden aan de A9. Over het verschil tussen het voor onderhoud geplande budget en het gerealiseerde budget zal ik u nader informeren in mijn brief met antwoorden op vragen van lid Cramer (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2008–2009, nr. 147).

De constatering van de heer Roemer dat een deel van de TVP's niet wordt gebruikt is eveneens juist. Het niet gebruiken van beschikbare TVP's heeft vooral te maken met het proces van inroosteren van die TVP's.

Zoals ik in het AO van 19 juni 2008 heb aangegeven vind ik het van belang dat voor onderhoud beschikbare capaciteit zo goed mogelijk wordt benut. In deze brief geef ik u een overzicht van de door ProRail genomen maatregelen om het gebruik van beschikbare TVP's te verbeteren.

Mate waarin beschikbare TVP's niet worden gebruikt

Bij het kwantificeren van de omvang van het niet benutten van beschikbare TVP's is het onderscheid van belang tussen:

- projectonderhoud (niet cyclisch, éénmalig)
- procesonderhoud (cyclisch, 1 keer per 2 of 4 weken)

TVP's die gepland zijn voor projectonderhoud worden voor circa 90% daadwerkelijk gebruikt. TVP's die gepland zijn voor procesmatig onderhoud worden gemiddeld voor 70–80% gebruikt.

Oorzaken van het niet gebruiken van TVP's

Projectonderhoud wordt veelal gepland in buitendienststellingen die lang van tevoren aangevraagd worden. Zo is bijvoorbeeld het onderhoud voor het hele jaar 2008 reeds gespecificeerd in april 2007. Het vroegtijdig, dat wil zeggen 8 tot 20 maanden tevoren, specificeren van projecten zorgt in zichzelf voor planningson nauwkeurigheid (zie verbetermaatregelen).

Het procesonderhoud vindt plaats in de daarvoor ingeplande periodes in het onderhoudsrooster. Afhankelijk van het soort onderhoud zijn er «slots» nodig; 1 keer per 2 weken of 1 keer per 4 weken. Vanwege de door vervoerders gewenste duidelijkheid van de dienstregeling voor treinreizigers, zijn er dus substantieel meer TVP's beschikbaar dan vanuit onderhoudsoogpunt noodzakelijk is.

Teneinde zoveel mogelijk een duidelijke en ongestoorde dienstregeling voor vervoerders mogelijk te maken wordt er gewerkt met een «nacht-slot» van 5,5 uur per week. De keuze van 5,5 uur is gebaseerd op de omvang van uit te voeren werk, de mate van efficiëntie die bereikt kan worden en de mate van hinder voor vervoerders en de treinreizigers. Binnen dit zogenaamde «nachtraster» worden de onderhoudsroosters ingevuld.

Deze werkwijze biedt aan de aannemers die de werkzaamheden uitvoeren de benodigde flexibiliteit voor inzet van mensen en materieel. Indien deze flexibiliteit er niet zou zijn, zouden de kosten van de werkzaamheden naar verwachting stijgen. Deze flexibiliteit is ook gewenst omdat de inzet van voldoende mensen in de nacht in toenemende mate een knelpunt wordt.

Verbetermaatregelen

Zoals ik in het AO van 19 juni 2008 heb aangegeven vind ik het van belang dat voor onderhoud beschikbare capaciteit zo goed mogelijk wordt benut. Bij toenemend gebruik van het spoor is het van steeds groter belang dat het spoor, goed onderhouden is en zoveel mogelijk beschikbaar is voor vervoer. Veiligheid voor zowel het vervoer als de baanwerkers is hierbij absolute randvoorwaarde. ProRail neemt daarom, in samenwerking met de betrokken partijen, gerichte maatregelen om het aantal benodigde TVP's te beperken en de beschikbare TVP's zo goed mogelijk te benutten:

- ProRail geeft vanaf medio het eerste kwartaal 2008 uiterlijk 6 werkdagen van tevoren gereserveerde TVP's, bestemd voor procesonderhoud, die niet bevestigd zijn terug aan de vervoerders zodat ze gebruikt kunnen worden ten behoeve van hun bijsturingmaatregelen.
- In 2008 heeft ProRail structureel een aantal verroosterde nachtgaten teruggegeven aan de vervoerders.
- Met name op enkelsporige baanvakken doet zich het probleem voor dat een buitendienststelling voor onderhoud leidt tot uitval van (vroeg en late) treinen. Daarom heeft ProRail met de vervoerders ten behoeve van de dienstregeling 2009 de mogelijkheden verkend om op enkelsporige baanvakken maatwerk te bieden resulterend in een beter evenwicht tussen onderhoud en treindienst. In de capaciteitsverdeling voor 2009 zijn de problemen met het structureel laten vervallen van eerste en laatste treinen op enkelsporige baanvakken verholpen.
- Innovatieve nieuwe technieken leveren een bijdrage aan het arbeids-

veilig werken en hiermee aan effectief onderhoud. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van mobiele werkplaatsen, de implementatie van werken met videoschouwtreinen en handheld terminals. De implementatie van de videoschouwtreinen is medio 2008 versneld. Dit heeft geleid tot een structureel lager aantal korte TVP's in 2009.

- Intensivering van de benodigde bestuurlijke afstemming om sneller vergunningen en beschikkingen te verkrijgen.
- Vergroting van de capaciteit bij het bedrijfsonderdeel InfraProjecten van ProRail.
- Verbeteringen in de organisatie van ProRail betreffende de uitvoeringsplanning, de kwaliteit van data en managementsysteem en de ondersteunende ICT.

Daarnaast geeft ProRail aan intensief in gesprek te zijn met vervoerders om de roostersystematiek verder te verbeteren. Concrete voorbeelden hierbij zijn de genoemde maatwerk afspraken voor enkelsporige baanvakken en verbetering van de verhouding verroosterd/niet-verroosterd werk.

ProRail onderneemt dus gerichte maatregelen om het aantal TVP's te beperken en TVP's zo efficiënt mogelijk te benutten. Het aantal TVP's voor cyclisch onderhoud neemt in de periode 2007–2009 jaarlijks af. Daarnaast is het aantal ongeplande (niet verroosterde) TVP's voor cyclisch onderhoud significant afgenomen. Was dit in 2007 nog meer dan 50% in 2008 is de verwachting dat dit structureel onder de 25% uitkomt. Dit is belangrijke winst van een onderhoudsrooster met voldoende onderhoudstijd.

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