

Samenvatting dialoog over hinder bij buitendienststellingen

Het aantal buitendienststellingen voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) is de afgelopen 25 jaar toegenomen en daarmee ook de hinder voor reiziger. Op instigatie van de voorzitter van reizigersvereniging Rover (Arriën Kruyt) heeft ProRail een informele dialoog georganiseerd om oudgedienden (van voor 1995) en huidige experts ervaringen en suggesties uit te laten wisselen en zo de potentiële verbeteringen te identificeren en te komen tot minder hinder bij buitendienststellingen of werkzaamheden. Marc Maartens (adviseur- publicist op het vlak van verkeer en vervoer) heeft aan de hand van 8 interviews en een afsluitende gespreksessie enkele observaties en adviezen verzameld, welke ProRail mee zal nemen bij de implementatie van haar toekomstvisie op onderhoud en werkzaamheden.

De ervaringen van voor 1995 dienen te worden gezien in het perspectief dat er sindsdien veel factoren zijn gewijzigd: de NS organisatieonderdelen zijn verzelfstandigd, waardoor beslissingsprocessen anders verlopen en bijvoorbeeld de interne onderhoudsafdeling nu vier commerciële aannemers zijn geworden. De eisen inzake veiligheid zijn mede op instigatie van de ILT aangescherpt. In plaats van een vervoerder rijden er nu 45 verschillende vervoerders op het spoornetwerk, en is er minder marge in de dienstregeling (er rijden veel meer treinen). Desalniettemin hebben de interviews en een gespreksessie in de eerste helft van 2017 veel waardevolle inzichten opgeleverd. Ook werd duidelijk dat de inzichten uit de parallel lopende gesprekken van ProRail met ketenpartners en deze interviews elkaar versterken.

Bevindingen

1. *Hinder gegroeid* Bij alle experts is het beeld dat er sprake is van meer hinder door buitendienststellingen dan voor 1995.
2. *Sluipende ontwikkeling*: Waar vroeger overdag gewerkt kon (tussen treinen, of enkelsporig) worden wordt nu vooral gewerkt in dubbelsporige buitendienststellingen (met het oog op de veiligheid baanwerkers) met regelmatig een 'grote klap' waarbij een traject een heel weekend niet beschikbaar is. De veiligheid is naar ieders mening sterk toegenomen, echter de overtuiging is dat de eisen strikter (toegepast) worden dan nodig is.
3. *+ 22% tov 2016*: Zonder maatregelen om hinder te beperken zorgt de hoeveelheid spoorwerk de komende jaren voor een verdere toename van buitendienststellingen van 22%. Alle geïnterviewden zien dat als ongewenst, hoe nodig de werkzaamheden an sich ook zijn.
4. *Geen prikkel voor markt*: Aannemers ervaren nu onvoldoende prikkels in de aanbestedingen om werkzaamheden innovatief of creatief in te vullen om hinder te beperken.

Oplossingsrichtingen

1. *Veiligheid*. De oudgedienden en geïnterviewde experts waren het er over eens dat *veilig werken* een voorwaarde is waaraan niet mag worden getornd. De meeste experts bevestigen wel dat de sector zichzelf strengere veiligheidseisen oplegt dan strikt noodzakelijk is, zoals 'standaard' werken met dubbelsporige buitendienststellingen.
2. *Terug naar enkelsporige buitendienststellingen*. Deze leveren minder hinder op voor reizigers doordat een deel van de treinen kan blijven rijden. In het buitenland zijn buitendienststellingen al vaak enkelsporig. Er wordt dan gebruikt gemaakt van werktreinen die de deuren aan de kant van het tegenspoor kunnen blokkeren en van laser-beveiliging die alarm slaat zodra een personeelslid in een gevarezone komt.
3. *Werk ook tussen de treinen door*. Dankzij moderne (beveiligings)technieken zijn op raccordementen (spooransluitingen) en emplacementen snel werkgaten van 10 minuten te maken voor kort beheer en onderhoud.
4. *Organiseer permanente dialoog*. Ontwikkel een lange-termijn visie op de staat en functionaliteiten van de spoorinfrastructuur. Organiseer meer dialoog tussen ProRail, ministerie, vervoerders en belangenorganisaties over wat er de komende tien jaar allemaal op de rol staat en maak structurele afspraken over de ingrepen die dat vereist.

¹ Dit is een verkorte weergave van een uitvoerig verslag van alle gesprekken

5. *Organiseer meer tegenkracht en vakmanschap.* Door de opsplitsing van de Nederlandse Spoorwegen in exploitant NS, infrabeheerder ProRail en (verzelfstandigde) aannemers zijn oude overlegstructuren gebureaucratiseerd en gejuridificeerd. Het zijn gescheiden werelden geworden die niet altijd elkaars taal meer spreken. Dat is ten koste gegaan van flexibiliteit en vakmanschap.
6. *Differentieer de mogelijkheden van buitendienststellingen.* Het ideale spooronderhoud ziet er volgens een expert zo uit:
 - a. raccordementen & emplacements: overdag, tussen de treinen door
 - b. regionale spoorlijnen: overdag, met enkelsporige buitendienststellingen
 - c. corridors Randstad: 's nachts, met enkelsporige buitendienststellingenOm dit mogelijk te maken zal ook gekeken moeten worden naar het spoorontwerp. Zo kan het segmenteren van baanvakken met overloopwissels, beveiligingsgroepen en in de energievoorziening zorgen dat het spoor makkelijker en met minder hinder buiten dienst kan worden gesteld.
7. *Driehoek kwaliteit – hinder – budget.* ProRail hanteert bij het plannen van werkzaamheden de driehoek kwaliteit (beschikbaarheid/betrouwbaarheid) – hinder – budget. Hier is een rol voor het ministerie IenM om i.s.m. de sector knopen door te hakken over dit spanningsveld.
8. *Samenwerking.* Verder kan de sector meer prikkels voor aannemers organiseren, vervoerders eerder betrekken in het plannen van buitendienststellingen, vaker enkelsporig werken, soms tussen de treinen door werken (als de werkzaamheden dat tenminste mogelijk maken) en tot slot meer kennis en vakmanschap ontwikkelen en delen.

De deelnemers delen de overtuiging dat een gezamenlijke inzet kan leiden tot een daling van de hinder tot het niveau van de breed geaccepteerde situatie qua hinder van buitendienststellingen door alle stakeholders. De deelnemers zien ook ruimte voor meer differentiatie en maatwerk bij het uitvoeren van werkzaamheden. Bijvoorbeeld door werk binnen corridors nog beter te combineren. Bij het veroorzaken van hinder moet de treinenloop (of beter gezegd: de reiziger) weer centraal komen te staan. Dat kan betekenen dat hinder een grotere rol gaat spelen bij het ontwerp van buitendienststellingen. De sector kan kiezen voor een visie met een integrale en meerjarige benadering: minder hinder (en lagere kosten) door slim te clusteren. Hiervoor moeten partijen eerder in het proces met elkaar in gesprek. Nieuwe infrastructuur kan meteen zo worden ontworpen dat onderhoud minder hinder (en lagere kosten) oplevert. Wel is onderzoek nodig naar wat er nodig is (innovatie, kennis, logistiek, ontwerp, techniek) om minder hinder te veroorzaken bij werkzaamheden. Deze uitkomst sluit aan bij de gezamenlijke toekomstvisie die in het kader van de BOV discussie is opgesteld.

Bijlage : Deelnemers rondetafelgesprek

Geïnterviewden

- oud-directeur Beheer & Instandhouding NS Railinfrabeheer
- manager Programma en Verdeling Incidentele Onttrekkingen ProRail
- directeur Assetmanagement ProRail
- hoofd Veiligheid ProRail
- oud-directeur Railned en ProRail
- oud-chef Onderhoudsdienst en oud-directeur Exploitatie NS
- vakspecialist Infra Beschikbaarheid ProRail
- COO Strukton Rail

Extra genodigden bij eindgesprek

- hoofd afdeling Aansturing NS en ProRail & plaatsvervangend directeur Openbaar Vervoer en Spoor
- hoofd logistiek NS
- exploitatiemanager trein regio Oost Arriva
- voorbereider speciale dagen NS

- medewerker spoorontwikkeling Arriva
- voorzitter reizigersvereniging Rover