

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
27 januari 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00118	2040506200
Onderwerp	
onderhoudsrooster spoorsector	

Geachte voorzitter,

Mede namens de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zend ik u hierbij de antwoorden op de door de leden Van Hijum (CDA) en Dijkema (PvdA) gestelde vragen over het onderhoudsrooster van ProRail.

1. Hebt u kennisgenomen van het advies van de consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) over het onderhoudsrooster van ProRail voor de corridor Utrecht-Enschede en de daarbij behorende dienstregeling van de NS voor de periode 12 december 2004 tot 5 maart 2005?
1. Ja, ik heb kennis genomen van het advies dat de consumentenorganisaties uit het Locov aan mij en NS hebben uitgebracht. Wij beraden ons op dit advies. NS en ik zullen zo spoedig mogelijk - en in nauw overleg met ProRail - gezamenlijk op het advies van de consumentenorganisaties reageren. Een afschrift van onze reactie zal ik aan de Tweede Kamer sturen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

2. Klopt het dat het nieuwe onderhoudsrooster het gevolg is van een striktere toepassing van de regelgeving door de Arbeidsinspectie, waardoor de tweewekelijkse inspectie van het spoorwagennet ("schouwen") alleen mag plaatsvinden als er op het betreffende spoor geen treinen rijden?

2. Nee, met het onderhoudsrooster wordt door ProRail een betere naleving van de regelgeving bewerkstelligd.
Het onderhoudsrooster is ontstaan vanuit een aantal ontwikkelingen.
De lang gehanteerde werkwijze, waarbij aan een spoor gewerkt werd terwijl de treinen op dat spoor gewoon bleven rijden, voldoet niet meer aan de huidige opvattingen over veiligheid van baanwerkers. Op ons drukbereden spoorwagennet rijden vaak veel treinen per uur. Voor baanvakmedewerkers is het dan ook gevaarlijk om tussen de treinen door snel iets aan het spoor te moeten doen, om zich weer uit de voeten te maken als ze gewaarschuwd worden dat een trein nadert. De veiligheid van de baanwerkers is al jarenlang een zorgpunt. Het risico op ongevallen is groot en er vallen (te) veel slachtoffers. Het streven van de overheid en van ProRail is dan ook de veiligheid van de baanwerkers te verbeteren. Uitgangspunt in de Arbwet is dat gevaren zo veel mogelijk bij de bron moeten worden beheerst. Voor het spoor zou dit betekenen dat er op een spoor dat geschouwd wordt of waaraan anderszins gewerkt wordt geen treinen mogen rijden en op het spoor ernaast ook niet. Dit zou zeer ingrijpende gevolgen hebben voor de treinenloop en zeer grote overlast veroorzaken voor de reizigers. Daarom is het uitgangspunt van de Arbwet door ProRail in de praktijk zodanig vertaald dat voor veel werkzaamheden, waaronder het schouwen, alleen het werkspoor buitendienst moet worden gesteld. De Arbeidsinspectie heeft hierbij een toetsende rol.

Op basis van de Arbwet, maar ook van de Spoorwagennetwet, zullen er meer buitendienststellingen zijn in verband met schouwen. Maar er gebeurt meer aan het spoor waarvoor deze regels gelden dan alleen schouwen. Er vinden ook werkzaamheden plaats in het kader van klein onderhoud en herstel van rails, wissels, bovenleiding, beveiliging, etc. Ook hiervoor zijn buitendienststellingen nodig. Door het toenemende onderhoud zal een intensivering van de werkzaamheden plaatsvinden.

Overigens streeft de spoorsector ernaar om een structurele slag van correctief naar preventief onderhoud te maken. Door meer preventief onderhoud uit te voeren kan het aantal verstoringen aan de railinfrastructuur worden teruggebracht, waarmee er minder onverwachte vertragingen voor de reiziger zullen optreden.

ProRail probeert veel werkzaamheden in de nacht of in het weekeinde uit te voeren, maar de mogelijkheden daartoe zijn niet onbegrensd. Schouwen moet voorlopig nog overdag plaatsvinden, omdat er nog geen schouwmiddelen zijn die zonder daglicht kunnen worden ingezet. Aan de ontwikkeling hiervan wordt wel gewerkt, bijvoorbeeld de videoschouw. Duidelijk is al wel dat deze manier van schouwen, die inmiddels in de praktijk getest wordt, de conventionele manier van schouwen om technische

redenen niet volledig zal kunnen vervangen. Het is nu nog niet te voorzien hoe lang het zal duren voordat voor al het huidige schouwen van infrastructuuronderdelen een alternatieve werkwijze beschikbaar zal zijn.

De werkzaamheden die op dit moment in de nacht worden uitgevoerd, hoeven op basis van de Arbowet niet naar overdag te verschuiven. Dit gebeurt ook niet. In beginsel zouden er 's nachts nog meer werkzaamheden verricht kunnen worden. Op basis van de Arbeidstijdenwet zou dit in ploegendiensten moeten gebeuren, maar er zijn niet voldoende baanwerkers beschikbaar om dit te realiseren.. Bovendien is nachtwerk duur, waardoor het voor ProRail niet mogelijk zou zijn alle geplande werkzaamheden uit te voeren binnen het afgesproken budget.

De spoorsector werd dus geconfronteerd met 2 ontwikkelingen. De eerste ontwikkeling is consequenter toepassen van regelgeving met betrekking tot de veiligheid van baanwerkers. De tweede ontwikkeling is intensivering van het onderhoud van het spoor (meer werkzaamheden). Beide ontwikkelingen leiden tot zoveel meer buitendienststellingen, dat er veel overlast zou ontstaan voor vervoerders en reizigers. ProRail ziet zich dan ook genoodzaakt tot een principieel andere werkwijze en heeft daarom, samen met de belangrijkste vervoerders op het spoorwegnet, een 'onderhoudsrooster' ontwikkeld. Deze aanpak houdt in dat diverse activiteiten die voorheen separaat werden gepland en uitgevoerd (schouwen, inspecties, klein onderhoud en herstelwerkzaamheden aan rails, wissels, bovenleiding, beveiliging, etc.) zoveel mogelijk worden gecombineerd, terwijl het treinverkeer op het werkspoor stil ligt. Door de werkzaamheden te clusteren kan de overlast (het aantal buitendienststellingen) worden beperkt en kunnen de reizigers beter worden geïnformeerd.

Concreet houdt het onderhoudsrooster het volgende in. Om veilig en efficiënt het spoor te kunnen inspecteren en kleine onderhoudswerkzaamheden uit te voeren wordt één van de beide sporen op een bepaalde route op één dag per week tussen de ochtend- en de avondspits buiten gebruik gesteld. Het treinverkeer in beide richtingen moet dan 'om en om' over één spoor geleid worden. Dit kan alleen door het aantal treinritten te beperken en vertrek- en aankomsttijden van de treinen aan te passen. Omdat de aanpassingen ruim van tevoren bekend zijn, kan NS de reizigers tijdig en volledig informeren over de veranderde reismogelijkheden.

Het onderhoudsrooster zorgt ervoor dat de veilige berijdbaarheid van sporen blijft geborgd en het daarvoor noodzakelijke onderhoud op een veilige wijze door baanwerkers kan worden uitgevoerd, zonder dat treinreizigers veel hinder ondervinden van de aangepaste dienstregeling. In het onderhoudsrooster worden de belangen van reizigers en baanwerkers zorgvuldig tegen elkaar afgewogen.

De proef staat aangekondigd in de Tweede Kadernota voor de veiligheid van het railvervoer (TK 2004-2005, 29893 nr. 2). Ook in antwoorden op vragen van afgevaardigde Gerkens (16 juli 2004, DGP/SPO/U 04.02520) is melding gemaakt van de plannen met betrekking tot de veiligheid van baanwerkers. In de brief van 23 december 2004 (DGP/SPO/U 04.03929) heb ik de Tweede Kamer nader geïnformeerd over het onderhoudsrooster.

3. Hoe beoordeelt u de gevolgen van de buitendienststelling als gevolg van dit onderhoudsrooster voor de reizigers op de betreffende lijnen? Wat zijn de gevolgen voor de aantrekkelijkheid van de lijnen en de reizigersaantallen? Hoe verhoudt dit zich tot het afgesproken bedieningsniveau in de nieuwe concessie van de NS? Hoe worden deze effecten gemeten tijdens de proef op het traject Utrecht-Enschede?

3. Buitendienststellingen zijn vervelend voor de reizigers, dat is duidelijk. Het is echter niet zo dat er als gevolg van het onderhoudsrooster meer buitendienststellingen zijn, integendeel. Door veiligheidseisen en extra onderhoudswerkzaamheden zijn er weliswaar meer buitendienststellingen (en daarmee meer reizigersoverlast). De bedoeling van het onderhoudsrooster is echter juist om enerzijds het overdag treinvrij werken, wat door wet- en regelgeving wordt voorgeschreven, te benutten om werkzaamheden die hoe dan ook moeten gebeuren op een handige en efficiënte manier te combineren. Anderzijds is het de bedoeling om deze werkzaamheden te combineren met een aangepaste dienstregeling, waardoor toch nog een aanvaardbaar vervoerproduct kan worden aangeboden. Op beide manieren wordt de overlast voor de reizigers beperkt.

Het alternatief voor het onderhoudsrooster is dat dezelfde werkzaamheden niet gecombineerd maar elk apart worden uitgevoerd. Ook dan verplichten wet- en regelgeving tot treinvrij werken. Dit zou ertoe leiden dat de reizigers door het jaar heen diverse keren met buitendienststellingen worden geconfronteerd. Het is dan lastig te communiceren wanneer er precies werkzaamheden zullen zijn. De reiziger zou dus vaker en onverwachts met buitendienststellingen te maken krijgen. Per saldo is de overlast mét een onderhoudsrooster naar verwachting kleiner dan zonder zo'n rooster.

Om te onderzoeken of een onderhoudsrooster inderdaad de verwachte voordelen biedt, voeren ProRail, NS en goederenvervoerders in de periode december 2004 - maart 2005 een proef uit waarbij op het traject Utrecht – Enschede een onderhoudsrooster wordt toegepast. Om de treinreizigers zo goed mogelijk van dienst te blijven, is het uitgangspunt dat overal minstens 1 keer per uur een reismogelijkheid blijft bestaan.

De proef zal door de spoorsector worden geëvalueerd, mede wat betreft het effect voor de reizigers. Daarom doet NS tijdens de proef uitgebreid onderzoek naar de klanteffecten van het onderhoudsrooster.

Aangezien de vervoerconcessie nog niet formeel verleend is, geldt vooralsnog het Overgangscontract II Tijdens de proef met het onderhoudsrooster kan NS niet voldoen aan het in het Overgangscontract II vastgelegde bedieningsniveau. Daarom heeft NS mij om een ontheffing gevraagd. Ik zal die ontheffing verlenen omdat ik het nuttig vind om in de praktijk te onderzoeken of een onderhoudsrooster de positieve effecten heeft die ervan verwacht worden. Overigens kent het Overgangscontract II een bepaling over ontheffingverlening indien buitendienststellingen NS verhinderen om het afgesproken minimale bedieningsniveau te realiseren.

4. Hoe beoordeelt u de huidige veiligheidsrisico's voor medewerkers die het spoor schouwen? Klopt de constatering van het LOCOV dat in de afgelopen 50 jaar één dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden tijdens het schouwen? Hoe verhoudt dit aantal zich tot aantallen slachtoffers bij spoorwegovergangen?

4. Ik weet niet op welke cijfers de constatering van de consumentenorganisaties in het Locov over één dodelijk ongeval in 50 jaar tijdens het schouwen gebaseerd is. De trendanalyses die door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden opgesteld beginnen veelal vanaf 1993 (dus geen 50 jaar terug). Verder is de regelgeving voor veiligheid in en rondom het spoor de laatste jaren behoorlijk gewijzigd. Dit maakt het vergelijken en interpreteren van cijfers onmogelijk. Tot slot wil het gegeven dat er mogelijk tot nu toe geen ongelukken zijn gebeurd bij het schouwen niet zeggen dat er geen veiligheidsrisico's aan verbonden zijn.

Zoals gezegd is het schouwen niet de enige activiteit aan het spoor. Er wordt bijvoorbeeld tijdens buitendienststellingen ook allerlei onderhoud gepleegd. Het gaat dan ook om de veiligheid van baanwerkers in het algemeen. Bij werkzaamheden aan het spoor zijn (te) veel dodelijke slachtoffers onder baanwerkers te betreuren. Het beroep van baanwerker behoort tot de meest risicovolle beroepen. Over de jaren 2000 tot en met 2004 is het vijf-jaargemiddelde 2,4 dodelijke slachtoffers per 10.000 baanwerkers per jaar. De doelstelling zoals die in de Tweede Kadernota is aangegeven voor het jaar 2010 is 1 dodelijk slachtoffer per 10.000 werknemers. In 2004 waren twee dodelijke slachtoffers te betreuren op een totaal aantal baanwerkers van ca. 3400 (voor alle duidelijkheid: het gaat hier om slachtoffers bij werkzaamheden, niet bij schouwen). Ik vind dat er alle reden is om uiterst zorgvuldig om te gaan met de veiligheid van deze mensen.

De verhouding tot het aantal slachtoffers bij spoorwegovergangen is wat mij betreft niet relevant. Elk slachtoffer is er een teveel, of het nu om een baanwerker of een verkeersdeelnemer op een overweg gaat. Dat er nog steeds ongelukken gebeuren op overwegen betekent dat we daaraan moeten blijven werken, maar niet dat we niets meer moeten doen aan de veiligheid van baanwerkers.

5. Deelt u de conclusie van het LOCOV dat het reizigersbelang door ProRail en de Arbeidsinspectie onvoldoende is meegewogen bij het vertalen van de regelgeving naar de eisen aan het uitvoeren van onderhoud?
5. Ik deel niet de conclusie van de consumentenorganisaties in het Locov dat het belang van de reizigers onvoldoende is meegewogen. Mij is bekend dat in de proef - vanuit het uitgangspunt dat er overdag treinvrije periodes van 1 uur per werkzone gecreëerd dienden te worden - bij het bepalen van de gewijzigde dienstregeling zo goed mogelijk rekening is gehouden met de belangen van de reizigers (zie ook het antwoord op vraag 3). Overigens is het onderhoudsrooster een initiatief van de spoorsector en is de Arbeidsinspectie in een toetsende rol betrokken.
6. Bent u bereid om de stringente (toepassing van) de regels voor het schouwen door de Arbeidsinspectie te heroverwegen, mede gelet op de uitvoering van de motie Verburg/Bibi de Vries (*Kamerstuk 29 800 XV, nr. 55*) inzake een halvering van de arboregeldruk?
6. Met vermindering van de "arboregeldruk" wordt bedoeld: vermindering van bureaucratie, meer eenvoudige regels en procedures, het schrappen van overbodige regels. In dit geval is er geen sprake van bureaucratie of overbodige regels.
7. Bent u bereid om de Kamer te informeren over de uitkomsten van de proef op het traject Utrecht-Enschede, voordat een beslissing wordt genomen over het structureel toepassen van het nieuwe onderhoudsrooster?

7. Voor alle duidelijkheid wil ik benadrukken dat noch de Minister van VenW, noch de staatssecretaris van SZW beslist over de eventuele landelijke toepassing van een onderhoudsrooster. De spoorsector beslist zelf over zaken als de planning en wijze van uitvoering van onderhoud en over de dienstregeling van de treinen. Daarbij moet wel aan de verplichtingen jegens het Rijk (bijvoorbeeld die uit de vervoer- en de beheerconcessie) voldaan blijven worden. Alleen met toestemming van het Rijk kan van dergelijke verplichtingen worden afgeweken.

De proef met een onderhoudsrooster zal door de sector worden geëvalueerd. De sector zal mij over de uitkomsten van de proef en van de evaluatie uitvoerig informeren. Op basis daarvan zal ik de Kamer informeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs