

# 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)     |
| 22 september 2005                                  | 1              |
| Ons kenmerk  | Uw kenmerk     |
| DGP/SPO/u.05.02080                                 | -              |
| Onderwerp  |                |
| evaluatie proef onderhoudsrooster Utrecht-Enschede |                |

Geachte voorzitter,

Zoals door mij toegezegd in de antwoorden op de vragen van de leden Van Hijum en Dijkema op 27 januari 2005<sup>1</sup> doe ik u hierbij toekomen het *Eindrapport Experiment Onderhoudsrooster*, dat op 1 juni 2005 aan mij is uitgebracht en is opgesteld door ProRail, NS en Railion. Het betreft hier een proef met het onderhoudsrooster op het traject Utrecht – Enschede. Hieronder ga ik kort in op de aanleiding en op de belangrijkste conclusies en aanbevelingen. Voorts informeer ik u over de vervolgspraken die de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en ik met de spoorbranche hebben gemaakt naar aanleiding van dit rapport.

## **Aanleiding voor de proef met het onderhoudsrooster**

In de tweede kadernota voor de railveiligheid *Veiligheid op de rails* (TK 2004-2005, 29893, nrs. 1 en 2) is aangekondigd dat het beleid ter verbetering van de veiligheid van de baanwerkers wordt geïntensiveerd. Uit de jaarlijkse trendanalyses van de spoorveiligheid is namelijk gebleken dat de veiligheidsrisico's voor deze beroepsgroep al sedert een aantal jaren zeer groot zijn.

Eén van de maatregelen die in de kadernota zijn aangekondigd ter structurele verbetering van de veiligheid van de baanwerkers is het *Normenkader Veilig Werken* (NVW). Dit NVW is in 2004 door ProRail opgesteld en per 1 januari 2005 in werking getreden. Het doel van het NVW is een permanente verbetering te bereiken van de arbeidsveiligheid bij het werken in of nabij de railinfrastructuur, waarbij een maximale

---

<sup>1</sup> Kamervragen 2040506200; Antwoordbrief DGP/SPO/u.05.00118  
"onderhoudsrooster spoorsector"

risicobeheersing leidend is. Gebaseerd op het NVW, is door ProRail een onderhoudsrooster (OHR) ontwikkeld dat het mogelijk moet maken klein onderhoud en schouw- en inspectiewerkzaamheden volgens de richtlijnen van het vigerende NVW uit te voeren.

Op 12 december 2004 is een proef met het OHR van start gegaan op het traject Utrecht - Enschede. Deze proef is (deels) beëindigd per 6 maart 2005 en daarna geëvalueerd in bijgaand rapport.

### **Conclusies en aanbevelingen naar aanleiding van de evaluatie van de proef**

Het uitvoeren van de proef heeft geleid tot waardevolle inzichten met betrekking tot de te kiezen aanpak bij de verdere implementatie van het NVW en het OHR op landelijk niveau. De belangrijkste conclusies zoals die in het eindrapport naar voren komen, zijn:

- Een gedeelte van de werkzones kan gedurende de dag buitendienst worden genomen zonder dat dit grote hinder voor de treindienst oplevert. Gedurende deze buitendienststellingen kan ProRail klein onderhoud, schouw- en inspectiewerkzaamheden goed uitvoeren volgens de regelgeving van het NVW en op het hoogste veiligheidsniveau (zijnde buitendienststelling).
- Een (te) hoge baanvakbelasting (veel treinen in combinatie met geringe infrastructurale capaciteit) gaat ten koste van de bijsturingmogelijkheden hetgeen effect heeft op de dienstregeling en aansluitingen.
- Een landelijke invoering van het OHR zou mogelijk een aanzienlijke daling van de punctualiteit voor zowel reizigers- als goederenvervoer tot gevolg hebben.

Op basis van deze bevindingen zijn de aanbevelingen:

- Voer het NVW op het hoogste veiligheidsniveau geleidelijk in.
- Werk een stapsgewijze aanpak van oplossingen uit met een nadruk op het invoeren van innovaties, zodat op termijn volledige invoering van het NVW op het hoogste veiligheidsniveau mogelijk wordt zonder aantasting van het treinproduct en gevolgen voor de klanttevredenheid.

Naar aanleiding van de eerste resultaten van de proef was reeds besloten de hinderrijke buitendienststellingen per 6 maart 2005 te beëindigen. De proef met buitendienststellingen in hindervrije periodes op het traject Utrecht – Enschede wordt voorlopig voortgezet.

### **Vervolg**

Op 9 juni 2005 hebben de staatssecretaris van SZW en ondergetekende gesproken over de bevindingen en aanbevelingen uit het eindrapport met NS, ProRail en Railion. Afsproken is dat de permanente verbetering van de veiligheid van de baanwerkers, de invoering van het NVW op het hoogste niveau en de verdere implementatie van het OHR worden uitgewerkt in een stappenplan met als basis de volgende afspraken:

- Per 1 januari 2006 zullen nog maar bij 25% van het onderhoud aan de spoorinfrastructuur lichtere instrumenten dan buitendienststellingen worden gebruikt. De arbeidshygiënische strategie, zoals opgenomen in het NVW, wordt

daarbij gehanteerd, waarbij de veiligheid van baanwerkers wordt gegarandeerd door het scheiden van treinen en werkploegen in tijd en/of ruimte.

- In de komende maanden wordt bezien of het percentage van 25 % kan worden teruggebracht in de richting van 15% (zodat de 75% buitendienststelling zal stijgen tot 85%) onder gelijktijdige beheersing van eventuele effecten op punctualiteit en treinuitval. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen verstoring van de treindienst en kosten en haalbaarheid van additionele maatregelen ter beheersing van restrisico's.
- De continue afname van het gebruik van persoonlijke waarneming blijft een aandachtspunt. De inzet van een extra veiligheidsman daarbij is niet toegestaan en dient te worden uitgebannen vóór 1 januari 2006.
- In principe per 1 januari 2008 invoeren van buitendienststelling van het werkspoor voor vrijwel alle onderhoud, zonder effect op de kwaliteit van het treinproduct. Het streven is 100% veilig werken in de hoogste categorie (buitendienststelling). De komende twee jaren wordt in het streven naar 100% zichtbaar waar er zich dusdanige gevallen voordoen waarbij buitendienststelling niet redelijk of praktisch haalbaar is. De haalbaarheid en planningsrisico's van de invoering per 1-1-2008 worden in de komende maanden verder onderbouwd.

Eind oktober 2005 zal ik opnieuw overleg hebben met de betrokkenen om de voortgang te bespreken.

#### **Tenslotte**

Het gezamenlijk (beheerder en spoorwegondernemingen) ontwerpen, uitvoeren en evalueren van de proef met het OHR op het traject Utrecht – Enschede heeft de betrokkenen in staat gesteld ervaringen op te doen en lering te trekken uit de werking van een OHR in de praktijk. De betrokkenen uit de spoorbranche hebben intensief samengewerkt om te komen tot een integrale aanpak van de veiligheid van de baanwerkers in relatie tot de onderhoudsproblematiek. Ik wil hiervoor mijn waardering uitspreken en heb er alle vertrouwen in dat de voorwaarden zijn geschapen om een krachtige impuls te geven aan de verbetering van de veiligheid van de baanwerkers.

Ik ga ervan uit u met het vorenstaande voldoende te hebben geïnformeerd. Een afschrift van deze brief zal ik tevens doen toekomen aan het LOCOV.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs