

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

Datum 18 december 2007
Onderwerp Onderhoudsrooster
Kenmerk 20725648

Behandeld door Drs. P. Kraaijeveld
Telefoonnummer 030 2353690

Geachte heer Eurlings,

Raad van Bestuur

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

www.prorail.nl

Op 7 september hebben wij u bericht over de capaciteitsverdeling en het daarmee samenhangend ingevoerde onderhoudsrooster 2008.

In uw brief van 11 september 2007 aan de Tweede kamer heeft u daarover kernachtig verwoord, dat een intensievere benutting van het spoorwegnet en een gewenste blijvend hoge mate van betrouwbaarheid meer en adequaat onderhoud vergt en dus extra onderhoudscapaciteit.

Binnen die afwegingen zijn we er in 2008 in geslaagd om een belangrijke verbetering in de arbeidsveiligheid te bereiken zonder onoverkomelijke treinhinder. In 2008 zullen er in totaal 200.000 treinen meer rijden dan in 2007. Het totaal aantal treinen in 2008 komt daarmee uit op 3.000.000. De arbeidsveiligheidseisen voor 2008 zijn ten opzichte van 2007 eveneens verbeterd. Werd er in 2007 nog 30% van de klein onderhoud (KO) werkzaamheden in Persoonlijke Waarneming uitgevoerd. In 2008 zal dit 10% of minder zijn. Hiermee komt het streven om in 2008/2009, 0% van de KO werkzaamheden in Persoonlijke Waarneming te doen, zeer dichtbij. De mate waarin treinpaden gehonoreerd konden worden voor de dienstregeling 2008 zijn bij de bovenstaande afwegingen steeds cruciaal geweest om tot de uiteindelijke keuzes te komen.

Conform afspraak informeren wij u middels deze brief over de totstandkoming van de uiteindelijke dienstregeling 2008 en de daarbij gemaakte afwegingen tussen treinhinder enerzijds en maakbaarheid van het onderhoudsrooster, verbeterde arbeidsveiligheid en kosten van het klein onderhoud anderzijds. Ook zullen wij in deze brief aandacht besteden aan de afspraken zoals gemaakt om verdere groei op het net mogelijk te maken met intensiever gebruik en de daarbij benodigde hoge mate van betrouwbaarheid en arbeidsveiligheid.

De vertreksituatie in juni 2007, gezien het groot aantal extra treinen voor 2008, is in onderstaande tabel weergegeven.

	Maakbaarheid	Verbetering Arbeidsveiligheid	Kosten KO
Vertrek situatie (effect hinder gering)	Dag: 60 % Nacht: 40 %	70 % Buiten Dienststelling (BD) 30 % Persoonlijke Waarneming	245 mio Euro

De vertreksituatie voldeed onvoldoende aan de door de sector gewenste situatie. Belangrijkste doelstelling daarbij was voor klein onderhoud het aantal werkzaamheden in Persoonlijke Waarneming zoveel als mogelijk terug te dringen, het liefst tot 0%.

ProRail

Concreet betekent dit dat er slechts alleen in Buiten Dienststellingen gewerkt kan worden, waardoor er gedurende werkzaamheden geen treinverkeer mogelijk is op dat betreffende baanvak. Onderstaande tabel geeft die situatie weer.

	Maakbaarheid	Verbetering Arbeidsveiligheid	Kosten KO
Vereiste situatie (effect hinder groot)	Dag: 60 % Nacht: 40 %	100 % BD	245 mio Euro

Omdat bij de bovenstaande situatie (orde grootte niet te honoreren treinsporen 3 – 5%) het effect voor reizigers en verladers als te groot werd ingeschat, is er aan een aantal varianten gewerkt, die vooral als doel hadden het aantal te honoreren treinsporen zo groot als mogelijk te maken. In juli 2007 (DO Samen Sporen 16 juli 2007 en enkele daaraan gerelateerde overleggen) is uiteindelijk gekozen voor de variant met de minste treinhinder (< 1%) met afwegingen tussen de maakbaarheid van de variant (D/N verhouding), het te verbeteren veiligheidsniveau en de daarmee gepaard gaande KO (klein onderhoud) kosten.

	Maakbaarheid	Verbetering Arbeidsveiligheid	Kosten KO
Variant A. 3 – 5 % treinsporen niet honoreerbaar	Dag: 60 % Nacht: 40 %	100 % Buiten Dienststelling (BD)	245 mio Euro
Variant B. < 1 % treinsporen niet honoreerbaar	Dag: 45 % Nacht: 55 %	90 % BD 10 % Persoonlijke Waarneming (PW)	274 mio Euro

De mate waarin het aantal treinsporen gehonoreerd kan worden in variant B is duidelijk groter. De keuze voor deze variant resulteert in andere verhoudingen voor wat betreft maakbaarheid, % werkzaamheden in PW en de kosten van het klein onderhoud. De maakbaarheid (Dag/Nacht verhouding) is daarbij nog wel bijzonder punt van aandacht. Met de aannemers wordt lokaal specifiek gekeken of en op welke wijze hier invulling aan gegeven kan worden. Dit zal in januari/februari 2008 zijn afgerond. Na de uiteindelijke coördinatie fase binnen de capaciteitsverdeling is uiteindelijk 0,38% niet gehonoreerd. In onderstaande tabel zijn de variabelen weergegeven ten opzichte van 2007.

	2007	2008
Maakbaarheid dag/nacht	60% overdag 40% 's nachts	45% overdag 55% 's nachts
Arbeidsveiligheid kort cyclisch onderhoud	70% BD 30% PW	90% BD 10% PW
Effect op aantallen gehonoreerde treinen	100%	99,7% NS gehonoreerd 99,1% Streekgewestelijk vervoer 100 % Goederenvervoer

Vertaald naar de benutting van het netwerk per week ziet dat er als volgt uit.

Op weekbasis 2008	NS	Streekgewestelijk vervoer	Goederen
Aantal gehonoreerde treinen	34.000	3.300	2.200
Aantal treinen die niet kunnen rijden	120	30	0
Relatief gezien niet kunnen rijden	0,35%	0,9%	0%

ProRail

De streekgewestelijke vervoerders rijden met name op enkelsporige baanvakken. Daar kunnen bij onderhoud helemaal geen treinen rijden. Dit is de reden waarom het percentage bij streekgewestelijke vervoerders groter is dan voor NS. De goederenvervoerders kunnen alle treinpaden rijden, onder andere doordat treinpaden naar andere tijdstippen zijn verplaatst.

De werkzaamheden aan het spoor betreffen overigens meer dan alleen klein onderhoud. Jaarlijks vinden veel werkzaamheden plaats voor groot onderhoud, bovenbouw vernieuwing, uitbreidingen en ver- en nieuwbouw/vervangingen. Het totaal van al deze werkzaamheden zal in 2008 voor meer dan 95% in buitendienststellingen plaatsvinden. Het kleine onderhoud, dat daar een onderdeel van is, zal daarvan dus in 2008 voor 90% in BD plaatsvinden. Met zowel IVW als het ministerie van Sociale Zaken en de arbeidsinspectie zijn hierover afspraken gemaakt. Het streven in 2008 blijft dit verder naar beneden te brengen, zodat met de dienstregeling in 2009 100% van de klein onderhoud werkzaamheden op een hoger veiligheidsniveau dan persoonlijke waarneming (beheerste toelating, gegarandeerde waarschuwing en buitendienststelling) kan plaatsvinden.

Teneinde dit te bereiken, worden er diverse nieuwe innovatieve manieren van werkprocessen geïntroduceerd. Zo zijn er sinds de nieuwe dienstregeling 7 videoschouwtreinen en 4 mobiele werkplaatsen inzetbaar. In 2008 zullen we op de corridors Groningen – Meppel en Leeuwarden – Meppel een deel van het onderhoud uitvoeren op het veiligheidsniveau beheerste toelating. Hiertoe investeren we € 4 mio in apparatuur en benodigde ICT ondersteuning. Met beheerste toelating is veilig werken zonder PW mogelijk, terwijl de treindienst ongehinderd plaats kan vinden. In 2009 zal beheerste toelating toepasbaar zijn op alle daarvoor geschikte delen van het net.

De keuze die voor 2008 is gemaakt in de afweging treinhinder ten opzichte van de kosten voor kort cyclisch onderhoud in de nacht resulteert in een toename van de kosten voor klein onderhoud naar nu begroot met € 28,6 mio. ProRail heeft als addendum op de NV 2008 en als onderdeel van de Toegangsovereenkomsten 2008 de gebruiksvergoeding met een dergelijk bedrag verhoogd, aangezien deze kosten direct verband houden met het gebruik van de treindienst op het net. In de eerste helft van 2008 bezien we de resultaten van maakbaarheid in relatie tot een blijvend hoog niveau van beschikbaarheid en betrouwbaarheid. We operationaliseren een toekomstbeeld 2009 – 2012 betreffende de eerder genoemde optimalisatie parameters: beschikbaarheid, kosten, maakbaarheid en verbetering veiligheid, zodat we dit binnen de sector met de vervoerders vast kunnen stellen voor het capaciteitsverdelingsproces 2009 en verder.

Met vriendelijke groet,

drs. B.J. Klerk
Voorzitter van de Raad van Bestuur