

## Discussiestuk Rover

### Werk aan het spoor: hoe krijgen we daarvoor de ruimte?

#### 1. INLEIDING

Er is veel werk aan de spoorinfrastructuur nodig om:

- het spoorverkeer veilig te houden;
- de betrouwbaarheid van het spoor te garanderen;
- de noodzakelijke groei van het spoorvervoer te kunnen faciliteren voor meer reizigers, goederen en hogere frequenties.

Deze drie doelen vergen stuk voor stuk extra inspanningen. Daar komt bij:

- de inbouw van ERTMS;
- de elektrificatie op enkele spoorlijnen;
- de noodzaak van vervanging van naoorlogse infrastructuur.

Er moet dus langjarig méér gewerkt worden aan, op en rond het spoor. Tegelijkertijd is de ruimte om aan het spoor te werken de afgelopen jaren sterk geslonken. Dat is gekomen door:

- het stap voor stap aanscherpen van de veiligheidsregels voor werken aan het spoor;
- de frequentieverhogingen op sommige lijnen;
- slechte afstemming tussen ProRail, aannemers en vervoerders.

Hierdoor zijn de mogelijkheden sterk ingeperkt om nog inspecties, onderhoud en vervangingswerk tijdens de dienstregelingen uren uit te voeren. Dit heeft geleid tot een verdere concentratie van het werk in de nacht en tot een groot aantal stremmingen van trajecten in de weekends. Hiermee loopt het systeem nu tegen zijn grenzen aan.

#### 2. REIZIGERSHINDER

Reizigers krijgen steeds vaker te maken met een treinsysteem dat niet thuis geeft. Gevolg: steeds meer reizigershinder. ProRail heeft voor 2017 al opnieuw een overtreffende trap voorgeschoteld aan buitendienststellingen die Rover en de vervoerders grote zorgen baart. Het aantal buitendienststellingen lijkt ongebreideld toe te nemen. Er hoort een grens te zijn aan de hoeveelheid reizigershinder, maar noch I en M, noch ProRail durven een limiet te stellen. Bij gebrek aan een plafond blijft reizigershinder de uitkomst die overblijft *nadat* andere afwegingen zijn gemaakt. Vervangende bussen en tijdrovende omreisroutes zijn geen goede alternatieven. Reizigers die de mogelijkheid hebben nemen de auto. Is dat het antwoord in het licht van het milieubeleid?

### 3. VEILIGHEID

ProRail en de aannemers lopen tegen hun grenzen aan, omdat er te weinig effectieve werkuren overblijven en het werk zo sterk op de nacht is geconcentreerd. Dit is de prijs die wordt betaald voor de strenger geworden veiligheidsregelgeving. Met het motief van die verscherpte regels kan niemand het oneens zijn. Maar let wel op het effect: als meer reizigers en goederen de weg opgaan, leidt dat tot aantoonbaar meer dodelijke ongevallen.

Het is Rover opgevallen dat eigenlijk alle betrokken partijen vinden dat het veiligheidsbeleid in zijn uitwerking is doorgeslagen. Ook verwijzen partijen hierbij graag naar elkaar. Niemand weet precies wie welke regel en waarom bedacht heeft. I en M, de ILT, Stichting railAlert, de arbeidsinspectie of ProRail? Rover proeft bij alle partijen de bereidheid om die uitwerking te herzien, daar waar deze de effectiviteit van het werk of de waarde van het spoorvervoer onevenredig schaadt. De creatieve dialoog tussen ProRail, aannemers en vervoerders over productievriendelijke en beter op de behoefte toegesneden werkvormen juicht Rover toe. Iedereen heeft groot belang bij een betere verhouding tussen de productiviteit van de aannemers en de hinder voor de reizigers. De inspanningen hiertoe moeten dus alle ruimte krijgen. Maar wie neemt het initiatief om iets aan het knellende corset van veiligheidsregels te doen?

### 4. CAPACITEITSGRENZEN

Tegen de bovenstaande achtergrond moet tevens onder ogen worden gezien dat het systeem tegen zijn grenzen aanloopt bij het verwerken van alle opdrachten voor bouwprojecten. ProRail is een conglomeraat van projecten die afzonderlijk gemanaged worden zonder duidelijke samenhang. I en M stelt geld beschikbaar en dus wordt er gebouwd aldus medewerkers van ProRail. Zolang er geen hinderplafond wordt vastgesteld, kan er doorgestapeld worden en zal besteedbaar budget worden 'weggezet'. De stapel projecten wordt onbeheersbaar en er is geen langetermijnplan. Problematisch is ook dat ProRail door het weglekken van kennis naar de aannemerij zelf niet weet wat de staat van onderhoud van de infra is.

In dit soort situaties is een bouwstop feitelijk beter dan maar ongecoördineerd en ongepland doormodderen. Goed nadenken en een fasering van projecten afwegen tegen de urgentie ervan is *vooraf* nodig. Wie maakt het lange termijn plan?

### 5. FINANCIËN

Een andere grens waar het systeem tegenaan loopt is financieel van aard. De PWC-analyse berekende vorig jaar over de periode 2014-2028 een budgetspanning van 475 miljoen euro, ongeveer 3% van het totale budget. Per jaar gaat het om circa 43 miljoen. Het is politiek begrijpelijk dat nu wordt gekeken hoe hier het beste op kan worden bijgestuurd. Tegelijkertijd is de omvang van dit bedrag op de totale begroting ook weer niet zodanig dat al meteen moet worden gedacht aan maatregelen met negatieve effecten voor de reizigers en de verladers.

Het PWC-rapport bevat echter wel een aantal van zulke maatregelen. De effecten zijn in het rapport slechts globaal aangegeven, vanuit een financieel getint denkraam en zonder deze te plaatsen in de

context die wij hierboven beschreven. PWC heeft niet met consumentenorganisaties gesproken. Het is een eenzijdig financieel rapport. ProRail heeft de gesuggereerde maatregelen uit het PWC-rapport voorzien van een nadere uitwerking, maar deze is Rover door I en M nog altijd niet ter hand gesteld. In een bijeenkomst in Locov-verband op 14 juli 2016 is ons wel duidelijk geworden dat het voorbereidingsproces van het door de staatssecretaris te nemen besluit onder grote tijdsdruk staat.

Rover zet grote vraagtekens bij de proportionaliteit van sommige maatregelen uit het PWC-rapport, waaronder ook maatregelen die de staatssecretaris in haar brief aan de Tweede Kamer van 16 juni 2016 als “essentieel” heeft aangeduid. De vraag is waarom andere zoekrichtingen, zoals een aanpassing van het budget aan de stijgende vervoersbehoefte of een efficiencyverbetering in de organisatie van ProRail buiten beeld lijken te blijven.

## 6. BESLUITVORMING

Het is voor alle partijen van groot belang dat het verdere besluitvormingstraject zorgvuldig plaatsvindt. Nu is het traject geheel onduidelijk. Bij zorgvuldige besluitvorming hoort dat beschikbare informatie tijdig wordt gedeeld en dat er voor de betrokken partijen voldoende ruimte is om de best uitgebalanceerde oplossingen uit te werken, dat ook andere oplossingsrichtingen dan in het PWC-rapport in aanmerking kunnen komen en dat vraagstukken niet geïsoleerd worden gezien, maar in hun context.

Rover, 2 augustus 2017

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*