

Position paper achterstallig onderhoud railinfrastructuur

Strukton Rail ziet zich op diverse manieren geconfronteerd met onderhouds- en instandhoudingsproblematiek van het Nederlandse spoornetwerk. Ten eerste is Strukton Rail één van de grote Nederlandse railaannemers met meer dan 100 jaar praktijkervaring met railonderhoud. Daarnaast ontwikkelt en produceert de onderneming innovatieve systemen voor de toekomstige energievoorziening van het spoor. En tenslotte niet onbelangrijk: Strukton Rail is eigenaar en beheerder van meer dan 600 km industriespoor in Nederland.

Dit is de kern van het onderhoudsprobleem

Dit zijn de vijf grote problemen rond het onderhouds- en instandhoudingsvraagstuk van het Nederlandse railsysteem:

1. Ad hoc onderhoud;
2. Geen toekomstplan op instandhouding;
3. Kopersmonopolie ProRail
4. Verouderde regelgeving
5. Kenniskloof

1. Ad hoc onderhoud

ProRail bepaalt de wijze waarop wij als railaannemer het onderhoud uitvoeren. Dit is voornamelijk incident gedreven, met toepassing van minimale normen. Operationeel onderhoud van het spoor lijkt erop gericht te zijn om de levensduur van afzonderlijke vitale onderdelen van het spoor zo lang mogelijk te rekken.

ProRail hanteert 1 norm voor de minimale kwaliteit van spoorcomponenten, en deze wordt in onze afzonderlijke onderhoudsgebieden (PGO's) telkens op andere wijze geïnterpreteerd. Wij signaleren daarin geen eenheid, maar diverse normen voor minimale kwaliteit.

De prioriteit bij planmatig onderhoud ligt op het niveau van het 'strikt noodzakelijke' en het hanteren van een net voldoende norm. Daarbij versnipperd de onderhoudsinzet omdat telkens een ander onderdeel van het spoor op orde moet worden gebracht. We sluiten soms meerdere malen een traject af in kort tijdsbestek om dan weer het ene, en dan weer het andere onderdeel te laten voldoen aan de - regio specifieke - norm.

We opereren vaak reactief als gevolg van het hanteren van de ondergrens voor kwaliteitsnormen. Als onderdelen kapot gaan leggen we het treinverkeer stil en fixen we het systeem zo goed en kwaad als het kan. Voorbeelden: Ad hoc repareren van spontane scheuren in spoorstaven bij een specifiek problematisch type

overweg ("type Harmelen"), overbelaste onderstations voor de energievoorziening aan de praat krijgen na een storing.

2. Geen toekomstplan op instandhouding

De ambitie is om meer reizigers uit de auto, in de trein te krijgen: vergroting van het reizigersvolume. Daartoe moeten 4 uitdagingen in samenhang worden opgepakt: a. betere seinbeveiliging ("ERTMS"); b. energievoorziening spoor moderniseren; c. spoorwegovergangen opheffen; d. spoordijken verstevigen.

Pas als deze 4 issues in samenhang op een traject zijn opgelost, kunnen er meer treinen op dat traject rijden. Initiatieven om de afzonderlijke issues op te lossen lopen niet parallel en op verschillende snelheden.

We missen hier een eenduidige visie op samenhangende oplossingen, én wij missen het om als betrokken partij te worden ingeschakeld. Sterker nog; we merken dat het niet op prijs gesteld wordt als wij als marktpartij onze expertise en inzichten op ieder van die 4 issues willen delen om tot betere resultaten te komen.

3. Kopersmonopolie ProRail

ProRail dicteert in deze markt het onderhoud voor de railinfrastructuur: de prijs, de omvang van werkzaamheden, de voorwaarden waaronder dat moet plaatsvinden.

ProRail bepaalt vanuit de Spoorwegwet ook de onderhoudskwaliteit van in bedrijf zijnde en slapende rangeerterreinen.

Als commerciële beheerder/eigenaar van spoorse industrie-aansluitingen is Strukton Rail in principe geïnteresseerd in overname van elk 'slapend' rangeerterrein dat ProRail wil afstoten vanwege te hoge onderhoudskosten.

Zo willen wij een bijdrage leveren aan de modal shift naar railvervoer, geheel in lijn met de in het Coalitie-akkoord

beschreven ambitie op dat vlak. De langdurige - en voor ons ondoorzichtige - overdrachtsprocedures van ProRail maken het ons niet makkelijk om invulling te geven aan die ambitie. Tijdens zo'n procedure kan het zelfs gebeuren dat een wissel tussen hoofdbaan en industriespoor op basis van een eenzijdig besluit door ProRail wordt verwijderd. Daarmee vervalt alsnog de mogelijkheid om het betreffende rangeerterrein te exploiteren.

ProRail heeft het voortouw bij het moderniseren van de energievoorziening spoor. Naar aanleiding van alarmerende berichten van scheidend ProRail CEO Pier Eringa heeft deze Commissie in 2019 nog gedebatteerd over innovatieve systemen voor energievoorziening. Nu constateren wij dat het daarin gezamenlijk optrekken en het delen van onze kennis om tot goede systeemkeuzes te komen nog best lastig is.

4. Verouderde regelgeving

We hebben te maken met verouderde regelgeving rond onderhoud. Ter illustratie: Dagelijks staan onze monteurs bloot aan het risico van elektrisering rond 'laagspanningsinstallaties' die onder spanning blijven tijdens onderhoud. De installaties zijn door de ouderdom niet up to standard als het gaat om de vigerende regelgeving rond arbeidsomstandigheden. Achterstallig onderhoud aan regelgeving rond het spooronderhoud leidt tot schokgolven in de bedrijfsvoering van ProRail indien verouderde regelgeving alsnog wordt vernieuwd, of vigerende regelgeving uiteindelijk toch wordt gehandhaafd. Het kwartsstof-probleem is hiervan een voorbeeld.

5. De kenniskloof

We zoeken jonge monteurs met kennis van technologie die op de beroepsopleidingen niet meer gedoceerd wordt. De kennisbehoefte voor spooronderhoud sluit niet aan op het curriculum van de techniekopleidingen. Consequentie is dat de beperkte instroom van talent allereerst moet worden bijgeschoold naar de diverse gedateerde technologieën rond energievoorzienings- en seinveiligheid-systemen die momenteel in bedrijf zijn bij ProRail.

Drie relevante oplossingsrichtingen

- A. Reiziger centraal in onderhoudsvisie
- B. Goede interactie met markt
- C. Herpositionering ProRail

A. Reiziger centraal in onderhoudsvisie

Het is tijd voor een kanteling naar een onderhoudsvisie met de reiziger centraal. Dat komt neer op een samenhangende corridor-gewijze aanpak van het onderhoud: in één keer alle onderhoudswerkzaamheden

uitvoeren conform de bovenkant van de kwaliteitsnorm. Precies zoals Rijkswaterstaat vorig jaar de A12 heeft aangepakt. Hier is gebleken dat de reiziger hiervoor alle begrip heeft. Die kan namelijk daarna jarenlang storingvrij reizen.

Dezelfde visie moet worden toegepast bij de toekomstige instandhouding van het spoor. Heldere regie op de vier samenhangende issues (seinen, stroom, overwegen, spoordijken) is cruciaal om meer reizigers te kunnen vervoeren.

B. Goede interactie met markt

Als railaannemer willen we graag op basis van gelijkwaardigheid in contact zijn met ProRail. Met inachtneming van ieders rol, taak en verantwoordelijkheid. Het aspect veiligheid en welzijn van onze medewerkers staat hierin voorop.

Als ontwikkelaar en producent van innovatieve systemen voor de energievoorziening van het spoor willen we graag op een positieve manier bijdragen aan de beraadslagingen over de toekomstige energievoorziening van het spoor. Dit proces verloopt al meer dan 2 decennia zonder goed resultaat en lijkt nog steeds niet verder te komen.

Als eigenaar en beheerder van een spoornetwerk van 600 km willen wij op basis van respect en gelijkwaardigheid samenwerken met ProRail. Zo zou het ons ook helpen als het Ministerie van IenW heldere en transparante procedures oplegt voor de overdracht van rangeerterreinen, en toeziet op de naleving.

Als organisatie die dagelijks specialistische kennis inzet om het spoornet in stand te houden, willen wij graag in samenspraak met ProRail werken aan het dichten van de kenniskloof: aansluiting van het curriculum van de voor ons relevante technische beroepsopleidingen op de oude en nieuwe technologieën die voor spooronderhoud noodzakelijk zijn.

C. Herpositionering ProRail

Er is al veel gezegd over de herpositionering van ProRail tot ZBO. Wij zijn hierover kort, want wat ons betreft is dit proces noodzakelijk. Immers inbedding van ProRail binnen het Ministerie van Infrastructuur creëert voorwaarden voor transparantie en voorkomt zelfs maar de schijn van willekeur.

Wij spreken vertrouwen uit dat de Tweede Kamer haar controlerende taak daarin serieus opvat en zal toetsen of deze transitie naar behoren verloopt.

Daarnaast ligt er een taak voor de Tweede Kamer om verouderde regelgeving tegen het licht te houden, en te toetsen of vigerende regelgeving wordt gehandhaafd.