

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 211

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 februari 2010

Tijdens het spoeddebat van 20 januari 2010 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2009–2010, nr. 44) over wegen en OV bij winterweer vroegen de leden Roemer en Cramer respectievelijk naar mijn mening over:

- de voorgenomen frequentieverandering van onderhoudsbeurten voor NS-materieel die per 1 februari 2010 aanstaande van een tweedaagse naar een achtdaagse frequentie zou gaan; en
- zijn vraag of onderhoudsploegen van ProRail tijdens zwaar winterweer niet beter via diesellocomotieven dan over de weg bevroren wissels zouden kunnen bereiken.

Ik heb toegezegd deze vragen voor 1 februari 2010 te beantwoorden.

Bijstelling onderhoudsrooster NS-materieel

Ik kan u over het onderhoudsrooster het volgende melden. Het signaal over de bijstelling van het onderhoudsregime van NS-materieel is juist, al betreft het strikt gesproken niet het onderhoudsregime maar het controle-regime van het materieel.

Tot op heden ondergaat het grootste deel van de materieelvloot van NS een «dagelijkse» controle. Door technische ontwikkelingen en voortschrijdende inzichten in het faalgedrag van systemen is besloten deze dagelijkse controle tegen het licht te houden.

NS Reizigers is rond 2004 over bijstelling van het controleregime gaan nadenken. Met ingang van de nieuwe Spoorwegwet (2005) is de verplichting van een 24-uurscontrole vervangen door een besluit met daarin een eis inzake onderzoek door een deskundige en een regeling inzake periodieke controle. Het voortouw en de verantwoordelijkheid voor het onderzoek liggen bij NS. NS heeft mij verzekerd dat het gelijk blijven en het bij voorkeur verbeteren van de veiligheid van het materieel, als absolute randvoorwaarde voor het onderzoek heeft gegolden.

Bij het onderzoek naar nut en noodzaak van het huidige controleregime zijn naast NS Reizigers ook NedTrain, Lloyd's Register Rail en de TU Delft betrokken geweest. NS heeft op basis hiervan besloten om per 1 februari

2010 op een nieuw controleregime over te gaan met als basis «zinnvolle controles op het juiste moment». NS Reizigers heeft geen toestemming nodig voor de veranderde werkwijze. Wel heeft ze de Inspectie Verkeer en Waterstaat geïnformeerd over de principes van de nieuwe aanpak: het Reliability Centred Maintenance.

Het nieuwe controleregime is in de praktijk getest met de materieelserie VIRM. Het nieuwe controleregime bestaat uit een uitgebreide controle elke acht dagen gecombineerd met een tweedaagse controle van enkele kritische systemen. Het nieuwe regime wordt ingevoerd voor het grootste deel van de materieelvloot van NS Reizigers. Voor enkele oudere treintypes wordt het regime niet aangepast. Doordat controles in de toekomst naar verwachting zinvoller zijn dan voorheen heeft het technisch personeel meer tijd om relevant onderhoud en reparaties uit te voeren. Dit is in drukke periodes, bijvoorbeeld tijdens streng winterweer, van groot belang.

Inzet diesellocomotieven voor onderhoudspersoneel ProRail

Op de vraag of diesellocomotieven kunnen worden ingezet voor vervoer van spoorwerkers naar plekken langs het spoor waar onderhoud moet worden gepleegd, bijvoorbeeld bij winterweer wanneer snelwegen moeilijk toegankelijk zijn, geeft ProRail aan in de komende periode te bekijken of deze en andere creatieve ideeën praktisch uitvoerbaar zijn. Een dergelijke «flexibele onderhoudstrein bij storingen» is volgens ProRail in ieder geval aantrekkelijk voor de arbeidsveiligheid van de storingsploegen. Een nadeel kan zijn dat bij storingen de storingslocatie via het spoor vaak moeilijk bereikbaar is aangezien de normale treindienst verstoord is en gestrande treinen een snelle bereikbaarheid over het spoor verhinderen en/of blokkeren. Overigens heeft ProRail in incidentele gevallen (in de regio Noord-Oost) al gebruik gemaakt van vervoer van spoorwerkers per trein. Deze ervaringen zullen op hun waarde beoordeeld worden. Daarnaast zorgt ProRail ervoor dat bij verwachte slechte omstandigheden de storingsploegen zo veel mogelijk al ter plaatse zijn.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings