

Bij Railinfrabeheer dreigt een tekort aan gedegen technische kennis

Van onze medewerker

Storingen, vertragingen en ongelukken. Wie de kranten erop naslaat, krijgt het idee dat het flink mis is met het Nederlandse spoor. Maar is er nu wel of niet sprake van een onderhoudsachterstand? En in hoeverre hangen de problemen samen met de verzelfstandiging van NS? Tijd voor een gesprek met prof. dr. ir. Coenraad Esveld, hoogleraar Railbouwkunde aan de TU Delft.

Paars II wilde € 1,5 miljard uittrekken voor onderhoud aan het spoor, het demissionaire kabinet € 300 miljoen. Dat zijn grote verschillen. Hoeveel geld is er eigenlijk nodig?

Dat is moeilijk te zeggen. Het is in ieder geval niet zo dat er meteen treinen ontsporen als je nu geen onderhoud pleegt. Maar je kunt ook niet à la minute ingrijpen, dus je moet het onderhoud lang van tevoren zien aankomen. Deels gebeurt dat ook. Maar ik denk wel dat het efficiënter kan. Op plaatsen waar regelmatig een onderhoudsploeg heen moet, kun je beter een structurele oplossing aanbrenge(n). Wat dat betreft moet preventief onderhoud nog meer aandacht krijgen.

Is er nu wel of niet sprake van een onderhoudsachterstand?

Ik denk dat dit wel meevalt. Vertraagde treinreizigers roepen al snel dat 'het spoor slecht is', maar meestal is dat nergens op gebaseerd. Je moet het spooronderhoud objectiveren. In Nederland ligt 4.500 kilometer enkelspoor. De ligging daarvan wordt tweemaal per jaar opgemeten. Daarnaast wordt met ultrasoon onderzoek gekeken of er defecten in de spoorstaven zitten. Er zijn genoeg statistieken, alleen worden die niet openbaar gemaakt door Railinfrabeheer, de eigenaar van de railinfrastructuur. De overheid zou Railinfrabeheer moeten verplichten om storings-, meet- en onderhoudsgegevens zichtbaar te maken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet weten waar het zijn geld aan uitgeeft. En welke kwaliteit het daarvoor terugkrijgt. Dat lijkt me logisch. Jaarlijks wordt immers voor zo'n € 180 miljoen aan spooronderhoud verspijkerd.

In hoeverre spelen de gevolgen van de verzelfstandiging een rol bij het spooronderhoud?

Vroeger zat al het onderhoud in één hand, nu is het ondergebracht bij aannemerijen. Railinfrabeheer schrijft onderhoudscontracten uit. Voor aannemers moet dan wel duidelijk zijn waaraan het onderhoudswerk moet voldoen. De industrie werkt met boekwerken vol specificaties. Maar in de spoorbouw bestaan die nauwelijks. Railinfrabeheer zou keihard moeten definiëren aan welke opleverings- en instandhoudingsnormen het werk moet voldoen. En uiteindelijk kan alleen een afnamecontrole duidelijkheid geven over de kwaliteit. Alleen is dat bij het spoor nog niet mogelijk, omdat er weinig meetapparatuur bestaat die je meteen kunt inzetten.

Er vindt dus geen afnamecontrole plaats. Is de kwaliteit van het spooronderhoud niet in het geding?

Zo zou ik het niet willen stellen. Een aannemer kan zijn werk goed doen, dat trek ik niet in twijfel. Maar hij zal het niet mooier maken dan noodzakelijk is. Dat betekent: voldoen aan de normen. En als die laag liggen, zal hij het niet beter doen dan het contract vereist.



Foto: Martin Roemers

Prof. dr. Esveld: 'Het management van Railinfrabeheer moet meer oog krijgen voor normering en kostenbeheersing, want er is nog geen volledig informatie- en monitoringsysteem waarin precies staat wat het spoor per kilometer kost. Dat is volgens mij het hele eieren eten.'

Railinfrabeheer moet dus met strenge normen komen.

Ja. Maar de normen zijn nog niet helemaal helder. Daardoor laten ook de controles te wensen over. In feite zou je de aannemer moeten verplichten om zelf te controleren. In de industrie is dat een gangbare werkwijze. De spoorbranche zit wat dat betreft in een overgangssituatie. Het management van Railinfrabeheer moet nog wat meer oog krijgen voor normering. En voor kostenbeheersing, want er is nog geen volledig informatie- en monitoringsysteem waarin precies staat wat het spoor per kilometer kost. Dat is volgens mij het hele eieren eten, want uiteindelijk is alleen meten weten.

Als er problemen zijn rond het spoor, wijzen verschillende partijen vrij snel naar elkaar. Is dat geen logisch gevolg van de opsplitsing van de NS?

Dat heb je natuurlijk altijd. Onderhoud betreft niet alleen het spoor, maar ook het rijdend materieel. Het gaat om de interactie. Slechte wielprofielen geven al snel scheurtjes in de spoorstaven. Die kun je verhelpen, maar als je niets aan de oorzaak doet, draag je water naar de zee. Feit is wel dat NS en Railinfrabeheer beide hun onderhoudskosten proberen te minimaliseren. Maar wat je op de ene plek doet of laat, heeft elders natuurlijk repercussies. Om te beginnen dient daarom duidelijk te zijn waaraan het hele systeem moet voldoen. Is dat alleen op onderdelen geregeld, dan krijg je al snel een zwartepietenspel.

Kan Railinfrabeheer de NS verplichten om de wielen beter te onderhouden als men merkt dat door de slechte toestand daarvan schade aan het spoor ontstaat?

Ik weet niet of dat kan. Maar eigenlijk is het logisch dat degene die schade veroorzaakt daarvoor opdraait. Het is wel één van de zaken die ik heb voorgesteld voor het Infrasppeed-project. Dat omvat een concessie voor 25 jaar voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de HSL-Zuid. Het Infrasppeed-consortium bestaat uit marktpartijen. Omdat de verantwoordelijkheid voor onderhoud zo'n lange periode beslaat, loont het om in kwaliteit te investeren. Ik denk dat dit gaat werken. De hamvraag voor het consortium is natuurlijk of het spoor in die 25 jaar vernieuwd moet worden. Dat is alleen te voorkomen als de treinwielen goed zijn. In dat kader heeft de TU Delft een model ontwikkeld dat, gekoppeld aan meetpunten, de schade berekent die wordt veroorzaakt door treinwielen. Beschadigt de vervoerder het spoor, dan krijgt hij een nota op de mat. Bij het Infrasppeed-project is zo'n systeem absoluut noodzakelijk. Maar in principe is het ook elders te gebruiken.

Bij het Infrasppeed-project voor de HSL-Zuid zijn de verantwoordelijkheden duidelijk. Hoe is dat in de relatie tussen Railinfrabeheer en de aannemers?

De aannemer doet het werk, Railinfrabeheer controleert. Die gedeelde verantwoordelijk werkt niet goed. De verhouding tussen Railinfrabeheer en de aannemers is complex. Railinfrabeheer heeft zo nu en dan 'collegiaal overleg' met de aannemers, terwijl er natuurlijk maar één de baas is. Daarnaast ebt vanuit Railinfrabeheer technische kennis weg naar aannemerijen en ingenieursbureaus. Die krijgen daardoor steeds meer macht. Dat lijkt soms de omgekeerde wereld: de invloed van de aannemers is groot, terwijl Railinfrabeheer de opdrachtgever is.

Aannemers klagen nogal eens dat Railinfrabeheer te weinig technische kennis heeft.

Dat is ook zo. Railinfrabeheer gaat steeds meer naar een situatie waarin zij alleen nog contracten uitschrijft. In zulke gevallen spelen inkopers vaak een belangrijke rol. En die kijken vooral naar wat goedkoop is en minder naar de prijs-kwaliteitverhouding. Ik zeg niet dat het daar bij Railinfrabeheer over de hele linie aan ontbreekt, maar ik denk wel dat Railinfrabeheer altijd een zeker technisch niveau moet hebben. Anders ben je aan de goden overgeleverd.

Kunnen we niet beter terug naar de oude NS?

Dat is ook niet zaligmakend. Door het opknippen van de NS zijn de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen duidelijker geworden. Maar er zijn ook problemen op de grensvlakken. Over al die partijen zou je misschien een overkoepelende organisatie moeten zetten, of management op raakvlakken. Uiteindelijk lijkt me dat een taak voor de overheid. Maar die moet dan wel voldoende kennis in huis hebben.

Hedwig Neggers

De opleveringsnormen van Railinfrabeheer zijn nog niet helder

Vanuit Railinfrabeheer ebt technische kennis weg naar aannemerijen en ingenieursbureaus

2

Spoor onder de loep

Hoe erg is het gesteld met de technische kwaliteit van het spoor? Volgens prof. C. Esveld valt het wel mee met de onderhoudsachterstand. Maar Railinfrabeheer heeft nog lang niet het punt van perfectie bereikt. Er dreigt zelfs een leegloop aan technische kennis bij het bedrijf.