

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1632

Vragen van het lid **Gerkens** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *Rail Infrabeheer en vertragingen*. (Ingezonden 20 augustus 2002)

1

Kent u het bericht dat door een defecte wissel op het traject van Alphen aan de Rijn naar Leiden gedurende een maand vertragingen zullen ontstaan?¹

2

Is het waar dat dit komt omdat Rail Infrabeheer niet over voldoende reservematerieel beschikt om deze wissel te vervangen? Zo ja, hoe komt dat? Zo nee, bent u dan van mening dat Rail Infrabeheer wel over voldoende reservematerieel beschikt?

3

In hoeverre leidt dit tekort van materieel tot andere vertragingen op het spoornet?

4

Vindt u het juist dat de NS kosten maakt voor tekortkomingen aan de spoorinfrastructuur waar de overheid verantwoordelijk voor is?

5

Welke maatregelen gaat u treffen om te zorgen dat er geen andere vertragingen ontstaan door een tekort aan materieel bij Rail Infrabeheer?

Antwoord

Antwoord van minister **De Boer** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 6 september 2002)

1

Ja. Het defect heeft geleid tot een storing die uiteindelijk 3½ week heeft geduurd. De component die het defect aan het wissel veroorzaakte is in de nacht van 26 op 27 augustus vervangen, waarmee de storing is verholpen.

2

Railinfrabeheer beschikt zelf niet over reservemateriaal. Zij geeft opdrachten aan aannemers die de werkzaamheden uitvoeren. Deze onderhoudsaannemers houden zelf voorraden bij en voeren daartoe in opdracht van Railinfrabeheer een voorraadbeheer.

In het onderhavige geval is er sprake van een type wissel waar er maar weinig van zijn in Nederland. Het is ook een type wissel dat maar weinig in storing valt, in aanmerking nemende dat de laatste paar jaar er nauwelijks bij dit type wissel defecten zijn opgetreden. Railinfrabeheer beschouwt de situatie, waarbij er onvoldoende reservemateriaal beschikbaar is, als een incident. Dat neemt niet weg dat een dergelijke situatie niet mag voorkomen. Nog

deze week heeft Railinfrabeheer de onderhoudsaannemers aangeschreven en gewezen op hun verantwoordelijkheid om te zorgen voor een adequaat voorraadbeheer, waartoe ook behoort het op voorraad hebben van incurant reservemateriaal.

3

Er is geen sprake van een structurele situatie, of een situatie die zich met regelmaat voordoet. Incidenten als deze kunnen leiden tot het langdurig buitendienst nemen van het spoor of gedeelten daarvan. De inspanning is er op gericht om dit juist te voorkomen. Als het probleem zich onverhoopt toch voordoet wordt er geprobeerd om een vervangende rijweg in te leggen en zo de vertragingen van het treinverkeer en de reizigers te beperken.

4

In principe niet. Het is echter wel zo dat de overheid met de beheerder afspraken maakt over het leveren van een basiskwaliteit. Deze basiskwaliteit garandeert niet dat er geen storingen meer optreden. De afspraken gaan wel uit van een sterke reductie van het aantal storingen. Tussen de taakorganisaties en NS Reizigers is afgesproken dat het niveau van treindienstaantastende onregelmatigheden en

¹ Teletekst, pag. 754 van 8 augustus jl.

onregelmatigheden bij het instellen van rijwegen in 2005 met 35 à 40 jaar zal dalen ten opzichte van de realisatie van 2000. Terwijl de afgelopen jaren het aantal storingen dat beïnvloedbaar is door Railinfrabeheer met een vijfde is gedaald, wordt het bereikte aantal door de maatschappij nog steeds als te hoog ervaren, zeker in combinatie met de verstoringen die gepaard gaan met het inleggen en de exploitatie van de treindienst. Echte tekortkomingen aan de spoorweginfrastructuur, zoals in het onderhavige geval, worden voorkomen als de afspraken tussen Railinfrabeheer en de onderhoudsaannemers nauwgezet worden uitgevoerd. Deze afspraken zijn om die reden nog eens herbevestigd.

5

Het incident is voor Railinfrabeheer aanleiding geweest om de onderhoudsaannemers nog eens nadrukkelijk te wijzen op hun verantwoordelijkheid. Vooralsnog ga ik er van uit dat deze maatregel afdoende moet zijn.