

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

1218

Vragen van de leden **Hoogland** (PvdA) en **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *problemen met de wissels op het spoor* (ingezonden 27 januari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 februari 2014)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Wisseldrama treft reiziger»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoe lang reizigers last mogen ondervinden van dit soort calamiteiten? Zijn hierover afspraken vastgelegd met ProRail in het beheerplan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Reizigers mogen zo min mogelijk last hebben van verstoringen aan het spoor. In het beheerplan zijn met ProRail afspraken vastgelegd over punctualiteit en beschikbaarheid van het spoor. Hierdoor ontstaan prikkels om verstoringen en de gevolgen daarvan zo snel mogelijk te verhelpen. Er zijn geen specifieke afspraken vastgelegd over de tijd waarbinnen verstoringen verholpen moeten zijn. In het kader van de nieuwe beheerconcessie bekijk ik hoe de effectiviteit van deze prikkels kan worden versterkt.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat er geen reserveonderdelen voorhanden zijn om wissels te repareren?

Antwoord 3

ProRail heeft een groot aantal reserveonderdelen beschikbaar om de wissels op het spoor functioneel te houden. Naar aanleiding van het incident bij Hilversum heeft ProRail ongeveer 500 vergelijkbare wissels geïnspecteerd. Hierbij zijn uit voorzorg bij sommige wissels de zogenaamde borgringen

¹ De Telegraaf, 23 januari 2014

vervangen. Voor een dergelijke grootschalige operatie waren niet voldoende onderdelen op voorraad, omdat het betreffende onderdeel regulier niet vaak vervangen hoeft te worden. ProRail heeft alsnog gezorgd voor voldoende onderdelen door samenwerking met haar Zweedse counterpart en een spoedbestelling bij de leverancier.

Vraag 4

Wat doet u om ProRail deze situatie zo snel mogelijk op te laten lossen?

Antwoord 4

Zie mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Hoe beoordeelt u het feit dat schakelaars die al in «de ban zijn gedaan» en sneller slijten dan andere, niet preventief vervangen zijn of worden?

Antwoord 5

Het is op dit moment nog te vroeg om conclusies te trekken over «schakelaars die in de ban zijn gedaan» als oorzaak van de ontsporing bij Hilversum. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) doet nog onderzoek naar de toedracht van het incident. Het onderzoek van de ILT richt zich op de rol van het wissel en het materieel bij de ontsporing en de werking van de seinen. Ook zal er bij het onderzoek gekeken worden naar de veiligheidsanalyse van dit type wissel ten behoeve van het onderhoud. De door ProRail preventief vervangen onderdelen betroffen geen schakelaars maar borgringen. Deze vormen een laatste borging om te zorgen dat een trein niet op het verkeerde spoor terechtkomt of ontspoot als een trein een wissel verkeerd aan rijdt. ProRail heeft met deze preventieve vervanging invulling gegeven aan haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor. De ILT verwacht haar onderzoek in het derde kwartaal van 2014 af te ronden. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een onderzoek naar het incident ingesteld.

Vraag 6 en 7

Heeft ProRail in uw ogen voldoende kennis in huis om de technische staat van het spoor te monitoren?

Vraag 7

De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor van de Tweede Kamer (commissie Kuiken) heeft geconcludeerd dat ProRail onvoldoende zicht heeft op de kwaliteit van het spoor; wat doet u om ervoor te zorgen dat ProRail maatregelen treft om dat te verbeteren?

Antwoorden 6 en 7

ProRail heeft naar aanleiding van het rapport van de commissie Kuiken maatregelen genomen om de staat van het spoor beter inzichtelijk te maken en haar kennispositie te vergroten. In mijn brief van 4 maart 2013 over de opvolging van de aanbevelingen van de commissie Kuiken (Kamerstuk 29 984, nr. 389) heb ik u geïnformeerd over de actualisatie van het activaregister (met informatie over spoorobjecten en hun technische en economische levensduur) en het beter inspecteren en inzichtelijk maken van de staat van onderhoudsgebieden. Afgelopen zomer hebben ProRail en de spooraanneemers in het convenant PGO 3.0 afgesproken een gezamenlijke database van spoorobjecten in te richten en een kenniscentrum op te richten met de benodigde inhoudelijke opleidingen voor monteurs. Ik heb u op 6 september 2013 geïnformeerd over dit convenant (Kamerstuk 29 984, nr. 425). De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) ziet ook toe op de staat van het spoor en het onderhoud daaraan. Deze maand bied ik u het vervolgonderzoek van de ILT aan naar het prestatiegericht onderzoek aan het spoor. In mijn reactie hierop zal ik nader ingaan op de wijze waarop ik toezie op bovenstaande verbeteracties van ProRail.