

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 471**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 maart 2014

Hierbij informeer ik u, naar aanleiding van het verzoek van het lid Van Veldhoven (D66) bij de Regeling van Werkzaamheden van 20 februari jl. (Handelingen II 2013/14, nr. 57), over de gang van zaken rond het buiten dienst nemen van vier wisselcomplexen bij Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal op 19 februari 2014.

Van ProRail heb ik op 7 maart een eerste reconstructie van het incident ontvangen. Op 19 februari bleek dat, op basis van een reguliere inspectie van het spoor, bij de vier betreffende wisselcomplexen de grenswaarden voor een veilige berijdbaarheid werden overschreden. De overschrijdingen waren dusdanig dat het nodig was om de wissels weliswaar niet direct, maar wel binnen de lopende treindienst buiten dienst te nemen om ze nader te onderzoeken. ProRail heeft vervolgens voorbereidingen getroffen voor het buiten dienst nemen van de wissels en het bieden van een alternatieve treindienst aan de reizigers, waarbij het tijdstip van 18.00 uur voor de buitendienststelling werd beoogd. Op dat moment leek sprake van een situatie waarbij de dienstregeling beheerst kon worden afgeschaald en dus wel treinen konden blijven rijden.

Op Rotterdam Centraal is de buitendienststelling conform planning verlopen. Op Den Haag Centraal is echter al het treinverkeer stil komen te liggen, midden in de avondspits en met onvoldoende informatie en handelingsperspectief voor de reizigers. Volgens ProRail ligt de directe oorzaak hiervoor in miscommunicatie tussen de verschillende betrokken afdelingen te Den Haag. Hierdoor was voor de treindienstleiding onvoldoende duidelijk of het wissel nog veilig berijdbaar was voor een aankomende trein en is uit voorzorg al het treinverkeer om Den Haag per direct stilgelegd, in plaats van de beoogde beheerste afschaling met bijbehorende reisinformatie en een alternatieve dienstregeling. Overigens was hierbij geen sprake van een staking van de treindienstleiding, die door sommige media is gesuggereerd. De treindienstleiding heeft het treinverkeer kort «gestaakt», teneinde de be- en bijsturing van de treinen

opnieuw in te kunnen richten. Een achterliggende oorzaak voor de ontstane situatie op Den Haag Centraal lijkt te liggen in een te late opschaling van de besluitvorming binnen ProRail, waardoor de consequenties voor reizigers en vervoerders van het besluit om de wissels rond 18.00 uur buiten dienst te nemen onvoldoende zijn doordacht.

ProRail is na het incident overgegaan op calamiteitenmodus, waarbij alle relevante afdelingen 's nachts hebben doorgewerkt om de wissels te onderzoeken en te repareren. Vóór de opstart van de treindienst op 20 februari konden daardoor weer drie van de vier wissels in gebruik worden genomen en is het vierde wissel in één rijrichting berijdbaar gemaakt. Dit heeft geresulteerd in een geleidelijke uitbreiding van de treindienst op 20 februari. Op 21 februari was de treindienst weer beheerst, maar reden er nog steeds minder treinen per uur tussen Den Haag en Utrecht. De reparatie van het vierde wissel vergde namelijk een treinvrije periode van 25 uur, waarmee is gewacht tot het weekeinde van 1 maart 2014 waarin een grote buitendienststelling gepland was. Na dat weekeinde is de normale treindienst hervat.

De reconstructie van het incident roept verschillende vragen op, zowel over de totstandkoming van het besluit om de wissels om 18.00 uur buiten dienst te nemen, de oorzaak van de miscommunicatie waardoor de treindienst acuut werd stil gelegd als over de wijze waarop de gevolgen voor de reiziger en vervoerder zijn meegewogen in de besluitvorming over de buitendienststelling en de oplossing van het incident. ProRail is een externe evaluatie gestart om het incident grondig uit te zoeken en na te gaan welke wijzigingen nodig zijn in de procedures om een dergelijke situatie in de toekomst te voorkomen. Ik zal de uitkomsten van deze evaluatie met ProRail bespreken. Ook de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) doet onderzoek naar de wisselstoringen, waarover u nog nader wordt geïnformeerd.

Zoals ik al aangaf in mijn brief over het onderzoek van de ILT naar het prestatiegericht onderhoud aan het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 466) verwacht ik dat het spooronderhoud de komende jaren op een hoger niveau wordt gebracht, door de invulling van de afspraken tussen ProRail en spooraanneemers en de opvolging van de aanbevelingen van de ILT. In het onderhoud moet het beperken van verstoringen door preventief onderhoud en het proactief handhaven van veiligheidsnormen centraal staan, zodat de kans wordt verkleind op onverwachte defecten zoals het geval was bij deze wissels. Dit vraagt een omschakeling in de wijze van werken en denken van alle betrokkenen. Ook moet in de procedures en werkwijzen de communicatie richting vervoerders en reizigers meer aandacht krijgen. Ik heb ProRail gevraagd om naar aanleiding van haar evaluatie naar de gang van zaken rond Den Haag Centraal aan te geven hoe de procedures beter hierop zullen worden toegerust. De evaluatie zal voor de zomer worden afgerond.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld