

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

566

Vragen van het lid **Jansen** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de Schipholtunnel* (ingezonden 21 juli 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 november 2010).

Vraag 1

Wat is uw mening over het bericht dat de reparatie aan de Schipholtunnel maandenlang zal duren en daardoor één van de twee sporen in één rijrichting in de Schipholtunnel niet beschikbaar is?¹ Kloppen de beschreven feiten?

Antwoord 1

De reparatiewerkzaamheden zijn inmiddels afgerond. Wat betreft de situatie met betrekking tot de Schipholtunnel, verwijs ik u naar mijn antwoorden op vraag 3 van dhr. Slob.

Vraag 2

Wat was precies de toedracht en oorzaak van het ongeval en hoe groot is de omvang van de schade? Kunt u ook uiteenzetten in hoeverre deze schade (inclusief vervolgschade) op de veroorzaker te verhalen is?

Antwoord 2

Van NS en ProRail heb ik begrepen dat de pantograaf² van de trein is losgekomen van de bovenleiding. De bovenleiding is afgebroken en zowel bovenleiding als pantograaf zijn via de trein op het spoor beland. Het is te vroeg om vast te stellen of respectievelijk de pantograaf danwel de bovenleiding of een combinatie van factoren e.e.a. heeft veroorzaakt.

De precieze oorzaak wordt nog onderzocht. Dat betekent dat momenteel een aantal onderzoeken plaatsvindt:

- Het incident onderzoek wordt geleid door ProRail.
- Ook NS voert intern een onderzoek uit.
- Tevens voert IVW een onderzoek uit waaraan NS en ProRail hun medewerking verlenen.

¹ Nu.nl, 19 juli 2010, <http://www.nu.nl/algemeen/2295712/reparatie-schipholtunnel-gaat-maanden-duren.html> en «Herstelwerkzaamheden Schiphol», Prorail, 19 juli 2010, <http://www.prorail.nl/Bedrijfsinformatie/Nieuws/Pages/HerstelwerkzaamhedenSchiphol.aspx>

² Stroomafnemer.

Voor de omvang van de schade verwijs ik u naar het antwoord op vraag 5 van de heer Slob.

Vraag 3

Hoe is het mogelijk dat de benodigde reparatiematerialen niet in voldoende mate aanwezig zijn, waardoor de reparatie veel langer gaat duren?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 4 van dhr. Slob. De duur van de reparatie werd mede veroorzaakt door het feit dat over een lengte van ongeveer 5,5 km werkzaamheden verricht werden. Om deze werkzaamheden veilig te kunnen uitvoeren (de hele tunnelbuis moest buiten gebruik worden genomen) met zo min mogelijk hinder voor reizigers, werd dit omvangrijke werk 's nachts uitgevoerd.

Vraag 4

Hoe valt deze situatie te rijmen met de uitspraak van uw ambtsvoorganger: «Railinfrabeheer beschouwt de situatie, waarbij er onvoldoende reservemateriaal beschikbaar is, als een incident. Dat neemt niet weg dat een dergelijke situatie niet mag voorkomen.»?³

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 4 van de heer Slob.

Vraag 5

Wie is primair verantwoordelijk voor het beschikbaar houden van voldoende reparatiematerialen?

Als dit ProRail is:

- welke verbeteringen heeft ProRail sinds 2002 doorgevoerd bij het op voorraad hebben van minder courant materiaal?
- Als dit de spoorwegaannemers zijn:
 - welke afspraken zijn er sinds 2002 met hen gemaakt over het op voorraad hebben van minder courant materiaal?
 - wat is de sanctie als materialen niet (direct) aanwezig zijn?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 4 en 6 van dhr. Slob. ProRail beschikt zelf niet over reservemateriaal. Dit is contractueel belegd bij de aannemers, zij dienen voldoende reservemateriaal beschikbaar te houden. ProRail voert een nieuwe contractvorm in om de prestaties hierop verder te verbeteren.

Vraag 6

Hoe ziet de planning van de reparatie er uit en wat betekent dit voor de dienstregeling (vervallen treinen)? Hoeveel reizigers worden hierdoor gedupeerd? Wat is uw mening hierover?

Antwoord 6

Voor de planning van de werkzaamheden verwijs ik u naar het antwoord op vraag 3 van de heer Slob.

De werkzaamheden zijn op 23 september jl. afgerond. Er is zoveel mogelijk 's nachts gewerkt met inzet van extra mensen om de hinder voor de treindienst zoveel mogelijk te beperken. De dienstregeling is door NS aangepast (vanaf maandag 26 juli tot 24 september) om zoveel mogelijk reizigers van dienst te kunnen zijn. Voor sommige treinen week door de aanpassing van de dienstregeling de vertrek- of aankomsttijd enige minuten af van wat de reiziger gewend was.

Vraag 7

Hoeveel treinen zijn in 2009 uitgevallen doordat sporen niet beschikbaar waren ten gevolge van (reparaties na) ongelukken? Hoe heeft de treinuitval door deze oorzaak zich de afgelopen jaren ontwikkeld? Lopen er gerichte acties om de beschikbaarheid van het spoor na incidenten te versnellen?

³ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2001–2002, nr. 1632.

Antwoord 7

Het is lastig aan te geven hoeveel treinen er zijn uitgevallen ten gevolge van reparaties na ongelukken. NS en ProRail werken vaak met een vervangende dienstregeling waarbij de uitval van treinen zoveel mogelijk wordt beperkt. ProRail werkt samen met vervoerders in het OCCR (Operationeel Controle centrum ProRail) aan een snelle en efficiënte afhandeling van calamiteiten juist om de beschikbaarheid van het spoor na een incident verder te verbeteren.