

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk

VENW/IVW-2009/5350

Uw kenmerk

2009Z05536

Bijlage(n)

-

Datum 18 mei 2009
Onderwerp kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Cramer heeft gesteld over
treinontsporingen bij Vleuten en Duiven.

1. Kent u de berichten "Beperkt treinverkeer na ontsporing"¹ en "IVW: meerdere
oorzaken voor ontsporing bij Duiven"²?

1. Ja.

2. Vindt u het opvallend dat beide ontsporingen plaats hebben gevonden op een
recht baanvak?

2. De ontsporing bij Duiven vond plaats op een recht stuk spoor op de vrije baan.
Dit is opvallend omdat de meeste ontsporingen van treinen bij wissels
plaatsvinden. De ontsporing is veroorzaakt door een combinatie van een defect
aan een wiel en een dubbele afwijking aan het spoor.

Het eerste feitenonderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de
Inspectie) ter plaatse wijst er op dat de ontsporing bij Vleuten al plaatsvond bij
het wisselcomplex Harmelen aansluiting in een boog. Deze ontsporing vond dus
niet plaats op een recht stuk baanvak. Bij het eerste onderzoek zijn er geen
aanwijzingen gevonden dat spoorligging een rol heeft gespeeld. Nader onderzoek
door de Inspectie geeft hierover uitsluitsel.

3. Heeft u de door u gesignaleerde problematiek van meervoudige afwijkingen, in
relatie tot het feit dat de Nederlandse normen gebaseerd zijn op Europese
interoperabiliteitsnormen onder de aandacht gebracht van de Europese
Commissie?

¹ Nu.nl, 24 maart 2009

² Infraside.nl, 13 maart 2009

http://www.infraside.nl/news/news_article.php?ID_nieuwsberichten=11307&language=nl

3. De door ProRail per 1 mei 2007 aangepaste norm voor scheluwte, oftewel verkantingsverschillen, is gebaseerd op de Europese industriennorm EN 13848-5. Zowel in de werkgroep met vertegenwoordigers uit de Europese spoorwegbranche die de industriennorm heeft opgesteld, als bij de formele stemming over deze norm door de CEN, het Europese standaardiseringscomité, heeft de Nederlandse vertegenwoordiger de bedoelde problematiek onder de aandacht gebracht. De norm is naar aanleiding van het Nederlandse commentaar beperkt aangepast en stelt dat de infrabeheerders zelf de effecten van combinaties van meervoudige afwijkingen van de nominale waarden moeten bepalen. Nederland heeft tegen de norm gestemd, maar de norm is wel aangenomen.

Datum

Ons kenmerk
VENW/IVW-2009/5350

De concept TSI conventionele infrastructuur, die later dit jaar voor vaststelling door de Europese Commissie gepland staat, sluit op dit aspect geheel aan bij de industriennorm. Ook hier wordt de verantwoordelijkheid voor het beoordelen van meervoudige afwijkingen bij de infrastructuurbeheerder gelegd.

4. Bent u van mening dat voor meervoudige afwijkingen de TSI-normen onvoldoende zijn en dat door het opsouperen van veiligheidsmarges de grenzen worden opgezocht, met het risico dat relatief kleine afwijkingen niet kunnen worden opgevangen en dat dit kan leiden tot meer veiligheidsincidenten?

4. Ja, ik ben van mening dat voor meervoudige afwijkingen de TSI-normen onvoldoende zijn. De concept TSI conventionele infrastructuur zegt over meervoudige afwijkingen alleen dat de infrastructuurbeheerder rekening moet houden met het optreden ervan. De TSI stelt hieraan geen concrete eisen. Ik zal dit aspect inbrengen bij de behandeling van de TSI door de Europese Commissie later dit jaar. ProRail onderzoekt of het simulatiemodel Pupil kan worden verbeterd. In Pupil kan het effect van afwijkingen in de infrastructuur op voertuigen worden gesimuleerd. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek zie ik of de normen moeten worden aangepast.

5. Hoeveel spoorinfrastructuur in Nederland zit vlakbij de grenswaarden? Valt hieronder ook het tracé bij Vleuten?

5. Het spoor wordt door ProRail systematisch op vele aspecten gemeten en gecontroleerd. Op basis van deze locatiespecifieke metingen worden afwijkingen gecategoriseerd en beheers- en herstelmaatregelen gepland en uitgevoerd. Het is, zonder nadere specificering, niet mogelijk aan te geven hoeveel spoorinfrastructuur vlakbij de grenswaarden zit. De staat van het onderhoud aan de infrastructuur en de laatst bekende meetresultaten op het tracé bij Vleuten zijn onderdeel van het onderzoek naar de ontsporing.

6. Wat betekent dit voor de veiligheidsrisico's op deze locaties en zijn er inmiddels maatregelen genomen?

6. Het spoor bij de betreffende locaties bij Duiven en Vleuten is na de ontsporingen uiteraard door ProRail hersteld. Ook deze locaties worden door ProRail systematisch gemeten en gecontroleerd.

7. Waarom wordt er met uitzondering van de spoortunnel Best nog steeds geen gebruik gemaakt van actuele gegevens uit detectiemiddelen zoals de Gotcha/Quo

Vadis-meetinstallaties zoals door uw Inspectie Verkeer en Waterstaat geadviseerd na het onderzoek naar een ontsporing van een goederentrein bij Boxtel in 2005?

Datum

7. Mede naar aanleiding van het onderzoek naar de ontsporing bij Boxtel heb ik eind 2007 ProRail opdracht gegeven te onderzoeken of het mogelijk is een detectiesysteem te ontwikkelen dat kan worden gebruikt om materieeldefecten vroegtijdig op te sporen met als doel ontsporingen te voorkomen. Deze opdracht is onderdeel van het uitvoeringsprogramma Vervoer Gevaarlijke Stoffen. ProRail meldt mij dat het onderzoeksrapport deze zomer gereed is. Ik spoor ProRail aan haast te maken met het vervolg van dit onderzoek.

Ons kenmerk

VENW/IVW-2009/5350

8. Zou een dergelijke signalering deze ontsporingen hebben kunnen voorkomen? Is het onderzoek om het systeem Gotcha/Quo Vadis als vangnet toepasbaar te maken reeds gestart?

8. De ontsporing bij Duiven had mogelijk kunnen worden voorkomen als gebruik was gemaakt van bestaande detectiemiddelen in het spoor die afwijkingen in wielen signaleren. In hoeverre een dergelijk detectiesysteem de ontsporing bij Vleuten had kunnen voorkomen of de schade hierbij had kunnen beperken moet blijken uit de resultaten van het onderzoek dat de Inspectie hiernaar uitvoert. Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 7 heb ik eind 2007 ProRail opdracht gegeven te onderzoeken of het mogelijk is een detectiesysteem te ontwikkelen.

9. Is de vervoerscapaciteit die wordt ingezet en daarmee de dienstverlening op de corridor Utrecht-Den Haag/Rotterdam bij een dergelijke langdurige versperring naar uw mening voldoende?

9. Reizigers hebben hinder ondervonden van de blokkade op het traject Utrecht – Woerden. Binnen de mogelijkheden hebben NS en ProRail maatregelen genomen om de weggevallen vervoerscapaciteit op andere baanvakken te compenseren door langere treinen in te zetten op de omleidingsroutes.

NS kon niet voorkomen dat reizigers geconfronteerd werden met extra overstappen, een langere reistijd en volle treinen. In de loop van de week lukte het steeds beter via het traject Utrecht - Woerden meer treinen in te zetten. De ontsporing van de goederentrein vond plaats op maandag 23 maart 2009 om 10.45 uur. Vanaf dinsdag 24 maart was tussen Utrecht en Woerden een enkelspoor beschikbaar. Daardoor kon aanvankelijk één stoptrein per uur per richting rijden. Vanaf woensdag 25 maart tot en met vrijdag 27 maart waren dat twee Intercity's per uur, richting Den Haag rechtstreeks en richting Utrecht omgeleid via Breukelen. In het weekeinde kon dit verhoogd worden tot 4 Intercity's.

10. Waarom wordt bij zulke grote langdurige versperringen als bij Vleuten, naast omleidingsroutes en busvervoer, geen gebruik gemaakt van extra treinen op alternatieve tracés, zodat de druk op de zitplaatscapaciteit van de overige treinen niet onnodig hoog wordt? Hadden in dit geval er geen doorgaande treinen Den Haag-Groningen via Schiphol kunnen worden ingezet en/of extra (stop)treinen Den Haag-Utrecht via Breukelen waar snel kop kan worden gemaakt via het nieuwe keerspoor?

10. Gedurende de 'looptijd' van de versperring in Vleuten kon de dienstverlening stukje bij beetje worden uitgebreid. Niet alleen omdat er naar verloop van tijd

weer een enkelspoor beschikbaar kwam, maar ook omdat de maatregelen die worden genomen bij zo'n ernstige versperring deels van het type 'trial and error' zijn, waarbij de grenzen van de nog beschikbare capaciteit worden opgezocht. Elke versperring is anders. ProRail en NS kunnen dus niet volstaan met standaard oplossingen of scenario's. De oplossing is altijd afhankelijk van zaken als de verwachte duur, de precieze plaats en eventuele andere omstandigheden van de versperring.

Op maandag 23 maart en dinsdag 24 maart zijn de treinen in de spitsuren omgeleid van Rotterdam naar Amersfoort via Breukelen - Weesp. Het bleek dat maar een zeer beperkt aantal reizigers gebruik maakte van deze omgeleide treinen en dat er problemen ontstonden op het baanvak Amersfoort - Utrecht waar deze treinen onttrokken werden voor de omleiding. Vanaf woensdag 25 maart zijn deze treinen niet meer omgeleid. Vanaf woensdag is gebruik gemaakt van de omleiding Woerden - Breukelen - Utrecht, waarbij gebruik gemaakt werd van de keermogelijkheden in Breukelen. De eerste dagen is dit beperkt gebleven tot twee Intercity's per uur omdat er zorg was dat nog meer omgeleide treinen het overige treinverkeer op het baanvak Amsterdam - Utrecht ernstig zou verstoren. Toen de zorg ongegrond bleek, is besloten het aantal omgeleide Intercity's te verhogen.

Datum

Ons kenmerk

VENW/IVW-2009/5350

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings