

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

2835

Vragen van het lid **Aptroot** (VVD) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *verzakking van het spoor*. (Ingezonden 11 mei 2009)

1

Zijn de berichten waar dat het Nederlandse spoor op 8000 plekken aan het verzakken is?¹ Zo ja, om welke baanvakken gaat het?

2

Is door deze verzakkingen de veiligheid in het geding? Zo ja, welke spoedmaatregelen zijn of worden genomen om de veiligheid overal te garanderen?

3

Welke afspraken zijn er met ProRail gemaakt over herstel van de baanvakken, wanneer zijn deze baanvakken hersteld en hoe wordt de prioriteit van de werkzaamheden bepaald?

4

Welke afspraken worden gemaakt met de NS en de decentrale vervoerders over het herstel en de daarvoor benodigde onttrekking van baanvakken aan de dienstregeling voor herstel?

5

Wat zijn de financiële consequenties van het reparatiewerk in het kader van deze verzakkingen, kunnen deze worden betaald uit het reguliere

onderhoudsbudget? Zo ja, heeft dit gevolgen voor reeds geplande andere onderhoudswerkzaamheden?

6

Zijn de ontstane verzakkingen het gevolg van nalatigheid van Prorail? Zo ja, welke consequenties verbindt u hier aan?

¹ De Telegraaf en Trouw, 6 mei 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 4 juni 2009)

1

Bij de bedoelde 8000 plekken gaat het eigenlijk om «zettingen». Die komen voor op plaatsen waar er iets verandert in het fundament van de spoorbaan. Dit is het geval, daar waar sprake is van een overgang van de aardebaan naar (gefundeerde) bruggen, viaducten, duikers en overwegen. Van die overgangen liggen er zo'n 8000 in het Nederlandse spoornet. Zettingen zijn een al lang bestaand fenomeen, dat wordt opgelost door goed regulier onderhoud. Per overgang varieert de mate van zetting en de snelheid ervan. Er zijn punten die regelmatig onderhoud behoeven (2 tot 4 x per jaar) en er zijn punten die dat nauwelijks behoeven (1 x 5 jaar of nog minder). Bij spoorwegen in het westen van het land komt het

probleem het meeste voor omdat daar op vele plaatsen de ondergrond uit een grote, samenpersbare veenlaag bestaat.

2

ProRail heeft aangegeven dat de veiligheid hierbij niet in het geding is. Zoals hiervoor aangegeven zijn zettingen een al lang bestaand fenomeen, dat opgelost wordt door goed regulier onderhoud. Door middel van visuele inspecties en metingen met meettreinen wordt de spoorligging gemonitord en zodra sprake is van te grote zettingsverschillen vindt herstel plaats. De veilige berijdbaarheid van het spoor is daardoor niet in het geding. Er is dus ook totaal geen sprake van een opeens escalerende situatie waardoor spoedmaatregelen nodig zijn. Wel is er sprake van toenemend treinverkeer waardoor de onderhoudsbehoefte toeneemt, en tevens de mogelijkheden tot het uitvoeren van onderhoud afnemen. Dat heeft in 2006 geleid tot een drie jaar durend onderzoek, dat aan het einde van dit jaar wordt afgerond. Het onderzoek richt zich met name op het verkrijgen van beter inzicht in de effecten van de belasting door het treinverkeer op de dieper gelegen grondlagen onder het ballastbed. Dat inzicht moet uiteindelijk bijdragen aan een efficiënter onderhoud.

3

Hierover zijn geen specifieke afspraken met ProRail gemaakt. Zoals ik in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven, is sprake van een reeds lang bestaand fenomeen, dat wordt beheerst door regulier onderhoud.

4

Hier worden geen aparte afspraken met vervoerders over gemaakt, omdat de werkzaamheden onderdeel zijn van het reguliere onderhoud.

5

ProRail heeft aangegeven dat er geen aparte financiële consequenties worden voorzien. De werkzaamheden zijn onderdeel van het reguliere onderhoud. Het daarvoor benodigde budget is dus ook onderdeel van het reguliere onderhoudsbudget zoals opgenomen in het beheerplan. Er zijn dus ook geen gevolgen voor de reeds geplande andere onderhoudswerkzaamheden.

6

Uit bovenstaande antwoorden volgt dat er geen sprake is van nalatigheid.