

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

248

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat NS de plannen van ProRail voor het schrappen van wissels vreest* (ingezonden 10 juli 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 oktober 2012)

Vraag 1

Kent u het bericht dat NS de plannen van ProRail voor het schrappen van wissels vreest?¹

Antwoord 1

Ja, ik ken het bericht.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat er een maand geleden onenigheid is geweest tussen NS en ProRail over het schrappen van wissels? Zijn er documenten waarin experts van NS stellen dat de plannen van ProRail zouden leiden tot problemen met de dienstregeling? Zo ja, wilt u die documenten ter beschikking stellen aan de Tweede Kamer?

Antwoord 2

Er is geen sprake van onenigheid tussen ProRail en NS over het schrappen van wissels. Het spoor in Nederland wordt verbeterd en er moet veel gebeuren om de reiziger betrouwbaarder en sneller van A naar B te brengen. Alle betrokkenen in de sector bekijken samen welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Er wordt geen wissel vervangen, aangelegd of weggehaald zonder overleg met de vervoerder(s). De dialoog van ProRail met NS en andere vervoerders op dit punt is wenselijk en juich ik toe. Ik ken geen documenten waarin experts van NS stellen dat de plannen van ProRail zouden leiden tot problemen met de dienstregeling. NS en ProRail geven ook aan deze documenten niet te kennen.

¹ <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2680/Economie/article/detail/3283658/2012/07/09/NS-vreest-ProRail-plannen-om-wissels-te-schrappen.dhtml>

Vraag 3

Is het waar dat de vertrekproblemen met de hogesnelheidstreinen tussen 18 juni en 4 juli 2012 vanaf Amsterdam CS het gevolg waren van een gebrek aan wissels, omdat deze gesaneerd zijn? Is het waar dat het saneren van deze wissel(s) juist een wens was van NS?

Antwoord 3

Nee, de vertrekproblemen van de hogesnelheidstreinen zijn het gevolg van een defecte verankering van de spoorbrug bij Amsterdam CS. Navraag bij ProRail leert dat er op de bewuste locatie sprake is van een nieuwbouwproject (een zogenaamde functiewijziging), op verzoek van NS, waardoor er voor één specifieke wissel geen plaats meer was.

Vraag 4

Bent u van mening dat er een spanning is tussen enerzijds het saneren van wissels om de betrouwbaarheid op het spoor te vergoten en anderzijds de behoefte aan wissels om maximaal flexibel te kunnen zijn?

Antwoord 4

Het hele spoorstelsel in Nederland wordt continu verbeterd en er moet veel gebeuren om de reiziger betrouwbaarder en sneller van A naar B te brengen. NS, de andere vervoerders en ProRail bekijken samen welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Er wordt geen wissel vervangen, aangelegd of weggehaald zonder overleg met de vervoerder(s). Hierbij gaat het veelal om lokaal maatwerk, waarbij de gevolgen voor een dienstregeling of de be- en bijsturing steeds in de beschouwing worden meegenomen.

Om het reizigersbelang zo goed mogelijk te dienen is niet zozeer het aantal wissels van belang, maar de functie die ze vervullen. Het is essentieel dat wissels, als onderdeel van de totale spoorinfrastructuur, een bijdrage leveren aan het verbeteren van het spoorproduct. Dit betekent dat ze op de goede plaats moeten liggen, hoge snelheden toe kunnen staan, goed onderhoudbaar en bij storing snel en gemakkelijk te herstellen zijn. Met inachtneming van hetgeen bij antwoord 2 is gemeld, kunnen er verschillende redenen zijn om wissels te saneren, zoals het ten behoeve van veiligheid voorkomen van kruisende bewegingen, het verbeteren van overwegveiligheid of het veranderen van de functie van een bepaald spoor of wissel. Men weegt hierbij ook altijd af of het verstandig is om de wissels tijdelijk buiten gebruik te nemen, maar ze wel te laten liggen met het oog op toekomstig gebruik.

Vraag 5

Wat is uw rol in het proces om tot een optimaal aantal wissels te komen en hoe garandeert u dat het reizigersbelang prevaleert in dit proces tussen NS en ProRail?

Antwoord 5

Indien een wisselsanering een aanmerkelijke wijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur betreft, legt ProRail de voorgenomen sanering voor aan mij, in overeenstemming met artikel 17, lid 3 van de Spoorwegwet en neem ik op basis van de beschikbare informatie een besluit. Bij een besluit over de sanering van wissels wordt onder meer gekeken naar de huidige en toekomstige capaciteitsbehoefte, de mogelijkheden van het bijsturen van het treinverkeer en de kosten van het onderhoud. Daarnaast wordt advies gevraagd aan belanghebbende partijen (zoals vervoerders). Het geheel leidt tot een afgewogen beslissing over de sanering van wissels.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de invloed die wissels hebben op de betrouwbaarheid van het spoorstelsel niet (alleen) afhankelijk is van het aantal wissels, maar ook van de staat van het onderhoud van die wissels? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja, de invloed van wissels is afhankelijk van het aantal wissels, de functie die zij vervullen en de staat van onderhoud waarin deze zich bevinden.

Vraag 7

Is kostenbeheersing een beweegreden voor het verkleinen van het aantal wissels?

Antwoord 7

Nee, het doel is te komen tot een logistiek optimale lay-out voor een zo betrouwbaar mogelijk treinvervoer voor reizigers en verladers. Veranderingen vinden onder meer plaats in het kader van de wisselaanpak uit het programma Winterweer op het spoor, maar ook bij vernieuwingsprojecten zoals de emplacementslay-out bij Utrecht (project DoorStroomStationUtrecht).