

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

565

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *langdurige storing Schipholtunnel* (ingezonden 20 juli 2010).

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

Vraag 1

Kent u het bericht «Reparatie Schipholtunnel gaat maanden duren»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich de antwoorden op eerdere vragen over Rail Infrabeheer en vertragingen?²

Antwoord 2

Ja. Ik heb kennisgenomen van de citaten van mijn ambtvoorganger uit 2002.

Vraag 3

Waarom is pas een week na het ontstaan van de schade in de Schipholspoortunnel bekend geworden dat er een tekort aan reservemateriaal is en dat de storing daardoor nog maanden gaat duren?

Antwoord 3

Dat er een tekort aan reservematerieel zou zijn, was al snel bekend. Eerste prioriteit was het onderzoek naar de schade en vervolgens om de dienstregeling weer zoveel mogelijk te normaliseren. Vanwege de unieke aard en omvang van de schade heeft het onderzoek enige tijd in beslag genomen. Na het incident op 13 juli waren oorspronkelijk alle vier de sporen onbruikbaar. Op 14 juli is één van de sporen weer in gebruik genomen. Vanaf 16 juli zijn nog twee sporen weer in gebruik genomen. Sinds vrijdag 24 september is de tunnel weer volledig in gebruik. De voortgang van de werkzaamheden was deels afhankelijk van beschikbare materialen. Ook speelde een rol dat de werkzaamheden aan dit spoor zoveel mogelijk in de nacht werden verricht

¹ NU.NL 19 juli 2010, <http://www.nu.nl/binnenland/2295712/reparatie-schipholtunnel-gaat-maanden-duren.html>

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2001–2002, nr. 1632.

opdat de aangepaste dienstregeling van NS niet wordt aangetast en de hinder voor de reiziger beperkt bleef.

Vraag 4

Is het tekort aan reservemateriaal ontstaan bij ProRail of bij de spooraan-
nemers?

Antwoord 4

ProRail beschikt zelf niet over reservemateriaal. Dit is contractueel belegd bij de aannemers. Zij dienen volgens afspraken met ProRail bepaalde hoeveelheden reservemateriaal beschikbaar te hebben. De Schipholtunnel heeft een uniek karakter, wat betreft materiaal en locatie: de dichte tunnelbuis, de beperkte werkruimte, veiligheidseisen in verband met treinverkeer en mate van luchtdruk. De materialen zijn indertijd op maat gemaakt en daarmee unicaten die nergens anders in het land worden gebruikt. Dit vanwege specifieke veiligheidseisen die per tunnel gelden.

Zoveel reservemateriaal op voorraad houden als bij deze reparatie nodig was, is volgens ProRail bedrijfseconomisch niet verantwoord. Afwegingen die hierbij worden gemaakt zijn: de kansberekening op uitval van circa 3 km bovenleiding, de kans op veroudering van materiaal en dus veiligheidsrisico's, desinvestering van maatschappelijke middelen. Zo waren conform de afspraak tussen ProRail en de betreffende aannemer(s) wel enkele ophangconstructies voor de Schipholtunnel voorradig maar geen honderden. In deze unieke situatie voorzien de contracten om bovengenoemde redenen niet.

Vraag 5

Hoe groot is de schade voor NS en de maatschappelijke schade per maand voor het niet beschikbaar zijn van één spoor in de tunnel?

Antwoord 5

Een inschatting van de omvang van de schade is moeilijk te maken. Gelukkig ging het nu om een vakantiemaand en was er met name minder spitsvervoer. Daarnaast deden ProRail en NS er alles aan om de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken. ProRail keek bijvoorbeeld naar mogelijkheden om elders geschikt materiaal te vinden.

Vraag 6

Vindt u nog steeds dat de maatregelen om te zorgen dat er geen vertragingen ontstaan door een tekort aan materieel of reserveonderdelen, volstaan?

Antwoord 6

Ik reken ProRail af op de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de geleverde infrastructuur en op de kwaliteit van de bijsturing. ProRail is verantwoordelijk voor het weer beschikbaar komen van het spoor en om samen met de NS de reizigersoverlast te beperken. Ook is ProRail verantwoordelijk voor goede afspraken met de aannemers. Ik heb van ProRail begrepen dat men met het oog daarop de komende jaren een nieuwe contractvorm – Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) – invoert, met een bonus malus systeem op de prestaties van de aannemer.

Vraag 7

Bent u bereid ProRail aan te spreken over de langdurige uitval van treinen tussen Hoofddorp en Schiphol en tussen Lelystad en Schiphol?