



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/158020

Uw kenmerk
2022Z13065

Datum 13 juli 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over bericht 'Gebrekkig
spooronderhoud leidde tot ontspoorde trein bij
Groningen'

Geachte voorzitter,

Op 24 juni jl. ontving ik vragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over het bericht 'Gebrekkig spooronderhoud leidde tot ontspoorde trein bij Groningen'¹. Met deze brief beantwoord ik de gestelde vragen.

Vraag 1:

Kent u het bericht 'Gebrekkig spooronderhoud leidde tot ontspoorde trein bij Groningen'?

Antwoord:

Ja, ik ben bekend met het bericht 'Gebrekkig spooronderhoud leidde tot ontspoorde trein bij Groningen'.

Vraag 2:

Deelt u de visie van ProRail dat één van de oorzaken van het ongeluk het uitstellen van onderhoudswerkzaamheden is?

Antwoord:

Ja, in het rapport van ProRail concludeert zij dat één van de oorzaken het niet tijdig uitvoeren van onderhoud door de aannemer in 2012 en 2016 is waarmee de levensduur van het betrokken spoorgedeelte zou zijn verlengd. ProRail concludeert niet dat de vervanging niet uitgesteld had mogen worden, maar wel dat het inspectieregime van de aannemer en het toetsingsregime van ProRail ontoereikend zijn geweest. Voor de instandhouding van het spoor tot de uitgestelde vervanging heeft ProRail te veel vertrouwd op het proces van de aannemer voor onderhoud en inspecties. De aannemer had onder andere in 2020 een integrale inspectie moeten uitvoeren.

Vraag 3:

Zijn er meer locaties bekend waar al meer dan 10 jaar geen uitgebreide beoordeling van het spoor is gedaan?

¹ Nos.nl, 7 juni 2022 (<https://nos.nl/artikel/2431837-gebrekkig-spooronderhoud-leidde-tot-ontspoorde-treinbij-groningen>)

Antwoord:

Nee, op dit moment zijn bij ProRail geen gebieden bekend waar al meer dan 10 jaar geen beoordeling van het spoor is gedaan. Deze beoordeling bestaat uit verschillende onderdelen. ProRail is verantwoordelijk voor het beheren van de infra van het spoor. Het gaat om ca. 7000 km spoor, ca. 6300 wissels, ca. 2400 overwegen en ca. 11.600 seinen. Om hier een goede uitvoering aan te geven heeft ProRail contracten met onderhoudsaannemers die bepaalde gebieden onderhouden op basis van prestatieafspraken, zogeheten Prestatie Gericht Onderhoud (hierna PGO). De PGO-aannemer is verplicht een risicoanalyse uit te voeren en in combinatie met de specifieke eisen die gelden voor de spoorinfrastructuur wordt er een inspectie- en onderhoudsplan opgesteld. De PGO-aannemer is hierbij verplicht om minimaal eenmaal per jaar aan te tonen dat de spoorinfrastructuur voldoet aan de vastgestelde eisen conform het PGO-contract (de beoordeling van de infra). ProRail heeft als opdrachtgever de verplichting om de uitgevoerde onderhoudsactiviteiten en inspectieresultaten "steekproefsgewijs" te verifiëren en valideren, en om actie te ondernemen bij eventuele afwijkingen of als de risico's niet voldoende zijn beheerst. Verder maakt ProRail gebruik van meettreinen waarmee zij de staat van het spoor in beeld brengt en waarvan zij de data ter beschikking stelt aan PGO-aannemers als extra input voor hun inspectie- en onderhoudsplannen.

Vraag 4:

Klopt het dat meettreinen, treinen die de actuele stand van het spoor meten, de rails in Groningen sinds 2008 niet meer hebben onderzocht?

Antwoord:

Ja, de sporen waarop deze ontsporing in Groningen heeft plaatsgevonden waren sinds 2008 niet meer door een meettrein gemeten. Dat had te maken met de 'permanente' opstelling van treinen op dit spoor, waardoor een meting door een meettrein niet mogelijk was. De overige doorgaande sporen zijn wel gemeten door een meettrein. In dit geval had een fysieke inspectie moeten plaatsvinden van de sporen die ontoegankelijk waren voor een meettrein om de risico's te kunnen inschatten en eventuele maatregelen te nemen, maar dat is niet op tijd gebeurd.

Vraag 5:

Wat is de gebruikelijke frequentie waarop meettreinen het spoor inspecteren?

Antwoord:

De inspectiefrequentie door een meettrein is afgestemd op de snelheid waarmee op de rails wordt gereden en de belasting van het spoor en/of wissels. Er zijn sporen die slechts één keer per jaar worden gemeten. Er zijn ook sporen die meer frequent, tot vier keer per jaar, worden gemeten. De inspectiefrequentie voor de spoorgeometrie is weergegeven op de kaart onder het antwoord van vraag 7, die afkomstig is van ProRail en tevens is te vinden op de website van ProRail².

Vraag 6:

Zijn er meer spoortracés waar langer dan 10 jaar geen meettrein overheen gereden heeft?

Antwoord:

² https://www.prorail.nl/siteassets/noindex/meettrein_20220707_0845.jpg

Ja, als het gaat om de inzet van meettreinen maakt ProRail een weloverwogen keuze waar wel (en met welke frequentie) en waar niet gemeten wordt met een meettrein, en waar in dat geval een fysieke inspectie toereikend is. Redenen waarom niet met de meettrein wordt gemeten zijn onder andere de lage snelheid (< 40 km/uur), de geringe mate van gebruik (gepasseerd jaarlijkse tonnage), logistieke redenen ('permanent' opgestelde treinen) of technische redenen (de lengte van het spoor is te kort om te kunnen meten).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/158020

Vraag 7:

Bent u bereid de Kamer een overzicht te verschaffen van spoortracés waar langer dan 10 jaar geen meettrein overheen heeft gereden?

Antwoord:

Ja, op onderstaande kaart, die tevens te vinden is op de website van ProRail², is te zien op welke sporen de meettrein niet rijdt.

Waar en hoe vaak meet de (geometrie) meettrein in 2022



HSL inzet meettrein onder verantwoordelijkheid Infraspied
(niet vanuit ProRail, daarom HSL op deze kaart geel)

Vraag 8:

Is het u bekend dat ProRail aangeeft dat zij als het gaat om de instandhouding van het spoor, te veel vertrouwt op 'het proces van de aannemer en inspecties'? Deelt u die mening? Zo ja, bent u van plan dit proces anders in te richten?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/158020

Antwoord:

Ja, op pagina 9 van haar rapport schrijft ProRail: "Voor het – tot de vervanging – in standhouden van het spoor vertrouwt ProRail te veel op het proces van de aannemer voor onderhoud en inspecties." Het rapport van ProRail gelezen hebbende, deel ik die mening. Het is nu aan ProRail om haar processen tegen het licht te houden en waar nodig en mogelijk procesverbeteringen door te voeren. Dit doet zij in een programma dat is gericht op de aantoonbaarheid van de veilige berijdbaarheid van het spoor. ProRail legt momenteel de laatste hand aan een herijking van het programmaplan. Het is van groot belang dat ProRail hier zorgvuldig opvolging aan geeft, omdat het gaat om de veiligheid van de spoorgebruikers en ik van ProRail verwacht dat zij goed zicht heeft op de staat van het spoor. De ILT houdt daarom toezicht op de voortgang van de uitvoering van het programmaplan door ProRail. Ook is met ProRail afgesproken dat zij mij, als verlener van de beheerconcessie aan ProRail, over de uitvoering van het programma informeert via de jaarverantwoording.

Ik vertrouw erop de vragen hiermee voldoende te hebben beantwoord.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen