

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

### 2334

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *treinontsporingen bij Vleuten en Duiven*. (Ingezonden 25 maart 2009)

- 1 Kent u de berichten «Beperkt treinverkeer na ontsporing»<sup>1</sup> en «IVW: meerdere oorzaken voor ontsporing bij Duiven»?<sup>2</sup>
- 2 Vindt u het opvallend dat beide ontsporingen plaats hebben gevonden op een recht baanvak?
- 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?
- 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?

- 5 Hoeveel spoorinfrastructuur in Nederland zit vlakbij de grenswaarden? Valt hieronder ook het tracé bij Vleuten?
- 6 Wat betekent dit voor de veiligheidsrisico's op deze locaties en zijn er inmiddels maatregelen genomen?
- 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?
- 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?
- 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?

- 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?

<sup>1</sup> Nu.nl, 24 maart 2009

<sup>2</sup> Infraside.nl, 13 maart 2009  
[http://www.infraside.nl/news/news\\_article.php?ID\\_nieuwsberichten=11307&language=nl](http://www.infraside.nl/news/news_article.php?ID_nieuwsberichten=11307&language=nl)

### Mededeling

Mededeling van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 15 april 2009)

Op 25 maart 2009 ontving ik kamervragen van het lid Cramer over treinontsporingen bij Vleuten en Duiven. De beantwoording van deze vragen kost meer tijd omdat ik de reactie van ProRail op het onderzoeksrapport Duiven van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wil betrekken bij mijn antwoorden. Deze reactie wordt mij op korte termijn toegestuurd.