

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

167

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het stilleggen van de dienstregeling rond Utrecht en de communicatie aan de reizigers* (Ingezonden 21 augustus 2009)

1
Kent u het bericht «En weer gaf de NS geen informatie»?¹

2
Is het waar dat het treinverkeer dinsdag 18 augustus 2009 rond Utrecht is stilgelegd omdat er geen communicatie mogelijk was tussen treindienstleiding en het personeel in de treinen en op de perrons?

3
Is het waar dat rond 2001, na eerdere grote verstoringen, is geconcludeerd dat grootschalige stillegging van de dienstregeling niet nodig is op het moment dat TeleRail niet werkt omdat dit systeem niet veiligheidskritisch is?

4
Is het waar dat, nu TeleRail is vervangen door GSM-rail, dat een hogere beschikbaarheid heeft, ProRail besloten heeft dit systeem weer als veiligheidskritisch systeem te beschouwen en dat dit de reden is dat de dienstregeling is stilgelegd?

5
Kunt u uiteenzetten waarom GSM-rail veiligheidskritisch is en waarom deze conclusie anders is dan die in 2001? Is het niet zo dat ondanks de uitval van de telefooncentrale treinen gewoon veilig hadden kunnen blijven rijden, desnoods met een beperkte dienstregeling, omdat de seinen, de automatische treinbeïnvloeding (ATB) en de omroepinstallatie wel beschikbaar waren?

6
Is het waar dat bij uitval van de telefooncentrale ter plaatse er geen backupsysteem is voor GSM-rail? Heeft ProRail dit risico voor de procesvoering (uitgaande van de keuze van ProRail voor stilleggen van het treinverkeer bij uitval van GSM-rail) van tevoren onderkend, geanalyseerd en mitigerende maatregelen genomen? Zo nee, waarom niet?

7
Overweegt u in lijn met de door ProRail genomen maatregel ook de A2, A12, A27 en A28 integraal stil te leggen als de matrixsignalering rond Utrecht uitvalt? Zo nee, kunt u toelichten wat de rationaliteit is van de genomen maatregel van ProRail, waardoor het treinverkeer rond Utrecht compleet stil kwam te liggen?

8
Is het Operational Control Center Rail, dat zou worden opgericht om de

oplossing van verstoringen vanuit één punt te coördineren, al gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?

9
Deelt u de mening dat het kettingeffect dat ontstaat door een dergelijke verstoring mede het gevolg is van de hoge benutting van het spoorwegnet waardoor de kans op een deadlock groot is en het weer opstarten van de dienstregeling in dat geval zeer moeilijk is? Hoe duidt u dit in relatie tot het Herstelplan spoor en uw pleidooi voor robuustheid van de infrastructuur?

10
Waarom worden er door de omroepinstallatie op de perrons nog steeds geen standaard omrijadviezen gegeven bij het uitvallen van knooppunten? Waarom is bijvoorbeeld in Woerden niet omgeroepen dat er omgereden kon worden via Duivendrecht-Weesp richting het noorden en oosten van het land?

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Roemer, ingezonden 21 augustus 2009 (vraagnummer 2009Z14979)

¹ Nederlands Dagblad, 20 augustus 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings**
(Verkeer en Waterstaat) (ontvangen
30 september 2009)

Zie ook Aangangsel Handelingen,
vergaderjaar 2008–2009, nr. 3834

1

Ja.

2

Zie het antwoord op vraag 1 van het
lid Roemer. (Aangangsel
Handelingen, vergaderjaar
2009–2010, nr. 166)

3

Ja.

4

Het GSM-rail-systeem zoals dat
rondom Utrecht functioneert wordt
door ProRail niet als een
veiligheidskritisch systeem
beschouwd. Dit was ook niet de
reden dat de dienstregeling is
stilgelegd. De storing trad niet op in
het GSM-rail-systeem, maar in de
verbinding tussen het
GSM-rail-systeem en de
Inttel-telefooncentrale.

5

Zie de antwoorden op de vragen 2, 3
en 4 en het antwoord op vraag 1 van
het lid Roemer.

6

Zie het antwoord op vraag 1 van het
lid Roemer.

7

Neen. De matrixsignalering draagt bij
aan een snellere doorstroming van
het wegverkeer. Als deze uitvalt leidt
dat niet tot onacceptabele risico's en
is het dan ook niet nodig om het
verkeer op de betreffende
autosnelwegen stil te leggen.
In het antwoord op vraag 1 van het
lid Roemer is aangegeven waarom
het treinverkeer tijdelijk is stilgelegd.

8

Het Operationeel Controle Centrum
Rail (OCCR) is nog niet opgericht. Wel
hebben ProRail en NS hiervoor
voorbereidingen getroffen, zoals de
aanvraag van een bouwvergunning,
en proeven uitgevoerd om te komen
tot een organisatorisch
samenwerkingsmodel. Ook zijn
vertegenwoordigers van de regionale
reizigersvervoerders en van
goederenvervoerders uitgenodigd
om hierin samen te werken.
De Europese Commissie en de
Nederlandse Mededingingsautoriteit
hebben bovendien vragen gesteld die

nog moeten worden beantwoord.

Deze gaan over de wijze waarop
tussen ProRail en de vervoerders zal
worden samengewerkt, over de
non-discriminatoire toewijzing van
spoorwegcapaciteit en over de
vertrouwelijkheid van commercieel
gevoelige informatie van
vervoerders. ProRail verwacht dat de
oprichting van het OCCR in 2010 zal
plaatsvinden.

9

Bij de totstandkoming van de
dienstregeling wordt er rekening mee
gehouden dat verstoringen kunnen
plaatsvinden en dat deze weer hervat
moet worden na zo'n verstoring. De
storing in Utrecht op 18 augustus
2009 was een ongelukkige samenloop
van omstandigheden, waardoor het
treinverkeer tijdelijk is stilgelegd.
De projecten van het Herstelplan
spoor (2e fase) die in dit kader
worden uitgevoerd moeten inderdaad
zorgen voor een robuustere
infrastructuur en een hogere
benutting daarvan.

10

ProRail geeft aan dat er bij een
dergelijke gebeurtenis op station
Utrecht geen sprake is van standaard
omrijadviezen maar van maatwerk.
Zo is het volgens ProRail ook niet
vanzelfsprekend dat reizigers van
Woerden naar het noorden en oosten
van het land in deze situatie het beste
via Duivendrecht-Weesp hadden
kunnen reizen. Daarom zijn er geen
standaard omrijadviezen gegeven.