

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

2525

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het stilleggen van de dienstregeling op het spoor rond Alkmaar, Haarlem en Den Haag* (ingezonden 8 mei 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 juli 2014). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2057.

Vraag 1

Kent u het bericht «Storing verkeersleiding legt treinverkeer Noord-Holland deels stil»¹ en het bericht «Ook GSM-R treinstoring rond Den Haag»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich de antwoorden van uw voorganger uit 2009 op de schriftelijke vragen van het lid Roemer (SP)³ en van het voormalig lid Cramer (ChristenUnie)⁴ over het stilleggen van de dienstregeling rond Utrecht en de communicatie aan de reizigers?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Wat is uw mening over het grootschalig stilleggen van het treinverkeer rond Alkmaar en Haarlem op 6 mei en rond Den Haag op 7 mei door ProRail en NS als gevolg van een storing van GSM-Rail?

Antwoord 3

Ik betreur het dat storingen in de communicatie hebben geleid tot aanzienlijke hinder voor de reizigers. Het stilleggen van het treinverkeer rond Alkmaar en Haarlem op 6 mei werd veroorzaakt door een storing in de lokale telefoon-

¹ http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/storing_verkeersleiding_legt_treinverkeer_noord-holland_deels_stil-146201

² http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/ook_gsm-r_treinstoring_rond_den_haag-146203

³ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 166

⁴ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 167

centrale op de verkeersleidingspost in Alkmaar. Het stilleggen van het treinverkeer rond Den Haag op 7 mei werd veroorzaakt door in eerste instantie een storing in het KPN-net en vervolgens ook in de lokale telefooncentrale op de verkeersleidingspost in Den Haag. Het GSM-R(ail)-netwerk zelf functioneerde in beide gevallen naar behoren.

In Alkmaar bleek geen directe communicatie met de machinisten meer mogelijk. In verband met een overwegstoring in het gebied was dit wel noodzakelijk. Daarop heeft de verkeersleiding besloten het treinverkeer stil te leggen. In Den Haag was de ernst en de omvang van de storing niet duidelijk, waardoor de verkeersleiding besloot dat het treinverkeer stilgelegd moest worden.

In de op 28 maart 2014 naar uw Kamer gezonden Lange Termijn Spooragenda⁵ heb ik aangegeven dat de betrouwbaarheid van het treinverkeer verbeterd moet worden. Over de «Be- en bijsturing van de toekomst» is daarin aangegeven dat het doel is om een constantere prestatie neer te zetten dan nu het geval is en dat bij verstoringen treinen zo snel mogelijk weer moeten rijden (paragraaf 5.3.1: «Verhogen betrouwbaarheid»). In de op 23 april 2014 naar uw Kamer gestuurde concept-ontwerpen van de nieuwe beheer- vervoerconcessies⁶ heb ik dit geconcretiseerd. Zo worden daarin prestatie-eisen gesteld aan de betrouwbaarheid en het voorkomen en oplossen van verstoringen⁷. Dit moet leiden tot het terugdringen van het grootschalig stilleggen van het treinverkeer als gevolg van dit soort storingen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het GSM-Railsysteem geen veiligheidskritisch systeem is? Deelt u daarom de mening dat ondanks de uitval van GSM-Rail treinen gewoon veilig hadden kunnen blijven rijden omdat de seinen, de automatische treinbeïnvloeding (ATB) en de omroepinstallatie wel beschikbaar waren?

Antwoord 4

Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven werd het stilleggen van het treinverkeer bij deze incidenten niet veroorzaakt door storingen in het GSM-R-netwerk. Dat functioneerde zowel in Alkmaar als in Den Haag naar behoren.

In Alkmaar heeft de verkeersleiding na de uitval van de lokale telefooncentrale geprobeerd door middel van de beschikbare back-up-systemen verbinding te krijgen met de betrokken machinisten. Omdat dit niet lukte was geen directe communicatie met de machinisten mogelijk. Dergelijke communicatie was echter wel noodzakelijk in verband met een overwegstoring in dat gebied. Daarom heeft de verkeersleiding beoordeeld dat de veiligheidsrisico's zo groot waren dat het treinverkeer moest worden stilgelegd. In Den Haag was sprake van onduidelijkheid over de ernst en omvang van de storing. Op basis daarvan heeft de verkeersleiding besloten dat het treinverkeer moest worden stilgelegd.

Het GSM-R-systeem is niet veiligheidskritisch in die zin dat uitval hiervan altijd moet leiden tot stilleggen van het treinverkeer. Dit is onder andere toegelicht in de hierboven aangehaalde antwoorden op vragen van het voormalig lid Cramer. GSM-R is wel van belang voor een veilige afhandeling van het treinverkeer, zoals onder andere aangegeven in antwoorden op vragen van het lid Slob over de veiling van GSM-frequenties en de mogelijke interferentie met GSM-R⁸. Zo wordt GSM-R onder andere gebruikt voor de communicatie tussen machinisten en treindienstleiders en mag een machinist niet vertrekken als zijn telecommunicatieverbinding met de verkeersleidingspost niet functioneert⁹.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 474

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 482

⁷ Zie onder andere art. 4, 17, 18, 27 en 31 van de concept-ontwerpbeheerconcessie en art. 40 van de concept-ontwerpvervoerconcessie.

⁸ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 279

⁹ Artikel 6 van het Besluit spoorverkeer.

Vraag 5

Is de landelijke uitrol van een back-upstelsysteem van GSM-Rail zoals in genoemde antwoorden op eerdere Kamervragen toegezegd sinds eind 2009 afgerond? Zo ja, heeft deze back-up gefunctioneerd bij de storingen rond Haarlem en Alkmaar respectievelijk Den Haag? Indien deze niet gefunctioneerd heeft, wat is de zin van zo'n back-up en waarom wordt er in dergelijke gevallen niet automatisch teruggevallen op het commerciële GSM-net?

Antwoord 5

ProRail heeft mij geïnformeerd dat de landelijke uitrol van het back-upstelsysteem waar in de antwoorden op vragen van het lid Roemer naar verwezen wordt inderdaad in 2009 is gerealiseerd. Het betreft hier het dubbel uitvoeren van de verbindingen tussen de lokale telefooncentrales op de verkeersleidingsposten en het GSM-R-netwerk.

De back-up om over te schakelen naar een andere verbinding heeft bij de storing in Alkmaar niet adequaat gefunctioneerd. Oorzaak daarvan was een fout bij een eerder uitgevoerde software-upgrade in de telefooncentrale. Bij de storing in Den Haag heeft de back-up verbinding wel enige tijd gefunctioneerd, maar is vervolgens ook uitgevallen. Als terugvaloptie hiervoor waren op de verkeersleidingsposten mobiele GSM-R-telefoons beschikbaar. Gebleken is dat het niet mogelijk was om deze mobiele telefoons in de betreffende situatie effectief in te zetten door de verkeersleiding. Dit is niet acceptabel. Inmiddels heeft ProRail op landelijke schaal organisatorische en procedurele verbetermaatregelen doorgevoerd en opleidingstrajecten in gang gezet om de beschikbare back-up-voorzieningen beter te benutten. Zoals aangegeven functioneerde het GSM-R-netwerk zelf naar behoren. De storingen zaten in de lokale telefooncentrales waardoor terugval op het commerciële GSM-net ook geen oplossing was geweest.

Vraag 6

Kunt u verklaren waarom ProRail en NS ondanks het feit dat GSM-rail niet veiligheidskritisch is en ondanks de eventuele aanwezigheid van genoemd back-upstelsysteem de complete dienstregeling op een groot aantal trajecten in Noord-Holland op 6 mei 2014 en op een groot aantal trajecten rond Den Haag op 7 mei 2014 heeft platgelegd vanwege een storing met GSM-Rail? Waarom zijn de treinen niet gewoon blijven rijden, desnoods met een beperkte dienstregeling of met een beperkte snelheid?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 4. Ook voor veilige afhandeling van het treinverkeer met een beperkte snelheid is communicatie tussen machinisten en treindienstleiders van belang.

Vraag 7

Bent u van mening dat het stilleggen van het treinverkeer, vanwege het feit dat ProRail tijdelijk niet met één druk op de knop alle treinen kan waarschuwen voor eventuele spoorlopers langs het spoor, een proportionele maatregel is? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 4. Het niet functioneren van de zogenaamde «alarmoproep», waarmee met één druk op de knop alle treinen in de onmiddellijke omgeving gewaarschuwd kunnen worden, was slechts één van de factoren die daarbij een rol hebben gespeeld.

Vraag 8

Deelt u de mening dat dergelijke grote storingen zoals rond Alkmaar en Den Haag vermijdbaar zijn en niet zouden mogen plaatsvinden in een «disaster tolerant» stelsysteem dat ProRail zegt te hebben? Welke maatregelen gaan ProRail en NS nemen om dit soort storingen in de toekomst uit te sluiten en om te voorkomen dat het treinverkeer zo grootschalig wordt stilgelegd?

Antwoord 8

In het antwoord op vraag 3 heb ik aangegeven dat ik op basis van de nieuwe concessies verlang dat ProRail en NS ervoor zorgen dat dergelijke grote storingen minder zullen voorkomen. De concrete maatregelen die zij daartoe

gaan nemen zullen beschreven worden in de jaarlijkse beheerplannen respectievelijk vervoerplannen. Eén daarvan betreft het «disaster tolerant» maken van het GSM-R-netwerk. ProRail heeft mij geïnformeerd dat dit eind 2015 gerealiseerd zal zijn. Bij uitval van het GSM-R-netwerk kan dan binnen 4 uur worden uitgeweken naar het back-up-netwerk.

Vraag 9

Wat vindt u van de informatievoorziening tijdens genoemde storingen? Vindt u het acceptabel dat NS een uur lang geen prognose heeft afgegeven over de duur van de storing en dat er ook geen omreisadvies is gegeven via het regionale OV (zoals R-net)?

Antwoord 9

Op beide dagen heeft NS meteen nadat bekend was dat het treinverkeer ernstig verstoord was in de omgeving van Alkmaar respectievelijk Den Haag op www.ns.nl gecommuniceerd dat er geen treinverkeer van en naar Alkmaar respectievelijk Den Haag mogelijk was. Op de getroffen stations is op de informatieschermen de boodschap «Let op omroepbericht» geplaatst. Ook via andere media, bijvoorbeeld Teletekst en Twitter, is de storing gepubliceerd. Op dat moment was er nog geen prognose voor de hersteltijd bekend. Toen de storingen eenmaal verholpen waren, in beide gevallen na ongeveer een uur, is het treinverkeer weer opgestart. Ook dit is op www.ns.nl en via Twitter gecommuniceerd. Omdat het treinverkeer in deze opstartfase nog niet conform de reguliere dienstregeling verliep heeft NS de reizigers via de omroep over elke individuele vertrekkende trein geïnformeerd.

NS heeft mij geïnformeerd dat er gedurende de storing geen omreisadvies gegeven kon worden omdat al het treinverkeer in de bediengebieden van de verkeersleidingsposten in Alkmaar respectievelijk Den Haag was stilgelegd. NS heeft mij bovendien geïnformeerd dat het niet realistisch was om de grote hoeveelheid getroffen reizigers via het regionale OV te laten reizen. Dit is conform de afspraken die NS hierover met regionale vervoerders heeft gemaakt.

Ik vind dat de informatievoorziening en dienstverlening aan de reiziger beter moet. In de Lange Termijn Spooragenda wordt verwezen naar noodzakelijke verbeteringen bij dit soort verstoringen van het treinverkeer. Over reisinformatie heb ik daarin aangegeven dat deze tijdig, correct en consistent moet zijn. In concept-ontwerpvervoerconcessie heb ik dit geconcretiseerd in prestatie-eisen aan reisinformatie¹⁰. Bovendien worden daarin ook prestatie-eisen gesteld aan vervangend vervoer bij ontregelingen¹¹. Dit moet leiden tot betere reisinformatie en adequaat vervangend vervoer bij dit soort verstoringen.

¹⁰ Artikel 37

¹¹ Artikel 41