

Vergaderjaar 2004–2005

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 19 april 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de storing in het bedieningssysteem van ProRail op 6 en 7 april 2005. De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 april 2005. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

I Inleiding

Alvorens ik in ga op de door u gestelde vragen, wil ik u kort een situatieschets geven met betrekking tot de problemen die ontstonden op 6 en 7 april.

Situatieschets

Nadat de storing zich de eerste keer in het begin van de avond van 6 april heeft voorgedaan, is direct gestart met een grondig onderzoek naar de oorzaak. Ondanks dat de oorzaak van de storing op dat moment niet kon worden achterhaald, was ProRail wel in staat om het procesleidingssysteem later op de avond weer operationeel te hebben, zodat het treinverkeer op gang kon worden gebracht. De tweede keer openbaarde de storing zich in de ochtend van 7 april. De voorlopige uitkomsten uit het op 6 april gestarte onderzoek gaven ProRail voldoende redenen om bepaalde hardware als defect aan te merken en deze direct uit het procesleidingssysteem te verwijderen. ProRail schakelde vanaf dat moment over op de zogenoemde fall-back mode.

Het netwerksysteem was na iets meer dan een uur na het tweede optreden van de netwerkstoring (i.c. 7 april) weer operationeel. Vervolgens werd de dienstregeling weer opgestart volgens het opstartplan dat tussen ProRail en vervoerders is afgesproken. Vanwege de complexiteit van de dienstregeling van het reizigersvervoer en omdat eerst treinen en treinpersoneel voor de dienstregeling op de juiste plaatsen moesten komen, nam dit de nodige tijd in beslag.

Hoewel dus vanaf 7.30 uur de treinen langzaam maar zeker weer begonnen te rijden, gaf het Rail beleidsteam (RBT), een team waarin behalve ProRail ook de vervoerders zitting hebben, tot 10.40 uur een negatief reisadvies vanwege de overvolle perrons op diverse stations. Omdat om 10.40 uur treinen in alle windrichtingen weer reden en de situatie op de stations verbeterd was, werd het negatief reisadvies ingetrokken.

De verstoring heeft er toe geleid dat van de treinen ruim 7% meer dan op een gemiddelde werkdag niet heeft kunnen rijden.

II Vragen en antwoorden

1

Kunt u aangeven wat de oorzaak was van de grote storing van het bedieningssysteem van ProRail die het treinverkeer rondom knooppunt Utrecht op 6 en 7 april ernstig ontregelde? Had de storing op 6 april een andere oorzaak dan die van vanochtend? Wat voor maatregelen neemt u om dit te voorkomen?

ProRail heeft mij direct na het optreden van de storing op de hoogte gebracht, en heeft mij de daaropvolgende dagen meermalen per dag over de stand van zaken geïnformeerd. Bovendien heb ik woensdag 13 april 2005 een gesprek gehad met de Raad van Bestuur van ProRail over deze storingen. In dit gesprek heeft ProRail mij laten weten dat men er tot op heden van uitgaat dat er één en dezelfde oorzaak is voor de netwerkstoring die zich op 6 en 7 april heeft voorgedaan en dat de vermoedelijke oorzaak in een kapotte netwerkinterface en een verkeerde poortinstelling moet worden gezocht.

De precieze oorzaak van de computerstoring op 6 en 7 april is echter nog niet bekend. Hierdoor kan ik nu nog niet beoordelen of ik naast de in de beheerconcessie opgelegde verplichtingen aan ProRail nadere maatre-

gelen moet treffen zoals u aan mij vraagt in deze en de volgende vragen. Zodra ik hierover meer informatie heb, zal ik uw Kamer nader informeren.

2

Hoe is het mogelijk dat bij belangrijke knooppunten, zoals Utrecht, geen noodstelsel bestaat?

Een dergelijk noodstelsel is aanwezig in de vorm van de fall-back mode waar ProRail op 7 april op is overgeschakeld.

3

Kunt u aangeven waarom ProRail niet snel kan ingrijpen bij grote storingen? Bent u bereid er voor te zorgen dat er een goed back-upstelsel komt van het bedieningsstelsel? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo nee, waarom niet?

ProRail pakt storingen die de treindienst ernstig aantasten direct aan. Hoelang het duurt voordat de verkeersleiding weer operationeel is, is echter afhankelijk van de aard van de storing, het moment van de dag en de plek in het land. Soms duurt het een paar minuten soms langer. Vanaf het moment dat het stelsel weer operationeel is, wordt er overgegaan op een opstartplan dat in nauw overleg met vervoerders wordt opgesteld. Eerste onderdeel van een dergelijk opstartplan is het binnenhalen van «gestrande» treinen. Vervolgens wordt door partijen bepaald hoe de dienstregeling weer wordt opgestart en hoe de reizigers geïnformeerd worden. Voor de specifieke situatie van 6 en 7 april verwijs ik naar de situatieschets hierboven.

Wat betreft de vraag over het back-up stelsel verwijs ik naar het antwoord op vraag 4.

4

Is er een back-upstelsel wat niet identiek is aan het originele stelsel? Zo nee, bent u bereid er voor te zorgen dat dit er komt?

Ja, er is zo'n back-up stelsel. Het door ProRail gehanteerde (netwerk-) stelsel van de verkeersleiding kent een zogenoemde fall-back mode. Als deze wordt ingeschakeld, kunnen de verkeersleidingsystemen weer worden gebruikt zodat veilig treinverkeer mogelijk is. In de fall-back mode werkt de verkeersleiding met een basisuitvoering met minder functies dan het normaal werkende stelsel. Essentieel verschil is dat de informatie uit de actuele treindienst, bijvoorbeeld vertragingen, niet meer binnenkomen op de bedienschermen van de verkeerspost Utrecht. Hierdoor moet meer telefonisch afgestemd worden en is het bijsturen bij onregelmatigheden tijdrovender.

5

Klopt het beeld dat het aantal grootschalige storingen op het spoor de laatste tijd toeneemt? Kunt u inzicht bieden in de ontwikkelingen van het aantal grootschalige storingen in de afgelopen jaren? Is hiervoor een structurele oorzaak aanwijsbaar? Ziet u aanleiding om nadere afspraken te maken met ProRail, om dergelijke storingen in de toekomst te voorkomen?

Het beeld dat het aantal grootschalige storingen op het spoor, waarbij meerdere baanvakken of complete emplacementen gestoord raken, de laatste tijd toeneemt klopt niet. Verstoringen die aan ProRail worden toegerekend, worden in verschillende klassen gecategoriseerd, afhankelijk van de hinder die het treinverkeer van de storing ondervindt:

Klasse	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Realisatie eerste kwartaal 2005
Laag en middel	7 574	7 802	6 878	1 419
Zwaar	320	343	285	62
Zeer zwaar	120	129	129	33
Bijzonder zwaar	11	5	7	1
Totaal	8 025	8 279	7 279	1 515

Uit deze gegevens leid ik af dat de algemene trend is dat het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) daalt. Dit is vooral het geval bij onregelmatigheden die een beperkte invloed hebben op de treindienst. Bij de zeer zware en bijzonder zware verstoringen is de trend stabiel. Het feit dat de algemene trend dalend is, heeft er toe geleid dat ik met de maatregelen in het beheerplan 2005 die betrekking hebben op betrouwbaarheid heb ingestemd. Er was dan ook geen aanleiding nadere afspraken te maken. Uiteraard blijf ik de ontwikkelingen nauwlettend volgen.

6

Kunt u aangegeven wat de resultaten zijn van het onderzoek van ProRail naar de storingen in de spoorinfrastructuur in zuidwest Nederland? (Persbericht ProRail, 9 september 2004.) Wat is hieraan verbeterd?

De verstoringen van september 2004 hebben diverse oorzaken die geen onderlinge relatie hebben. Deze liepen uiteen van menselijk falen tijdens onderhoudswerkzaamheden aan de energievoorziening Zwolle (10 september), een kapotte harde schijf in Roosendaal (4 september) en een falende netwerkcomponent (Rotterdam 7 september). In reactie hierop zijn diverse maatregelen genomen, variërend van een aangepast beheermodel van het besturingscomputersysteem (waaraan een TAO reductieplan gekoppeld is), een nieuw voedingsconcept van de energievoorziening (dit wordt momenteel geïmplementeerd), en een structurele storingsanalyse die leidt tot verbeteracties.

7

Bent u bereid om het bedieningssysteem van ProRail grondig door te lichten en maatregelen te nemen om de betrouwbaarheid van de aansturing van treinenloop te verbeteren?

Totdat ProRail de exacte oorzaak van het probleem heeft achterhaald, kan ik nog niet beoordelen of ik nadere maatregelen moet treffen.