

Vergaderjaar 2011–2012

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 309

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2012

Hierbij ontvangt u de door uw vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu gevraagde informatie over de storing op station Utrecht Centraal op 18 juni 2012.

Alvorens op de door u gestelde vragen in te gaan, wil ik u aangeven dat dit voorval andermaal laat zien dat de grenzen van het Nederlandse spoorstelsel bereikt zijn, waardoor het stelsel kwetsbaar is voor verstoringen. Deze conclusie heb ik in de kabinetsreactie op het rapport van de commissie Kuiken eerder getrokken. In de door mij toegezegde Lange Termijn Spooragenda plaats ik de betrouwbaarheid van het spoorstelsel nadrukkelijk voorop bij de doelen die ik aan het spoorstelsel stel.

Ik concludeer bovendien dat – gegeven de huidige infrastructuur lay out op Utrecht Centraal, de huidige dienstregeling en de huidige processen van be- en bijsturing – het vanuit een verstoorde situatie weer geheel opstarten van de volledige dienstregeling een flinke opgave is, die geruime tijd in beslag neemt. NS en ProRail hebben aangegeven dat die opstart onder de huidige omstandigheden niet sneller kan, dan op 18 juni 2012 is gerealiseerd.

Een snellere opstart van de dienstregeling vereist een aanpak die ingrijpt op alle onderdelen van het spoorstelsel. In het kader van de Lange Termijn Spooragenda werk ik met NS en ProRail aan een verbeteraanpak zoals ik in mijn brief bij het winterweerprogramma¹ heb aangegeven. Deze aanpak gaat in op het samenspel van infrastructuur, materieel, personeel, het logistieke plan en de be- en bijsturing en vertrekt vanuit de reiziger. Ook de fundamentele verbetering van de be- en bijsturing, die NS en ProRail in het kader van het winterweerprogramma zijn gestart, gaat helpen om de impact van dit soort verstoringen te beperken.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 306.

Ik zal hieronder achtereenvolgens ingaan op

- de feitelijke gebeurtenissen rondom de storing;
- de relatie van deze storing met mijn brief aan uw Kamer van 24 mei 2011 over back-up-mogelijkheden voor relaiskasten¹;
- de reisinformatie;
- het alternatieve vervoer;
- de relatie met het winterweerprogramma.

Wat is er precies gebeurd?

Om 7:51 u sloeg de bliksem in een relaiskast voor de stroomvoorziening in aan de noordzijde van station Utrecht Centraal. Deze blikseminslag heeft geleid tot schade aan een relais dat de stroomvoorziening van de beveiligingsinstallaties bewaakt voor alle sporen aan de noordzijde van station Utrecht Centraal. Het gaat dan om alle sporen richting Amersfoort, Amsterdam en Woerden, waardoor al het treinverkeer naar en vanuit die richtingen onmogelijk werd. Omdat hierdoor zes treinen waren gestrand en de congestie rondom Utrecht Centraal verder toenam was er ook geen treinverkeer meer mogelijk in zuidelijke richting², alhoewel de infrastructuur aan die zijde normaal functioneerde. Om 9:49 u was de storing van het relais verholpen en kon de treindienst weer worden opgestart.

Het opstarten van de treindienst is stapsgewijs uitgevoerd, waarbij steeds weer nieuwe treinseries werden ingezet. Dit heeft geleid tot de volgende inzet:

- 10:12 u: 20% van de reguliere treinen rijdt
- 11:58 u: 40% van de reguliere treinen rijdt
- 12:18 u: 60% van de reguliere treinen rijdt
- 14:34 u: 80% van de reguliere treinen rijdt
- 15:33 u: 100% van de reguliere treinen rijdt

Sinds 2 jaar wordt bij een storing gericht ingezet op het isoleren van de storing om de impact ervan op de landelijke treindienst te beperken. Dat is nu ook gebeurd. Door Utrecht te vermijden was de rest van Nederland op 18 juni in principe bereikbaar per trein, zij het met een omweg en bijbehorende vertraging. Enkele jaren terug zou een dergelijke storing de gehele treindienst in de randstad ontregeld hebben. Dat is nu niet gebeurd.

Back-up-mogelijkheden voor relaiskasten

In mijn eerdere brief aan uw Kamer over back-up-mogelijkheden voor relaiskasten heb ik aangegeven dat uit de beschikbaarheidsanalyse van ProRail uit 2006³ blijkt dat het redundant («dubbel») uitvoeren van buiten-installaties van het beveiligingssysteem, zoals bijvoorbeeld relaiskasten, maar beperkte doelmatigheid en effectiviteit heeft en bovendien relatief kostbaar is. Daarnaast kon de storing sneller gelokaliseerd worden omdat ProRail een nieuw storingsmeldingssysteem gebruikt, waarmee voorkomen wordt dat alle afzonderlijke relais getest moeten worden.

In de brief over relaiskasten aan uw Kamer heb ik ook aangegeven dat er maatregelen genomen worden om de continuïteit van de treindienst zo goed mogelijk te waarborgen bij uitval van een relaiskast. Zo worden bij nieuwe aanlegprojecten en bij vervanging van bestaande beveiligingsinstallaties al in de ontwerpfase de consequenties voor de treindienst van uitval van een relaiskast expliciet beoordeeld en, binnen de financiële en technische kaders, zo veel mogelijk beperkt. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij het nu lopende project «DoorStroomStation Utrecht» (DSSU), waar de beveiligingsinstallaties zo veel mogelijk worden gesegmenteerd,

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 266.

² Richting Den Bosch en Arnhem.

³ Bijlage bij kamerstuk 29 984, nr. 80.

bijvoorbeeld corridorsgewijs, teneinde de gevolgen van uitval van één beveiligingsinstallatie te beperken tot slechts één of enkele sporen en daarmee de hinder voor de treindienst te minimaliseren. Ik geef hiermee invulling aan de Motie Slob waarin hij de regering verzoekt om een analyse te maken van het compartimenteren van de beveiliging van grote spoorknooppunten.¹ Zodoende wordt Utrecht Centraal vanaf 2015–2016 robuuster en minder storingsgevoelig. De beveiligingsinstallatie aan de noordzijde, waar de storing op 18 juni plaatsvond, is nog niet op basis van de DSSU aanpak aangepast.

Hoe werden de reizigers geïnformeerd?

NS heeft voor de informatieverstrekking over de storing aan de treinreizigers gebruik gemaakt van haar internet-site www.NS.nl, de informatie-systemen op de perrons en in de stationshal, de omroepinstallaties op de stations en Teletekst. Tevens zijn de treinreizigers geïnformeerd door NS-personeel, dat voorzien was van zogenaamde «railpockets», en via Twitter.

Bij aanvang van de storing om was er nog onduidelijkheid over de prognose wanneer deze verholpen zou zijn. Daarom is hierover aanvankelijk nog de prognose «onbekend» gecommuniceerd. Vervolgens is deze vervangen door de prognose «tenminste tot». Bij aanvang van de storing zijn abusievelijk ook nog ca. 10 treinen op de reisinformatiesystemen getoond, alhoewel deze niet meer konden rijden.

Vanaf het opstarten van de treindienst, dus vanaf ca. 10:15 u, heeft NS in plaats van zogenaamde «meta-informatie» weer gerichte, trein-specifieke reisinformatie gegeven.

Deze verstoring wijst uit dat bij een ernstige verstoring het niet mogelijk is, als het nog onduidelijk is hoe in de treindienst omgegaan zal worden met de verstoring, direct exacte actuele reisinformatie te geven. Dit euvel speelt ook bij verstoringen door winterse omstandigheden. In het kader van het winterweerprogramma neem ik dan ook maatregelen om het handelingsperspectief van reizigers te vergroten door sneller en transparanter te communiceren over situatie, oorzaken en verwachte hersteltijd en het geven van «tenminste tot ...» prognoses. De fundamentele aanpak van de be- en bijsturing richt zich op sneller herstel van de treindienst na verstoringen en daarmee op het eerder geven van exacte en actuele reisinformatie.

Hoe was het alternatieve vervoer geregeld?

Bij aanvang van de storing zijn er geen bussen besteld omdat dit vanwege de drukke ochtendspits op de weg, onder andere vanwege de zware regenval, weinig zou helpen en omdat de effectiviteit hiervan voor de grote hoeveelheid treinreizigers in de ochtendspits bovendien beperkt zou zijn. Wel zijn er ca. 60 bussen besteld voor inzet na de ochtendspits. Toen bleek dat de technische storing aan de relaïskast relatief snel verholpen zou worden is deze bestelling echter weer ongedaan gemaakt. Ook bij het stapsgewijs opstarten van de treindienst met aanvankelijk slechts een deel van de reguliere treinen kunnen immers al aanmerkelijk meer reizigers vervoerd worden dan met bussen. NS ontwikkelt nieuwe scenario's voor de inzet van bussen voor komende winter.

Relatie met het Winterweerprogramma

Ik zet met het winterweerprogramma in op het voorkomen, sneller herstellen en verkleinen van de impact van verstoringen. Sommige

¹ Kamerstuk 32 500 XII, nr. 42.

maatregelen zijn daarbij winterspecifiek (zoals voorkomen van bevriezing van onderdelen van de wissel), andere zoals de fundamentele aanpak van de be- en bijsturing, helpen het hele jaar door en hebben dus ook voor verstoringen zoals die van 18 juni effect.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus