

2009Z14980

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 spoorwagennet 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.