

Vergaderjaar 2010–2011

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 266**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2011

In het algemeen overleg van 17 maart 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 263) heb ik toegezegd u nader te informeren over back-up-mogelijkheden voor relaiskasten, om zodoende de beschikbaarheid van het spoor te vergroten. Alvorens in te gaan op deze specifieke vraag met betrekking tot relaiskasten schets ik kort op welke wijze ik werk aan het verbeteren van de beschikbaarheid en robuustheid van de spoorweginfrastructuur.

Verschillende onderdelen en deelsystemen van de spoorweginfrastructuur zijn voorzien van een zogenaamde back-up of «dubbel» (redundant) uitgevoerd, om bij een storing toch de vereiste beschikbaarheid en continuïteit van de treindienst te kunnen garanderen. De keuzes die daarbij gemaakt moeten worden over welke onderdelen en deelsystemen hiermee uitgerust worden en over de wijze waarop dat gerealiseerd wordt zijn afhankelijk van de kans op een storing, de impact daarvan op de treindienst en de doelmatigheid van een back-up of redundante uitvoering.

Naar aanleiding van verschillende incidenten in 2005 heeft mijn ambtsvoorganger aan ProRail een uitgebreide analyse van de problematiek en van de mogelijke verbetermaatregelen gevraagd. Op 25 oktober 2006 is deze door ProRail uitgevoerde analyse naar uw Kamer gestuurd<sup>1</sup>. Hierin is geschetst door middel van welke maatregelen stapsgewijs toegewerkt wordt naar een «disaster tolerante» situatie met een hoge mate van beschikbaarheid en continuïteit van de treindienst.

Nadien is in opdracht van mijn ambtsvoorganger door McKinsey onderzoek uitgevoerd naar de ICT- en beveiligingssystemen van ProRail in relatie tot optredende storingen en calamiteiten. Deze onderzoeksrapportage is op 17 juni 2008 naar uw Kamer gestuurd<sup>2</sup>.

In mijn brieven aan uw Kamer van 11 maart 2011<sup>3</sup> en van 27 januari 2011<sup>4</sup> heb ik aangegeven op welke wijze ProRail op basis van deze eerdere

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 80.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 139.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 261.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 255.

onderzoeken de beschikbaarheid en robuustheid van de spoorweginfrastructuur verder verbetert.

De kans op en impact van storingen aan relaiskasten, zoals die in het algemeen overleg van 17 maart 2011 aan de orde kwamen, zijn ook in beschouwing genomen in de hierboven aangehaalde beschikbaarheidsanalyse van ProRail uit 2006. Daarover is destijds geconcludeerd dat deze beperkte impact op de treindienst hebben vanwege het relatief kleine gebied dat een relaiskast bestrijkt. Deze conclusie is ook op dit moment nog van kracht. Ook in mijn brief aan uw Kamer van 11 maart 2011 heb ik aangegeven dat dergelijke relais- en buiten-installaties, die slechts een klein gebied bestrijken, niet redundant zijn uitgevoerd vanwege de beperkte doelmatigheid en effectiviteit (alleen lokaal) en hoge kosten.

Desalniettemin worden er maatregelen genomen om de continuïteit van de treindienst zo goed mogelijk te waarborgen bij uitval van een relaiskast. Zo worden bij nieuwe aanlegprojecten en bij het vervangingsprogramma van beveiligingssystemen «Mistral» 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.

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