Geachte 10.2.e

In het Projectcommissariaat Infrastructuur heeft U de afgelopen jaren in vrijwel elke vergadering verslag gedaan van de voortgang van de implementatie van het CBTC systeem in het bestaande metronet en de Noord-Zuidlijn.

Gedurende deze implementatie is op enig moment besloten de beveiliging van de Noord-Zuidlijn, los te koppelen van de bouw van een overkoepelend systeem voor het gehele metronet, om de openingsdatum van de Noord-Zuidlijn zeker te stellen. De bouw en de in werking stelling van het CBTC systeem, in één keer voor het gehele metronet, werd als te risicovol bevonden door de complexiteit van de verknoping van een bestaand met een nieuw systeem.

Bovendien bood de bouw en de in bedrijfstelling van een standalone systeem voor de Noord-Zuidlijn veel meer kansen voor uitgebreide en langdurige beproevingen, omdat de lijn nog geen passagiers hoefde te vervoeren. Dit in tegenstelling tot een implementatie op het gehele metronet, waar het rijden van een dienstregeling met passagiers een behoorlijke belemmering betekent om het systeem te beproeven. Deze beproevingen moeten dan beperkt worden tot momenten buiten de dienstregeling, de nachtelijke uren en, af en toe, een weekend.

Destijds werd daarom besloten pas na de start van de exploitatie op de Noord-Zuidlijn de beveiliging ook stapsgewijze uit te rollen op het gehele bestaande metronet. Daarbij zou na ieder stap een evaluatie plaatsvinden alvorens de volgende stap te zetten. Het bestaande (oude) systeem zou als een back-up beschikbaar blijven.

De verstoringen die zich in de afgelopen periode hebben voorgedaan waren te verwachten, omdat dit soort problemen zich in de regel pas voordoet als een beveiligingssysteem langduriger en grootschaliger wordt beproefd in het echte bedrijf. De ervaringen van de RET bij RandstadRail en de ombouw van de Hoekse Lijn zijn daarvoor ook de bewijzen. Het eerstgenoemde project is te vergelijken met de huidige situatie in Amsterdam, omdat daar ook werd gereden en getest, terwijl de dagelijkse exploitatie gewoon doorging. Bij de Hoekse Lijn was het voordeel dat er gebouwd en getest werd, nadat de NS was gestopt met de dienstuitvoering. Het testen van de beveiliging was eenvoudiger en te vergelijken met de situatie op de Noord-Zuidlijn. Desondanks duurde het ook een lange tijd voordat er een stabiele situatie was ontstaan en het aantal verstoringen was afgenomen.

De conclusie is dat een beveiligingssysteem eigenlijk nooit helemaal klaar is en er altijd aanpassingen nodig zijn, en software updates moeten plaatsvinden. Er doen zich af en toe nieuwe situaties voor, zeldzame samenlopen van op zich normale gebeurtenissen, die niet, of soms pas achteraf, waren te voorzien.

Het bestaande systeem op het Amsterdamse metronet was verouderd en aan vernieuwing toe. Het wordt nu stapsgewijze vervangen door CBTC, dat op de Noord-Zuidlijn goed functioneert en dat op vele plaatsen in de wereld is ingebouwd in bestaande railnetten. Omdat ieder railnet weer anders is en er andere (lokale) eisen aan worden gesteld, zijn er altijd kleine, en soms grote aanpassingen aan de orde. Het Amsterdams metronet is daarop geen uitzondering, zeker gelet op de grote complexiteit van het net. Het was niet verwonderlijk, hoe vervelend ook voor de reizigers, dat er verstoringen zijn opgetreden. Het is een kwestie van tijd en vraagt veel en langdurig testen, alvorens het systeem probleemloos zal functioneren. Dat is onze ervaring met de openbaar vervoersprojecten, waarvan wij deel van uitmaakten.

Namens het projectcommissariaat,

10.2.e en 10.2.e