

Vergaderjaar 2015–2016

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 673**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2016

Conform mijn toezegging in het AO Spoor van 19 november 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 653), informeer ik u hierbij over de resultaten van de verbeteraanpak verstoringen. De motie De Boer, (Kamerstuk 29 984, nr. 595) is in dit onderzoek meegenomen. Met deze motie verzoekt uw Kamer om in overleg met de NS onderzoek te doen naar het veel meer dan nu inzetten van personeel op vaste trajecten als mogelijke oplossing voor het versneld opstarten na verstoringen.

### **Verbeteraanpak verstoringen**

Begin 2015 heeft het spoor te kampen gehad met een aantal verstoringen die een grote impact op de reizigers hadden. Voor alle betrokken partijen was dit een nieuwe aansporing om het aantal verstoringen en het grote effect ervan op de reiziger tot het minimum te beperken (Kamerstuk 29 984, nr. 609). Daarom hebben NS en ProRail binnen de verbeteraanpak verstoringen op vier thema's<sup>1</sup> onderzocht of er op korte termijn extra maatregelen kunnen worden ingezet.

Gezien het feit dat er al veel gebeurt, blijkt dat een zeer beperkt aantal aanvullende maatregelen kansrijk is. Uit de analyse zijn voor wat betreft twee van de vier thema's (rolvastheid en eenduidige informatie in de keten) geen andere maatregelen naar voren gekomen dan de acties die al in gang zijn gezet binnen het programma Beter & Meer, waaronder Be- en Bijsturing van de Toekomst. Ik zie dit als bevestiging dat de benodigde verbeterstappen op dit gebied, zoals de oprichting van het Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO) en het werken met Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen (VGB's), reeds in gang gezet zijn. De realisatie van deze maatregelen kost tijd en ik acht het van belang dat

<sup>1</sup> Rolvastheid, eenduidige informatie in de keten, bijsturing van het rijdend personeel en sectorregelgeving op het gebied van rangers en veiligheid.

deze eerst worden uitgevoerd en afgerond. Ik heb er vertrouwen in dat dit voldoende resultaten oplevert.

### *Inzet rijdend personeel/Motie De Boer*

De mogelijkheden en effecten van een meer trajectgebonden inzet van het personeel in de reguliere treindienst ten behoeve van het sneller opstarten na verstoringen is naar aanleiding van de motie De Boer (Kamerstuk 29 984, nr. 595) door NS onderzocht. Hierbij lag de focus op station Utrecht gezien de unieke kenmerken van dit grote knooppunt, zoals de kerende treinen op de Oost-West corridor en de grote impact die verstoringen op Utrecht kunnen hebben op de rest van het land. De resultaten van dit onderzoek worden beschreven in bijgevoegd rapport van NS<sup>2</sup>. In het onderzoek is een aantal alternatieve varianten op het huidige model voor personeelsinzet onderzocht. Er blijkt één kansrijke variant te bestaan. Het betreft het combinatiemodel waarbij op station Utrecht geen personeelswisselingen plaatsvinden op de zogenoemde A2-corridor (het traject Eindhoven – Amsterdam en v.v.), maar personeel wel wisselt van trein op de Oost-West trajecten. Door deze combinatie neemt de bijstuurbaarheid toe, terwijl de effecten op de punctualiteit en kosten acceptabel blijven. NS heeft mij laten weten deze uitkomst te benutten in de verdere optimalisatie van de personeelsplanning. Daarbij blijft NS investeren in innovaties die resulteren in een veel meer automatische (en daarmee snellere) bijsturing van personeel.

Uit het rapport wordt duidelijk dat een meer trajectgebonden inzet van het personeel in algemene zin niet zonder meer leidt tot een beter product op het spoor. De optimale inzet van rijdend personeel kent veel afwegingen, zoals punctualiteit, bijstuurbaarheid, kosten en personeelsafspraken (waaronder cao, afspraken over sociale veiligheid, variatie en arbeidstijdenregelgeving). Hierbij zijn punctualiteit en bijstuurbaarheid in de operationele uitvoering vaak tegenstrijdige doelen. Ook heeft een trajectgebonden inzet van personeel een negatieve invloed op de bredere weg- en materieelbekendheid, waardoor personeel minder flexibel in te zetten is bij verstoringen. Ik vind het aan NS om binnen al deze afwegingen een optimaal model te vinden en reken hen af op de uitkomsten, conform de concessieafspraken.

Wel bestaan er situaties waarin NS vanwege specifieke afwegingen kiest om personeel of materieel meer lijnsgebonden in te zetten. Zo wordt er «dedicated»<sup>3</sup> personeel ingezet op de HSL, omdat de kenmerken van zowel de hogesnelheidsinfrastructuur als het materieel specifieke vakkennis en bekwaamheid vereisen. Denk hierbij aan de spanningswisselingen en het omgaan met verschillende beveiligingssystemen. En bij de inzet van een landelijk aangepaste dienstregeling bij extreem weer wordt materieel meer trajectgebonden ingezet (lijnen worden «opgeknipt»), zodat verstoringen worden geïsoleerd en olievlekwerking wordt voorkomen. Dit betekent wel dat reizigers vaker moeten overstappen en een langere reistijd hebben. Dit wordt voor lief genomen in extreme situaties, maar is niet wenselijk voor de reguliere treindienst. De inzet van materieel en personeel wordt dus nooit eenzijdig benaderd, maar altijd in samenhang met meerdere afwegingen om de betrouwbaarheid van de treindienst te verhogen en aan de klantwensen te blijven voldoen.

Ik beschouw de motie met het onderzoek en de follow-up erna als afgedaan.

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Kennis en bekwaamheid moeten duurzaam op peil blijven en daarvoor is het volgens NS noodzakelijk dat deze machinisten minimaal de helft van hun diensten op de HSL rijden.

## *Sectorale regelgeving*

Voor wat betreft het thema sectorregelgeving leidt de analyse uit de verbeteraanpak verstoringen tot een aantal aanvullende maatregelen. Ten eerste wordt de strikte toepassing van een richtlijn op het uitvoeren van werkzaamheden in een zogenaamde «eiland-buitendienststelling» uit het Normenkader Veilig Werken heroverwogen.<sup>4</sup> Voor de veiligheid van baanwerkers worden sporen die overgestoken moeten worden om de storingslocatie te bereiken ook buiten dienst gesteld. Een te strikte toepassing van deze richtlijn leidt vaak tot een grotere buitendienststelling dan nodig voor het technische storingsherstel zelf. ProRail start eind dit jaar een pilot op een nader te kiezen emplacement. In het voorjaar van 2017 wordt de pilot geëvalueerd. Afhankelijk van de resultaten hiervan zullen de richtlijnen omtrent de omvang van de buitendienststelling mogelijk geherdefinieerd worden. De ILT wordt bij dit proces betrokken.

Een tweede maatregel is het plaatsen van een fysieke afscherming tussen baanwerkers en naastgelegen spoor bij storingsherstel, bijvoorbeeld in de vorm van opklapbare hekken. Hierdoor hoeft maar een kleiner gebied buitendienstgesteld te worden, blijft de veiligheid van baanwerkers gegarandeerd, is de duur van de buitendienststelling korter en kan het storingsherstel meer overdag plaatsvinden. Op de top 50 locaties waar storingsherstel de grootste klanthinder oplevert, waaronder de driehoek Amsterdam – Schiphol – Utrecht en de A2 corridor, is onderzoek gedaan naar beschikbare mogelijkheden en wordt per locatie bekeken wat de optimale oplossing is.

Een derde maatregel is de bredere<sup>5</sup> ingebruikname van «werkzone-schakelaars», waardoor infrastructuur sneller buitendienst genomen kan worden. Met deze schakelaars kan op afstand direct delen van de infrastructuur buitendienst worden genomen en hoeft er niet meer gewacht te worden op medewerkers, die daarvoor de fysieke beveiligingsmiddelen in het spoor moeten aanbrengen. Met deze technologie neemt de veiligheid van de baanwerkers toe en wordt een tijdswinst verwacht van 20–30 minuten per buitendienststelling van grote omvang. Voor de implementatie wordt zoveel mogelijk meegelift op al geplande buitendienststellingen voor projecten.

Ik vind het goed dat ProRail van dergelijke vernieuwingen blijft leren en de impact van buitendienststellingen bij verstoringen tracht te verkleinen. Het uitgangspunt voor ProRail is dat de maatregelen niet ten koste mogen gaan van de veiligheid van de baanwerkers. De ILT en ISZW zien hierop toe.

### **Maatschappelijke kosten bij verstoringen**

Tijdens het AO van 19 maart 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 600) is toegezegd de mogelijkheden te bekijken om de maatschappelijke kosten van verstoringen op het spoor in beeld te brengen om daarmee o.a. een betere afweging over toekomstige investeringen te kunnen maken. Zoals aangegeven in de brief van 1 juli 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 609) heeft het Ministerie van IenM in overleg met het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) bekeken wat op korte en langere termijn mogelijk is. Het KiM onderzoekt de kosten voor reizigers als resultaat van een langere reistijd van station tot station door zowel vertraging als treinuitval bij NS. De resultaten van dit onderzoek worden meegenomen in het Mobiliteitsbeeld 2016 dat het KiM in het najaar publiceert. Het streven voor de langere termijn is om

<sup>4</sup> Alleen in het geval van storingsherstel

<sup>5</sup> Wordt op een aantal trajecten al toegepast, zoals HSL en Hanzelijn

ook de andere personenvervoerders mee te nemen in dit onderzoek en daarbij ook de effecten op de deur-tot-deur reis, kosten als gevolg van onzekerheid over reistijden, uitwijkkosten en kosten als gevolg van afnemend comfort mee te nemen. Hetzelfde geldt voor de extra exploitatiekosten voor de personenvervoerders en de effecten voor het goederenvervoer. Met al deze elementen kan vervolgens een totaalplaatje gepresenteerd worden. Belangrijke voorwaarde bij alle onderdelen van dit onderzoek is dat er voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar zijn.

### **Tot slot**

Zoals aangegeven in de brief van 1 juli 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 609), is NS en ProRail gevraagd om te komen tot een brede rapportage over verstoringen, waarbij de methode uit het winterweerprogramma wordt gevolgd. Een jaarlijks, breed evaluatiemoment dat aanleiding kan geven tot aanscherping van maatregelen. Doel is om op één vast moment per jaar alle verstoringen van het afgelopen jaar met een grote impact voor de treindienst te evalueren. Zo kunnen grote verstoringen met afstand en in samenhang worden gezien en kunnen trends en ontwikkelingen beter worden waargenomen. De inzichten uit deze jaarlijkse rapportage kunnen vervolgens in de lopende programma's worden meegenomen. NS en ProRail hebben een proces en structuur voor deze jaarlijkse rapportage opgezet, waarin alle grote verstoringen<sup>6</sup> vanaf 1 januari 2016 worden meegenomen. De eerste rapportage (over 2016) stuur ik in het voorjaar van 2017 naar uw Kamer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

---

<sup>6</sup> Verstoringen in hinderklasse 1 (6.000 of meer vertragsminuten)