

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 332**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2012

Naar aanleiding van het AO winterweer op 23 oktober jongstleden (Kamerstuk 29 984, nr. 330) heeft u de minister van Infrastructuur en Milieu verzocht een nadere toelichting te geven op een aantal punten.

Conform uw verzoek informeer ik u achtereenvolgens over:

1. de laatste stand van zaken met betrekking tot het verkennen van de mogelijkheden voor het rijdend NS-personeel om kleine verstoringen te verhelpen (zogenaamde «eerste hulp bij ongemakken»);
2. de procedure voor het terugkeren naar de reguliere dienstregeling wanneer met een aangepaste dienstregeling wordt gereden;
3. de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de motie Slob over een spoorknelpuntenindex (Kamerstuk 299 84, nr. 245).
4. de anti-icing aanpak van treinen in relatie tot de garantievoorwaarden van nieuw aangeschaft materieel.

### **1. Verhelpen van kleine verstoringen door rijdend personeel**

Zoals in de brief van 1 oktober jl. van de minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer over de voortgang van het winterweerprogramma is aangegeven<sup>1</sup>, is de aanpak van NS en ProRail erop gericht om komende winter verstoringen te voorkomen en sneller te verhelpen. Eén van de maatregelen die in het winterweerprogramma is opgenomen, betreft een onderzoek naar de mogelijkheden om rijdend personeel (machinisten) in te zetten bij kleine verstoringen, met name bij het sneeuwvrij maken van wissels. Dit onderzoek is inmiddels conform het winterweerprogramma afgerond.

Bij het onderzoek zijn de geldende veiligheidsvoorschriften voor werken aan het spoor als uitgangspunt genomen. Dit in lijn met de motie van het lid Monasch (Kamerstuk 299 84, nr. 293) waarin staat dat bij elke oplossing ter verbetering van het onderhoud en functioneren van het spoor, de veiligheid van het personeel ten minste aan het huidige niveau zal moeten blijven voldoen. De veiligheidsvoorschriften zijn hetzelfde voor alle vervoerders. Zo is het niet toegestaan dit soort werkzaamheden uit te

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 984, nr. 312

voeren op trajecten met dubbel spoor (dus waar treinen langs elkaar heen kunnen rijden).

NS en ProRail hebben bekeken of er van de enkelsporige baanvakken waarop NS actief is (ca. twaalf), trajecten zijn die geschikt/veilig zijn voor een proef komende winter met het handmatig sneeuwvrij maken van wissels door machinisten van NS. Van deze twaalf enkelsporige baanvakken gaan er per 9 december a.s. twee naar andere vervoerders en beschikken er twee niet over geschikte wissels. De overige acht baanvakken kennen zeer weinig wissels (geen tot maximaal 6 wissels per enkelsporig baanvak).

Om de komende winter een pilot op de overige acht baanvakken te kunnen doen, moeten treinen echter uitgerust worden met een bezem en een kruk en dient het personeel geïnstrueerd te worden en voorzien te worden van veiligheidskleding. Aangezien het materieel en personeel op deze enkelsporige trajecten ook op andere delen van het spoorwegennet rijdt, betekent dat ca. 900 tot 2 300 machinisten geïnstrueerd moeten worden (ca. tweederde van de machinisten van NS) om indien nodig een relatief beperkt aantal wissels sneeuwvrij te kunnen maken.

Naar aanleiding van het onderzoek hebben NS en ProRail besloten geen pilot uit te voeren, omdat het verwachte effect vanwege het beperkte aantal wissels op de enkelsporige trajecten minimaal is en de benodigde inspanningen in training en instructie groot.

Er is eveneens bekeken of op dit punt geleerd kan worden van regionale vervoerders die op enkelsporige trajecten rijden. Bij de regionale vervoerders kunnen op vier enkelsporige trajecten wissels door machinisten bediend worden. Dit betreft wissels die niet aangesloten zijn op een verkeersleidingpost. Voor die trajecten geldt dat de wissels überhaupt bediend worden door machinisten (in plaats van treindienstleiders). De schaal waarop dit gebeurt is dus zeer beperkt.

## **2. Terugkeren van de aangepaste dienstregeling naar de reguliere dienstregeling**

Omdat zich komende winter – ondanks de maatregelen die getroffen worden – toch ernstige verstoringen kunnen voordoen die het onmogelijk maken de reguliere dienstregeling op een betrouwbare wijze te blijven rijden, is NS en ProRail gevraagd om bij verwacht winterweer eerder met een aangepaste dienstregeling te rijden. NS en ProRail hebben hiervoor een nieuwe besluitvormingsprocedure opgesteld die gestart wordt wanneer de nieuwe weercriteria overschreden worden. De nieuwe besluitvormingsprocedure is besproken met de minister en de consumentenorganisaties. De nieuwe procedure en criteria van NS en ProRail zijn als bijlage bij de brief van 1 oktober jongstleden gestuurd. Daarin zijn ook criteria vastgesteld op basis waarvan besloten kan worden om terug te keren naar de reguliere dienstregeling, namelijk wanneer:

- *de komende twee dagen het weerscriterium niet overschreden wordt (gevalideerd door een meteoroloog);*
- *de status van het materieel in orde is, er voldoende materieel beschikbaar is voor de reguliere dienstregeling;*
- *de infrastructuur op niveau is: het verwacht storingsniveau bij verwacht weer normaal is en;*
- *de organisatie op niveau is: de normale bezetting voor de reguliere dienstregeling beschikbaar is.*

Bij het opstellen van deze criteria hebben NS en ProRail besloten om vanuit het belang van voorspelbaarheid voor de reiziger een te groot «jojo-effect» te voorkomen. NS en ProRail kijken daartoe steeds minstens twee dagen vooruit naar de weersverwachtingen. Als het een dag slecht weer is, de dag daarna weer goed en de dag daarna weer slecht, blijven NS en ProRail de aangepaste dienstregeling rijden. Hiermee worden reizigers tijdens winterse omstandigheden niet elke dag geconfronteerd

met een andere dienstregeling en kunnen reizigers tijdig geïnformeerd worden met consistente reisinformatie en kunnen zij zich adequaat voorbereiden.

In haar brief aan de Kamer van 8 juni jongstleden heeft de minister aangegeven dat zij NS en ProRail gevraagd heeft de komende winters te kiezen voor zekerheid boven capaciteit. Ook daarom ondersteun ik deze aanpak. Wel vraag ik NS en ProRail om komende winter(s) te monitoren hoe de criteria voor aanpassing van de dienstregeling (inclusief het teruggaan naar een normale dienstregeling) uitpakken. Ik verzoek NS en ProRail om komende winter in gesprek te blijven met de consumentenorganisaties over de uitwerking van de aangepaste dienstregeling in de praktijk. De klantonderzoeken die NS bij winters weer zal uitvoeren, zullen onder andere een basis bieden om te bezien of de procedure om terug te keren tot de reguliere dienstregeling aangepast moet worden. Ook zullen NS en ProRail kennis opbouwen om de criteria en de werkwijze de komende jaren te verfijnen.

### **3. Spoorknelpuntenindex**

Zie hiervoor de beantwoording op vraag 40 ad g en h van de begrotingsvragen die 30 oktober jongstleden naar de Kamer is verstuurd (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 5).

### **4. Anti-icing van materieel**

Sneeuw kan onder de treinwagons aangroeien tot brokken sneeuw en ijs. Op het moment dat de trein gaat rijden of over een wissel rijdt, bestaat de kans dat deze brokken ijs los breken en op het spoor of in wissels terecht komen. Dit kan problemen met het wissel veroorzaken of zorgen voor schade aan de onderzijde van de trein, waar de leidingen liggen. Om dit probleem bij sneeuwval tegen te gaan, hebben NS en ProRail – na evaluatie van een kleine proef van vorige winter – besloten treinen preventief te behandelen met een speciaal nieuw middel. Door dit middel tegen de onderkant van de treinen te spuiten, kunnen sneeuw en ijs minder goed hechten. Dit wordt ook wel anti-icing van het materieel genoemd. Dit is niet hetzelfde als de-icing, waarbij sneeuw en/of ijs van het materieel verwijderd wordt. Anti-icing is preventief, de-icing is correctief.

In het winterweerprogramma en in de brief van 1 oktober jongstleden is aangekondigd dat NS en ProRail de succesvolle anti-icing proef van afgelopen winter landelijk zullen uitrollen. In het winterweerprogramma staat ook aangegeven dat het niet duidelijk is of al het materieel behandeld kan worden vanwege de garantievoorwaarden die door de leveranciers aan nieuw materieel gesteld zijn.

Dit geldt voor de nieuwe SLT's (sprinter materieel). Dit type materieel is aangeschaft in 2005, ruim voordat de proef met anti-icing gestart is (dat was namelijk in de winter 2011–2012). De garantie op dit materieel loopt nog 4–5 jaar.

De insteek van NS is om volgende winter het gehele materieelpark te kunnen behandelen. Hiertoe heeft NS gesprekken gehad met de leverancier en die heeft inmiddels ingestemd om met een aantal expert meetings en beproevingen de daadwerkelijke risico's in kaart te krijgen en wat daar eventueel aan te doen is. De leverancier (en NS en ik ook) wil immers zeker weten dat zich geen veiligheidsrisico voor kan doen bij toepassing van anti-icing.

Daarmee probeert NS voor volgend jaar een akkoord van de leverancier te krijgen om binnen de lopende garantieperiode het materieel toch met

anti-icing te kunnen behandelen, al dan niet met aanvullende maatregelen die NS moet treffen.

In de specificaties voor het aanschaffen van nieuw materieel de komende jaren (bijvoorbeeld Sprinter Nieuwe Generatie) is inmiddels opgenomen dat het materieel bestand moet zijn tegen de behandeling met anti-icing om ervan verzekerd te zijn dat al het materieel in de toekomst behandeld kan worden.

Ondanks de beperkingen vanuit de gestelde garantievoorwaarden aan het nieuwe sprinter materieel, zal komende winter 70% van het materieelpark behandeld worden. Bij de proef van afgelopen winter was dit slechts 3% van het totale materieelpark.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W. J. Mansveld