

Vergaderjaar 2014–2015

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 608**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2015

Hierbij ontvangt u de evaluatie van het winterweerprogramma van NS en ProRail en een vooruitblik op komende winter<sup>1</sup>. Het winterweerprogramma bevat korte termijn maatregelen om tot betere prestaties op het spoor te komen bij winterse omstandigheden. Dit programma wordt elk jaar geëvalueerd en waar mogelijk aangescherpt. De twee dagen waarop de landelijk aangepaste dienstregeling is ingezet (27 december en 29 januari) en de problematiek met ijzel op de bovenleiding (24 januari) worden toegelicht. Ook komen de lange termijn maatregelen die NS en ProRail nemen om de betrouwbaarheid op het spoor te vergroten aan de orde.

### **Evaluatie winter 2014/2015**

In het kader van het winterweerprogramma worden maatregelen getroffen die zich met name richten op het voorkomen van verstoringen aan de infrastructuur (met name wissels) en het materieel als gevolg van sneeuw en vorst. Daarnaast kan bij winterse omstandigheden besloten worden tot de inzet van een aangepaste dienstregeling. NS en ProRail scherpen elk jaar het maatregelenpakket aan. Voor een compleet overzicht van alle maatregelen verwijs ik u naar de bijlage. De belangrijkste bevindingen uit de evaluatie van afgelopen winter worden hieronder toegelicht.

#### *Landelijk aangepaste dienstregeling*

Uitgangspunt van het winterweerprogramma is dat zekerheid boven capaciteit wordt gesteld. Dit betekent dat bij verwacht winterweer een landelijk aangepaste dienstregeling ingezet kan worden, waarbij door NS op een aantal trajecten in de brede Randstad met halfuurdiensten in plaats van kwartierdiensten wordt gereden. Dit creëert meer ruimte voor

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

bijsturing tijdens verstoringen. Wanneer bij de weersverwachting voor de volgende dag de alerteringscriteria (drempelwaarden) worden overschreden, bijvoorbeeld bij meer dan 10% kans op minimaal 3 cm sneeuw, betekent dit dat de volgende dag in aanmerking komt voor een aangepaste dienstregeling en wordt het besluitvormingsproces bij NS en ProRail gestart. Deze criteria zijn afgelopen winter zes maal overschreden. In twee gevallen is door de gezamenlijke crisisorganisatie van NS en ProRail op basis van expert judgement besloten de dienstregeling ook daadwerkelijk landelijk aan te passen, namelijk op zaterdag 27 december 2014 en donderdag 29 januari 2015. Daarnaast is op 24 januari 2015 via de daarvoor geldende procedure in zuidoost Nederland een regionaal aangepaste dienstregeling ingezet wegens de sneeuwverwachtingen in met name dat deel van het land.

Op 27 december was er sprake van hevige<sup>2</sup> sneeuwval in het zuiden van Nederland, waardoor er veel hinder was voor reizigers in dit gebied.<sup>3</sup> Het rijden met de landelijk aangepaste dienstregeling heeft deze dag bijgedragen aan de beheersbaarheid van de treindienst in de rest van het land. In de aangepaste dienstregeling worden lange trajecten «opgeknipt». Hierdoor worden verstoringen geïsoleerd en wordt olievlekwerking voorkomen. Het stilleggen van het treinverkeer in het zuiden had daardoor weinig invloed op de dienstregeling in de rest van het land, waar de treinen bleven rijden.

Ook op 29 januari hebben NS en ProRail de landelijk aangepaste dienstregeling ingezet. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 4 februari jl.<sup>4</sup> bestond op basis van de weersverwachting een gerede kans dat de treindienst ernstig ontregeld kon raken door het weer. Wanneer rond 15:00 uur 's middags eenmaal besloten is om de dienstregeling voor de volgende dag aan te passen, kunnen NS en ProRail die beslissing niet meer terugdraaien. Op de dag zelf bleken de weersomstandigheden minder winters dan verwacht. Er waren weinig verstoringen die werden veroorzaakt door de weersomstandigheden.<sup>5</sup> Ik betreur het feit dat reizigers achteraf gezien onnodig te maken hebben gehad met de hinder die ontstaat bij het rijden met een aangepaste dienstregeling, zoals extra overstappen, langere reistijden en vollere treinen. Echter, de overlast waar de reiziger mee te maken krijgt als de dienstregeling niet wordt aangepast en het spoor toch wordt overvallen door zware weersomstandigheden, weegt zwaarder dan het risico op het onnodig aanpassen van de dienstregeling («better safe than sorry»). NS en ProRail hebben gehandeld conform de afgesproken werkwijze. Een weersverwachting blijft onzeker, ondanks het feit dat bij de besluitvorming ook (externe) meteorologen worden geconsulteerd. Alles overwegend hebben NS en ProRail geconcludeerd dat de werkwijze om te komen tot een landelijke aangepaste dienstregeling de komende winter niet gewijzigd wordt.

#### *Alerteringscriteria*

Zoals ik in mijn brief van 17 oktober 2013<sup>6</sup> heb aangegeven, hebben NS en ProRail in aanloop op de winter van 2013–2014 de alerteringscriteria op een aantal punten aangescherpt. Zo is bijvoorbeeld het vorstcriterium verhoogd van 10% kans naar 50% kans op 10 graden vorst. De ambitie is om deze criteria, mits mogelijk en wenselijk, verder aan te scherpen en de drempel tot het aanpassen van de dienstregeling steeds hoger te leggen.

<sup>2</sup> Lokaal meer dan 30 cm sneeuw in enkele uren.

<sup>3</sup> Uitval treinen HRN (inclusief preventief opgeheven treinen): 22,6%

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 577

<sup>5</sup> Uitval treinen HRN (inclusief preventief opgeheven treinen): 21,6%

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 440

Echter, omdat het effect van de eerdere aanscherping van de alerteringscriteria en de effectiviteit van de korte termijn winterweermatregelen de afgelopen twee winters nauwelijks beproefd kon worden door de zachte weersomstandigheden, is een verdere aanscherping nog niet aan de orde.

### *Anti-icing*

De aanvullende maatregelen met betrekking tot anti-icing, zoals ruimere openstellingstijden van de anti-icing installaties en extra instructies voor de machinisten, zijn gerealiseerd. De beoogde verhoging van 10–15% van het percentage behandeld materieel is echter niet behaald. Dit is te wijten aan technische problemen met de herkenning van de treinen door de anti-icing installaties (d.m.v. zogenaamde «tags»). Momenteel wordt onderzocht hoe deze problemen kunnen worden opgelost zodat volgende winter wel het beoogde percentage kan worden behaald.

### *IJzel*

Als gevolg van ijzel kan ijsafzetting op de bovenleiding ontstaan. Deze ijslaag veroorzaakt stroomonderbrekingen voor de trein, met een hoog risico op schade aan de bovenleiding en/of uitval van treinen. Wanneer ijzel op de bovenleidingen wordt verwacht, worden in onderling overleg tussen ProRail en de vervoerders 's nachts extra treinen ingezet (ontijzelritten), zodat het ijs zoveel als mogelijk van de bovenleidingen wordt geschrapt. Zo ook in de nacht van vrijdag 23 op zaterdag 24 januari. De ijzel op de bovenleidingen bleek echter heftiger dan verwacht, waardoor opstart van de treindienst in grote delen van het land niet mogelijk was.<sup>7</sup> Deze mate van ijzel komt zeer beperkt voor<sup>8</sup> en de weersverwachtingen van ijzel kennen relatief grote onzekerheden. Op basis van huidige gegevens en ervaringen is het onvoldoende duidelijk of ontijzelritten überhaupt nog effectief zijn bij deze mate van ijzel. Daarom hebben NS en ProRail binnen het winterweerprogramma een extra werkgroep opgericht die het komende jaar gaat onderzoeken of er aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden bij het bestrijden van ijzel en rijp op de bovenleiding. Ik informeer u in het najaar over de voortgang van dit onderzoek.

### **Doelstelling winter 2015/2016**

De doelstelling voor de winter 2015/2016 is vergelijkbaar met de doelstelling van afgelopen twee winters, namelijk het zoveel als mogelijk *in control* blijven bij winterse omstandigheden en de gevolgen van eventuele verstoringen voor reizigers zoveel als mogelijk beperken. De werkwijze om te komen tot een landelijk aangepaste dienstregeling en bijbehorende alerteringscriteria worden het komende jaar niet aangepast, maar het maatregelenpakket wordt wel verder aangescherpt. Zo zal voor komende winter nog meer nadruk gelegd worden op het verder ontwikkelen van de operationele scherpte en geoefendheid en het verder verbeteren van bestaande maatregelen aan de infrastructuur en het materieel. Extra aandacht zal besteed worden aan het alsnog verhogen van het percentage behandeld materieel met anti-icing en het zoeken naar mogelijkheden om ijzel en rijp op de bovenleiding beter te bestrijden.

### **Lange termijn maatregelen**

Het spoorstelsel zal ook in de toekomst kwetsbaar blijven voor weersinvloeden zoals sneeuw en vorst. Daarom zal de inzet van de

<sup>7</sup> Uitval treinen HRN: 23,4%

<sup>8</sup> In de afgelopen 20 jaar lokaal 1–6 keer.

aangepaste dienstregeling in geval van extreem weer ook op de lange termijn een mogelijkheid blijven. Wel verwacht ik dat NS en ProRail continu werken aan de verdere robuustheid van het spoorstelsel. De ambitie voor de lange termijn is om toe te werken naar een situatie waarin onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan reizigers wordt geboden. Om deze ambitie te verwezenlijken, werken NS en ProRail in het kader van Beter en Meer (de operationele uitwerking van de LTSA) aan een meerjarige aanpak waarin het samenspel van infrastructuur, materieel, personeel, het logistieke plan en de be- en bijsturing geoptimaliseerd wordt. Zo wordt er gewerkt aan het fundamenteel verbeteren van de be- en bijsturing (Be- en Bijsturing van de Toekomst) en aan het verminderen van storingen in de infrastructuur, met name bij wissels (Systeemsprong Wissels). Dit met als doel om de betrouwbaarheid op het spoor te verhogen, in de winter en daarbuiten, en op een betrouwbare wijze over te kunnen gaan naar het rijden met hogere frequenties. Over de voortgang van de uitvoering van deze lange termijn maatregelen informeer ik u middels de eerste voortgangsrapportage van de uitvoeringsagenda LTSA 2, waarin de stand van zaken van Beter en Meer wordt gemeld. U ontvangt deze voortgangsrapportage voor de zomer separaat van deze brief.

Verder is NS in het kader van de LTSA en de vervoerconcessie continu bezig met het verbeteren van de reisinformatie, ook in verstoorde situaties. Zo brengt NS regelmatig verbeteringen aan in de app Reisplanner Xtra. Ook past NS de middelen van InfoPlus<sup>9</sup> op steeds meer stations toe en ontwikkelt en verbetert de programmatuur erachter, waardoor de kans op tegenstrijdige boodschappen aan de reiziger in verstoorde situaties afneemt. Het doel is de reizigers sneller en eenduidiger te informeren.

In de beheer- en vervoerconcessie heb ik in 2017 een evaluatiemoment gepland. Op dat moment bepaal ik in hoeverre NS en ProRail de lange termijn winterambitie (onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie) hebben waargemaakt.

### **Tot slot**

Ik kan concluderen dat in voorbereiding op afgelopen winter NS en ProRail de voorgenomen maatregelen hebben gerealiseerd en de benodigde voorbereidingen hebben getroffen. Er was afgelopen winter (wederom) geen sprake van aanhoudend winters weer, dus deze maatregelen zullen in de praktijk nog bewezen effect moeten sorteren. Op twee dagen (27 december en 24 januari) hadden sneeuw en ijs wel een flinke impact op de treindienst. In voorbereiding op komende winter zullen de maatregelen opnieuw ingezet en waar nog mogelijk verbeterd worden, waarbij de leerervaringen van deze twee dagen worden meegenomen. Ik verwacht dat NS en ProRail via stapsgewijze verbeteringen elke winter beter vervoer bieden aan de reizigers.

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

---

<sup>9</sup> InfoPlus is een systeem dat informatie uit verschillende bronnen bij elkaar brengt en vervolgens dezelfde informatie verspreidt naar diverse middelen: borden, omroep, app, Railpocket. Doel is dat de reizigers niet meer geconfronteerd worden met tegenstrijdige informatie, bijv. borden vs. omroep of omroep vs. conducteur.