

Vergaderjaar 2020–2021

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 932**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2021

In de tweede week van februari en op 31 mei jl. werden reizigers en verladers geconfronteerd met verminderde beschikbaarheid van het spoor als gevolg van respectievelijk extreem winterweer en een telefoniestoring. Respectievelijk ProRail en NS, en ProRail hebben deze twee verstoringen geëvalueerd. Zoals toegezegd aan uw Kamer (in respectievelijk Kamerstuk 29 984, nr. 921 en tijdens het vragenuur van 1 juni jl. (Handelingen II 2020/21, nr. 82, Mondelingen vragen van het lid Boulakjar over geen treinverkeer in vrijwel heel Nederland door storing)) deel ik hierbij de uitkomsten van de evaluaties met u. Verder vindt u in deze brief de voortgang van de introductie van Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), zoals toegezegd aan uw Kamer (Kamerstuk 29 984, nr. 922)

### **Telefoniestoring 31 mei 2021**

Op 31 mei jl. legde ProRail het treinverkeer in Nederland stil als gevolg van een telefoniestoring. Hoewel ProRail de storing binnen een paar uur kon verhelpen, ondervonden reizigers en verladers, personen- en goederenvervoerders in het hele land hinder van de storing. Dit was voor hen uitermate vervelend.

Rond 14.30 uur staakten de verkeersleidingposten het treinverkeer als gevolg van de telefoniestoring. Reizigerstreinen konden veilig naar het dichtstbijzijnde station worden geleid, maar het op een veilige manier in de lucht houden van de gehele (en complexe) dienstregeling achtte ProRail niet mogelijk. Ook goederentreinen zijn door ProRail gecontroleerd naar veilige wachtplekken geloodst in afwachting van het verhelpen van de storing. Vanaf 16.00 uur is het treinverkeer, na het handmatige herstel en de controle van het telefoniesysteem, stapsgewijs weer opgestart.

Uw Kamer heeft gevraagd naar het verschil tussen het effect van de storing op regionale reizigersvervoerders en op Randstedelijke lijnen. Op

enkele regionale lijnen bleef treinverkeer mogelijk vanwege de relatief kleine schaal waarop dat treinverkeer plaatsvindt. ProRail heeft mij gemeld dat communicatie tussen de verkeersleiding en de machinisten plaatsvond door onder ander het gebruik van eigen mobiele telefoons. ProRail heeft aan mij aangegeven dat het op landelijk niveau niet mogelijk was om op die manier met alle treinen en machinisten contact te houden, omdat dit een veelvoud aan contacten betreft. NS geeft bovendien aan dat het landelijk opstarten van de dienstregeling enige tijd kostte, onder meer vanwege de voor de opstart noodzakelijke verplaatsingen van personeel en materieel.

In bijgevoegde brief gaat ProRail in op de oorzaken van de verstoring en de maatregelen die ProRail neemt<sup>1</sup>. De oorzaak van het incident zat volgens ProRail in de koppeling tussen het GSM-R-netwerk en het telefonienetwerk (INTtel). Dit systeem is dubbel (redundant) uitgevoerd. Bij het overzetten van gegevens van het reguliere systeem naar de redundante systemen is het synchronisatieproces vastgelopen. ProRail heeft mitigerende maatregelen getroffen om het opnieuw optreden van een dergelijke storing te voorkomen. ProRail werkt aan een definitieve oplossing en verwacht deze op korte termijn te kunnen implementeren. ProRail geeft daarnaast aan dat door dit incident duidelijk is geworden dat noodprocedures onvoldoende zijn toegepast om de situatie onder controle te houden, en dat niet alle noodtelefoons goed bleken te functioneren. Bij goed functioneren van beide was er naar verwachting van ProRail meer afwegingsruimte geweest met betrekking tot afschaling van de treindienst. ProRail scherpt daarom ook – op basis van de ervaringen tijdens het incident – de instructies en trainingen van het personeel aan ten aanzien van het doorlopen van de relevante noodprocedures. Ook gaat ProRail ervoor zorgen dat de posten altijd voldoende werkende noodtelefoons hebben en dat medewerkers regelmatig oefenen met het gebruik ervan.

Leden uit uw Kamer hebben mij gevraagd of ProRail versneld over kan stappen naar een nieuw communicatiesysteem in plaats van het huidige GSM-R-systeem. ProRail benadrukt dat de telefoniestoring niet in het GSM-R-systeem zat, maar in de koppeling tussen het GSM-R-netwerk en het telefonienetwerk (INTtel). Deze storing is daarmee geen aanleiding om het GSM-R-systeem versneld te vervangen. Het systeem waar uw Kamer naar vraagt, FRMCS<sup>2</sup>, zal gebaseerd zijn op 5G. De afstemming daarover vindt plaats in samenspraak met de Europese Unie. ProRail verwacht volgens de huidige planning dat FRMCS rond 2033 operationeel is, maar de precieze invoering ervan is afhankelijk van de zogenoemde resterende levensduur van het huidige GSM-R-netwerk, de (Europees) wettelijke verplichtingen en de ombouw van al het rollend materieel en systemen langs de baan.

### **Winterweer februari 2021**

De uitzonderlijke winterse weersomstandigheden van 7 februari jl. en het aanhoudende winterweer in de dagen daarna zorgden voor veel verstoringen op en rondom het spoor. Zoals ik in februari aan uw Kamer aangekondigd heb, hebben ProRail en NS een evaluatie opgesteld naar de impact van dit winterweer op reizigers- en goederenvervoerders. Het primaire doel van deze evaluatie is om lering te kunnen trekken uit deze meerdaagse en grootschalige verstoring en verbetermaatregelen te identificeren. Ook regionale en goederenvervoerders zijn bij deze

---

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

<sup>2</sup> Future Railway Mobile Communication System

evaluatie betrokken. De uitkomsten van de evaluatie treft u als bijlage bij deze brief<sup>3</sup>.

ProRail en NS hebben met de evaluatie onder andere gekeken naar de effecten van het winterweer op de beschikbaarheid van de infrastructuur, het verloop van het storingsherstel, de voorbereiding van de operationele organisatie, en de snelheid waarmee de dienstregeling weer kon worden opgeschaald. ProRail en NS hebben daarbij kritisch naar hun eigen functioneren gekeken.

ProRail geeft aan dat zij onder de genoemde extreme weersomstandigheden niet in staat was om (belangrijke delen van) het netwerk operationeel en afdoende storingsvrij te houden, en voor NS om de Landelijke Uitgedunde Dienstregeling (LUD) te rijden. Daarvoor was het aantal (veelal wederkerende) storingen te hoog, en de capaciteit om te herstellen te klein. Het grote aantal storingen en de impact daarvan op de uitvoering van de treindienst (van zowel reizigers- als goederenvervoer) brengen een aantal aandachtspunten aan het licht die van invloed zijn geweest op de herstelperiode.

De evaluatie biedt een aantal handvatten waarmee ProRail en NS verwachten om, bij vergelijkbare weersomstandigheden, de treindienst in de toekomst *sneller* op te kunnen starten. Op basis van de geïdentificeerde aandachtspunten nemen ProRail en NS maatregelen op vier (hoofd)thema's, om in de toekomst de opschaling van de treindiensten na een verstoring te kunnen versnellen:

1. ProRail doet, in samenwerking met vervoerders, nader onderzoek naar de winterbestendigheid (bij verschillende weerstypen) van de infrastructuur in relatie tot de dienstregeling van vervoerders. Dit onderzoek zal leiden tot één of meerdere scenario's waarbij een afschaling in de (bij verschillende weertypen) te onderhouden infrastructuur aansluit op de afgeschaalde dienstregeling van vervoerders die op deze infrastructuur gereden kan worden.
2. ProRail verbetert de huidige voorbereidende maatregelen om wissels wintergeschikt te maken, bijvoorbeeld door het optimaliseren van de manier waarop controles plaatsvinden van de wisselverwarming en hoe daarover gerapporteerd wordt. Daarbij zet ProRail in op betere prioritering van de herstelwerkzaamheden bij een groot aantal verstoringen.
3. NS optimaliseert de voorbereiding van het materieel op winters weer. Bijvoorbeeld door verbetering van het proces om sneeuw en ijs te verwijderen van opstaptredes en het uitbreiden van dooistraten. Ook onderzoekt NS verdere technische verbetermogelijkheden aan het materieel, bijvoorbeeld maatregelen om tandwielkasten sneeuwvrij te houden.
4. ProRail verbetert zowel de interne processen als de communicatie- en informatievoorziening aan regionale en goederenvervoerders in voorbereiding op en tijdens het afschalen van de infrastructuur gedurende winterse omstandigheden.

ProRail en NS beogen de maatregelen uit thema's 2 tot en met 4 voor het aankomende winterseizoen te realiseren. Waar investeringen aan de infrastructuur of materieel nodig zijn, geven NS en ProRail aan dat deze nog niet voor komende winter realiseerbaar zijn. Daarbij geldt ook dat in kaart moet worden gebracht wat de te verwachten effecten zijn in relatie tot de kosten. Naar verwachting van ProRail en NS is het doorlopen van het gehele onderzoek uit thema 1 nog niet gereed voor aanstaande winter. Ik onderschrijf de conclusies uit de evaluatie en hecht er waarde aan dat ProRail en NS voortvarend met de hieruit voortvloeiende aanbevelingen aan de slag gaan. Ik heb ProRail en NS gevraagd om de operationele

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

maatregelen die *no regret* zijn zo snel mogelijk te implementeren, zodat het treinverkeer (zowel passagiers- als goederenvervoer) bij gelijke omstandigheden in de toekomst sneller kan worden opgestart. Daarbij neem ik in acht dat, onverminderd de geïdentificeerde verbetermogelijkheden, de omgang met extreem en uitzonderlijk weer ook in de toekomst altijd een uitdaging zal blijven, en dat het spoorstelsel niet onder alle omstandigheden tegen alle weersomstandigheden te bestendigen is.

Het is van belang dat de conclusies en aanbevelingen worden opgepakt met de sectorpartijen. Daarom heb ik bij ProRail en NS aandacht gevraagd voor de voorzetting van de samenwerking en afstemming met de regionale vervoerders en goederenvervoerders. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 16 februari jl. vind ik het van belang dat ook de reizigersorganisaties worden meegenomen in het gesprek over de evaluatie. Daarom heb ik extra aandacht gevraagd voor het betrekken van de reizigersorganisaties bij de uitwerking van de conclusies en aanbevelingen. Uiteraard blijf ik over de opvolging van de aanbevelingen met ProRail en NS in gesprek. Ik verwacht uw Kamer voor het eind van dit jaar te informeren over de voortgang.

### **Voortgang introductie ICNG**

Op 17 februari jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd<sup>4</sup> over de verdere vertraging die NS heeft opgelopen met de introductie van de ICNG. In bijgaande brief van NS treft u de voortgang op dit moment<sup>5</sup>. Helaas heeft de COVID-19 pandemie nog steeds impact op verschillende onderdelen van de introductie. Zo hebben onder andere extra COVID-19 maatregelen in de productie en reisrestricties bij het testen van het materieel de voortgang vertraagd. NS heeft mij laten weten dat hierdoor de instroom in de reizigersdienst pas in 2022 kan starten en verwacht vooralsnog de instroom op het traject Amsterdam-Breda in 2022 af te ronden. Ik betreur dat de start van de introductie vertraagd is, echter het belangrijkste principe bij de introductie van nieuwe treinen is en blijft dat dit op een zorgvuldige, betrouwbare en verantwoorde manier gebeurt. Hierbij zijn de lessen uit de Parlementaire Enquête Fyra leidend. Daarom ben ik met NS in gesprek over nieuwe afspraken over de aangepaste planning en risico's van de infasering van de ICNG en het verhogen van de snelheid. De haalbaarheid van de nieuw gemaakte afspraken tussen NS en mij over de aangepaste planning van de infasering van de ICNG en het verhogen van de snelheid worden extern getoetst en worden daarna vastgelegd. De voorbereidingen voor de toets zijn reeds van start gegaan en over de uitkomsten hiervan informeer ik uw Kamer in het najaar.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 922.

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)