

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 525

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 30 juni 2014

Hierbij ontvangt u de jaarlijkse evaluatie van de winterweeraanpak van NS en ProRail en een vooruitblik op de komende winter. NS en ProRail hebben in de voorbereiding op de winter 2013/2014 de voorgenomen (aanvullende) maatregelen gerealiseerd. Een overzicht van al deze maatregelen vindt u in de bijlage¹. Hiermee is een volgende stap gezet in het gezamenlijke winterweerprogramma. Echter, gelet op de zeer beperkte winterse weersomstandigheden van afgelopen winter, is de effectiviteit van deze maatregelen in beperkte mate vast te stellen. Deze evaluatie biedt dus met name een korte terugblik op de voorbereidingen voor afgelopen winter en een vooruitblik naar komende winter. Anders dan voorgaande jaren wordt ook stil gestaan bij de stormen die hebben plaatsgevonden, aangezien op één van de stormdagen besloten is tot de inzet van een aangepaste dienstregeling.

Evaluatie winter 2013/2014

De winterambitie voor de lange termijn is om toe te werken naar een situatie waarin onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt gegeven. Desalniettemin zullen sneeuw, vorst, storm en bliksem altijd een factor van betekenis blijven. In de tussentijd wordt, conform het winterweerprogramma, zekerheid boven capaciteit gesteld. Naast het nemen van preventieve maatregelen in de infrastructuur en het materieel, is het inzetten van een aangepaste dienstregeling hierbij een belangrijke maatregel. Afgelopen winter is slechts twee maal, op 24 en 25 januari 2014, het besluitvormingsproces voor het aanpassen van de dienstregeling gestart naar aanleiding van winters weer, op basis van het criterium voor de eerste keer sneeuw. In beide gevallen is, conform de geldende criteria, besloten om de voorbereidingen voor het aanpassen van de dienstregeling niet te starten. Dit bleken achteraf juiste besluiten.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Alerteringscriteria

Zoals ik in mijn brief van 17 oktober jl.² heb aangegeven, is op basis van de ervaringen van afgelopen winters duidelijk geworden dat aanpassing van de alerteringscriteria mogelijk en wenselijk was. In aanloop op afgelopen winter hebben NS en ProRail de criteria dan ook op een aantal punten aangescherpt. Zo is bijvoorbeeld het vorstcriterium verhoogd van 10% naar 50% kans op 10 graden vorst. Dit met als doel dat reizigers minder vaak met een aangepaste dienstregeling te maken krijgen. De ambitie is om deze criteria steeds verder aan te scherpen, waarbij altijd de afweging zal worden gemaakt tussen het voorkomen van een *out of control* situatie en het bieden van een goed spoorproduct voor de reiziger, waarbij ook onder extreme weersomstandigheden zo min mogelijk met een aangepaste dienstregeling wordt gereden. Echter, omdat het effect van deze aanscherping niet getest kon worden door de zachte weersomstandigheden, worden de criteria voor komende winter nog niet verder aangescherpt.

Infrastructuur

Infrastructuurstoringsen die door winters weer veroorzaakt worden, betreffen met name wissels. Daarom is afgelopen jaren in het kader van het winterweerprogramma een aantal korte termijn maatregelen voor wissels genomen om zo het aantal verstoringen terug te brengen. Deze maatregelen zijn in voorbereiding op afgelopen winter voortgezet en waar nodig aangescherpt. Zo is een landelijke ingebruikname van anti-icing installaties gerealiseerd, waarmee naar verwachting minder sneeuw en ijs van de treinen tussen de wissels valt. Ook zijn extra maatregelen getroffen voor wissels op 55 risicolocaties en zijn verbeteringen bij wisselverwachtingen doorgevoerd.

Capaciteit van de treinen

Zoals aangegeven in de brief van 17 oktober jl.³ betekent het inzetten van een aangepaste dienstregeling dat er met minder treinen (in de Randstad tot 50%) gereden wordt. Het reizigersaantal blijft echter min of meer gelijk, waardoor het dus drukker is in de trein, met name in de spits in de Randstad. De treinen kunnen technisch nooit dermate worden verlengd dat de vervoerscapaciteit op dagen met een aangepaste dienstregeling overeenkomt met de reguliere vervoerscapaciteit. Dit is inherent aan de keuze van zekerheid van vervoer boven capaciteit. NS en ProRail spannen zich echter maximaal in om hinder door drukke treinen zoveel mogelijk te beperken. Zo is het ontwerp van de aangepaste dienstregeling op een aantal punten verbeterd ten behoeve van de capaciteit (o.a. meer spitstreinen) en zijn er verbeteringen doorgevoerd in de realisatie van het aangepaste materieelplan. Verder doen NS en ProRail momenteel onderzoek naar de mogelijkheid tot het verlengen van perrons, zodat meer treinen kunnen worden verlengd. In het najaar informeer ik u, in het kader van de voorbereiding voor komende winter, over de voortgang van dit onderzoek. Ook zijn diverse maatregelen voorbereid op stations, zoals het ruimer aanbieden van beschutte wachtruimtes. Naast maatregelen ter beperking van de hinder door drukke treinen als gevolg van de aangepaste dienstregeling, bestaat inmiddels ook het verbeterprogramma «vervoerscapaciteit naar tevredenheid», gericht op de problematiek rondom overvolle treinen. U wordt hierover geïnformeerd via het vervoerplan 2015, waarin dit programma wordt opgenomen. Bij de

² Kamerstuk 29 984, nr. 440

³ Kamerstuk 29 984, nr. 440

aanbieding van het vervoerplan 2015 doet NS een voorstel voor de wijze waarop zij invulling geeft aan dit programma.

Doelstelling winter 2014/2015

NS en ProRail hebben de geplande voorbereidingen voor de winter van 2013/2014 getroffen en de voorgenomen maatregelen gerealiseerd. Door het zachte winterweer was het echter vrijwel niet mogelijk om de effectiviteit van de gerealiseerde maatregelen vast te stellen. Ook hebben zich geen nieuwe problemen voorgedaan. Daarom is de doelstelling voor de winter 2014/2015 vergelijkbaar met de doelstelling van afgelopen winter. De nadruk voor komende winter zal dus liggen op het opnieuw inzetten en verder verbeteren van bestaande maatregelen. Zo wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn voor het verder vergroten van de vervoerscapaciteit bij een aangepaste dienstregeling en of deze dienstregeling ook tijdens één dagdeel kan worden ingezet in plaats van een gehele dag. Ook wordt getracht het percentage te behandelen materieel met anti-icing verder te verhogen. Het doel voor komende winter blijft daarmee het zoveel mogelijk *in control* blijven bij extreme weersomstandigheden en de hinder voor reizigers als gevolg van de eventuele verstoringen zoveel mogelijk beperken.

Lange termijn maatregelen

Om de lange termijn winterambitie (onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie) te verwezenlijken, wordt er momenteel gewerkt aan een systemsprong voor wissels en het fundamenteel verbeteren van de be- en bijsturing. Invulling van de winterambitie is onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSa), waarover u in mijn brief van 28 maart jl.⁴ bent geïnformeerd. Wat betreft de uitvoering worden bovengenoemde lange termijn maatregelen meegenomen in het programma «Beter en Meer», de operationele uitwerking van de LTSa door NS en ProRail. Over de voortgang van deze maatregelen zult u dan ook geïnformeerd worden in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Deze maatregelen tezamen moeten leiden tot een minimale inzet van een aangepaste dienstregeling.

In het meerjarige programma «systemsprong wissels» van ProRail wordt proefondervindelijk een set maatregelen ontwikkeld waardoor de prestaties van de veel gebruikte wissels sterk verbeteren, ook onder winterse omstandigheden. Het programma richt zich op de wissels in de driehoek Amsterdam, Schiphol, Utrecht. Uit de evaluatie van de vorige winter is al gebleken dat wissels die in het kader van de systemsprong aangepakt werden 20–40% minder storingen lieten zien. Het programma evalueert momenteel welke set maatregelen de meest kansrijke zijn voor verdere opschaling. Vervolgens wordt vastgesteld in welke gebieden deze maatregelen verder worden doorgevoerd.

Het verbeteren van de be- en bijsturing moet zwarte dagen als gevolg van extreem weer helpen voorkomen door de kans te verkleinen dat verstoringen elders tot uitval en vertragingen leiden en door bij verstoringen treinen zo snel mogelijk weer te kunnen laten rijden. Deze «Be- en Bijsturing van de Toekomst» is een complex programma, dat de komende jaren in stappen uitgerold zal worden. Eén van de gestelde randvoorwaarden is voltooiing van deze *redesign* van de be- en bijsturing binnen vijf jaar (nu drie jaar).

⁴ Kamerstuk 29 984, nr 474

Stormen

Ondanks dat de winter van 2013/2014 geen aanleiding heeft gegeven voor het inzetten van een aangepaste dienstregeling, waren er wel twee dagen (28 oktober en 5 december 2013) waarop zware stormen hebben plaatsgevonden. De zuidwesterstorm van 28 oktober was aanleiding voor de inzet van een landelijk aangepaste dienstregeling. Dit proces is goed verlopen en de inzet van een aangepaste dienstregeling heeft zich ook in dergelijke weersomstandigheden bewezen als een belangrijke factor in de beheersbaarheid en het op gang houden van de treindienst. Ondanks dat het treinverkeer in delen van Nederland werd stilgelegd ten behoeve van de veiligheid van reizigers en personeel, bleef het treinverkeer in omliggende regio's op niveau en beheersbaar.

De stormen hebben aangetoond dat de betrouwbaarheid van het spoorstelsel niet alleen bij winters weer extra onder druk komt te staan, maar ook bij andere extreme weersomstandigheden. Ondanks dat elk seizoen specifieke maatregelen vereist, bestaan er ook overeenkomsten. Zo is het inzetten van een aangepaste dienstregeling een belangrijke maatregel om *in control* te blijven op dagen met extreme weersomstandigheden, onafhankelijk van het betreffende seizoen. Daarom zal ook op de langere termijn de inzet van een aangepaste dienstregeling een mogelijkheid blijven, zowel binnen als buiten de winterperiode.

Mede dankzij de ervaringen uit het winterweerprogramma, kunnen NS en ProRail op uniforme wijze deze weerproblematiek aanpakken. Als onderdeel van «Beter en Meer» zal de lange termijn aanpak worden verbreed naar het vergroten van de betrouwbaarheid onder alle vormen van extreem weer, waarbij het doel is de hinder voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken. Ook op korte termijn wordt de aanpak van seizoenen meer gelijk getrokken. Zo is bijvoorbeeld op basis van de ervaringen op de stormdagen een traject gestart om voor dergelijke weersomstandigheden verbeterde alerteringscriteria en maatregelen te definiëren, waarbij kennis en ervaring vanuit het winterweerprogramma worden meegenomen.

Tot slot

NS en ProRail zullen de huidige winteraanpak continueren en deze op basis van ervaringen op punten aanscherpen en verbeteren. Daarnaast werken NS en ProRail in het kader van «Beter & Meer» aan de lange termijn verbeteringen. In voorbereiding op afgelopen winter kan ik concluderen dat de voorgenomen maatregelen gerealiseerd zijn en de benodigde voorbereidingen waren getroffen. Ook in voorbereiding op komende winter zullen deze maatregelen opnieuw ingezet en waar nodig verbeterd worden.

Uiteraard wil ik samen met NS en ProRail dat de lange termijn winterambitie zo snel als mogelijk wordt verwezenlijkt. Vooruitlopend op de resultaten van de lange termijn maatregelen, verwacht ik dan ook van NS en ProRail dat de reiziger via stapsgewijze verbeteringen elke winter beter vervoer geboden wordt. Ook verwacht ik dat, door het op de middellange termijn aanscherpen van de alerteringscriteria, de drempel tot het inzetten van een aangepaste dienstregeling steeds hoger wordt gelegd. Uiteindelijk moet toegewerkt worden naar een situatie waarin onder (vrijwel) alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt geboden, zowel in de winter als daarbuiten.

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