

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

## **Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 440**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 oktober 2013

Met mijn brief van 26 juni jl.<sup>1</sup> heeft u de evaluatie van NS en ProRail van de vorige winter op het spoor ontvangen. Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat het winterweerprogramma effectief was en dat een aantal maatregelen die de vorige winter in het kader van dat programma zijn genomen komende winter nog beter kunnen. Waar mogelijk moet de hinder die reizigers kunnen ondervinden nog meer beperkt worden. Met deze brief informeer ik u daarover. Hiermee voldoe ik tevens aan mijn toezegging die ik bij het AO Spoor van 12 september jl. gedaan heb (Kamerstuk 29 984, nr. 436).

#### **Inleiding**

Zoals gemarkeerd bij de start van het Winterweerprogramma (8 juni 2012 en in de diverse voortgangsrapportages, Kamerstuk 29 984, nrs. 306, 312, 316, 332 en 418) dat onder regie van IenM is gemaakt, zullen NS en ProRail, ook de komende winters bij sneeuw en strenge vorst kiezen voor betrouwbaarheid en voorspelbaarheid voor de reiziger boven capaciteit. Doel van de aangepaste dienstregeling op strenge winterse dagen is het treinverkeer voor de reiziger op gang te houden en het vastlopen van het treinverkeer in de brede Randstad, zoals in eerdere winters tot drie keer toe is voorgekomen, waar mogelijk te voorkomen. Keerzijde is dat het op specifieke trajecten in de spits druk zal zijn. Hiertoe worden maatregelen getroffen om de hinder zoveel als mogelijk te beperken.

Bijgevoegd winterrapport 2013/2014 biedt een overzicht van de voortgang van alle maatregelen die in het kader van het winterweerprogramma worden genomen<sup>2</sup>. Hieronder zal ik, mede naar aanleiding van de vragen van uw Kamer, specifiek ingaan op de alerteringscriteria bij de besluitvorming voor het aanpassen van de dienstregeling, de wissels en de

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 418

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

capaciteit van de treinen als de dienstregeling is aangepast. Dit zijn korte termijn maatregelen. Ook zal ik ingaan op de lange termijn maatregelen, waaronder de systeemsprong wissels en de fundamentele redesign van de be- en bijsturing van de treindienst (personeel en materieel).

### **Korte termijnmaatregelen**

#### *Alerteringscriteria en procedure aangepaste dienstregeling*

In mijn brief van 26 juni jl. heb ik aangegeven dat op basis van de ervaringen van de vorige winter bekeken zou worden of aanpassing van de alerteringscriteria mogelijk en wenselijk is. Dit zou tot minder dagen met een aangepaste dienstregeling kunnen leiden. Mede op basis van overleg met de consumentenorganisaties en met mijn Ministerie hebben NS en ProRail besloten deze criteria op een aantal punten aan te passen:

- Het criterium voor de eerste keer sneeuw (dat laagdrempeliger is, omdat gebleken is dat de eerste «winterdag» tot extra problemen kan leiden) was een verwachting op enige sneeuw en dat wordt een kans van 10% op 1,5 cm sneeuw of meer;
- Het zeswekencriterium (na zes weken zonder aangepaste dienstregeling geldt het criterium voor de eerste keer sneeuw weer) wordt afgeschaft;
- Het vorstcriterium was 10% kans en dat wordt 50% kans op 10 graden vorst of meer.

Het sneeuw criterium blijft onveranderd: 10% kans op 3 cm sneeuw of meer. Alles bij elkaar kunnen deze aangescherpte alerteringscriteria ervoor zorgen dat er waarschijnlijk minder vaak met een aangepaste dienstregeling gereden wordt. Op basis van de winters van de afgelopen tien jaar hadden NS en ProRail berekend dat met de alerteringscriteria zoals die vorige winter golden op gemiddeld twaalf dagen per winter met een aangepaste dienstregeling gereden zou worden. De komende winter zou dat volgens deze berekeningen gemiddeld tot twee dagen minder kunnen zijn. De aangescherpte alerteringscriteria zorgen er ook voor dat de komende winter eerder dan de vorige winter naar een reguliere dienstregeling teruggekeerd kan worden. Uit klantonderzoek in de vorige winter is gebleken dat reizigers de voorkeur geven aan een reguliere dienstregeling boven langer met een aangepaste dienstregeling rijden om het zogenoemde «jojo-effect» te voorkomen. Vanzelfsprekend hangt het van de daadwerkelijke weersomstandigheden af hoe vaak de komende winter de dienstregeling aangepast zal worden. In de bijlage is een toelichting op de aangepaste alerteringscriteria opgenomen.

#### *Wissels*

Uit de evaluatie is gebleken dat het aantal storingen aan infrastructuur de vorige winter in vergelijking met de winters daarvoor iets gedaald was, maar dat die daling niet significant was. De korte termijnmaatregelen die de vorige winter genomen zijn worden de komende winter nog aangescherpt zodat wissels minder snel storen en het aantal wisselstoringen daalt (zogenoemde «zwitserse» wissel). Zo wordt onder meer de wisselverwarming wanneer nodig hoger gezet, worden essentiële wissels vaker gemonitord, krijgen risicolocaties extra aandacht en wordt de inzet van herstploegen nog efficiënter gepland. Met deze verscherpte maatregelen en met de volledige landelijke ingebruikname van de anti-icinginstallaties om ijsblok vorming aan het materieel te voorkomen mag verwacht worden dat de prestatie van de infrastructuur de komende winter beter is dan de vorige winter.

## Capaciteit van de treinen

Een aangepaste dienstregeling geeft NS en ProRail ruimte voor bijsturing van de treindienst en herstel van storingen aan de infrastructuur, zodat de treindienst ook onder winterse omstandigheden «in control» blijft en de treinen blijven rijden. De vorige winter is deze aanpak doorslaggevend geweest. Een aangepaste dienstregeling betekent wel dat er met minder treinen gereden wordt (landelijk zo'n 20% minder; in de brede Randstad zo'n 50% minder). Uit de evaluatie van de vorige winter is ook gebleken dat de reizigersaantallen min of meer gelijk bleven. Hieruit volgt dat op dagen dat met een aangepaste dienstregeling gereden wordt het drukker is in de trein, met name in de spits in de Randstad. Dat zal ook de komende winter het geval zijn. Wel moet de inzet van langere treinen de komende winter beter. Daartoe heb ik NS gevraagd zich maximaal in te spannen en voor de komende winter maatregelen te nemen:

- Er zijn speciale rangeerplannen gemaakt voor in de nacht, als alle treinen op lengte moeten worden gebracht en veel materieel door het hele land moet worden verplaatst;
- De aangepaste dienstregeling is gewijzigd zodat er op een aantal trajecten meer en langere treinen kunnen rijden. Hier staat op sommige trajecten wel een extra overstap tegenover;
- NS zal reizigers adviseren om op dagen met een aangepaste dienstregeling zoveel mogelijk buiten de spits te reizen.

Voor een overzicht van alle maatregelen in het kader van de capaciteit verwijs ik u naar de bijlage.

Uw Kamer heeft overigens bij het AO Spoor van 12 september jl.<sup>3</sup> gevraagd of het mogelijk is perrons te verlengen. Na een eerste inventarisatie door NS en ProRail is gebleken dat reizigers de komende winter meer profijt hebben van logistieke oplossingen op trajecten waar de perrons korter zijn. Logistieke oplossingen, zoals de inzet van extra spitstreinen, zijn namelijk efficiënter en sneller realiseerbaar. Voor de langere termijn wordt nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden perrons te verlengen. Hierbij heb ik NS en ProRail gevraagd daarbij ook zaken als effectiviteit, inpasbaarheid, kosten en uitvoerbaarheid mee te wegen.

### Lange termijnmaatregelen

De winterambitie voor de langere termijn is om toe te werken naar een situatie waarin onder (vrijwel) alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt gegeven. In de brief van 8 juni 2012<sup>4</sup> over het winterweerprogramma staat dat hiervoor een verbeteraanpak nodig is waarin het samenspel van infrastructuur, materieel, personeel, het logistieke plan en de be- en bijsturing geoptimaliseerd wordt, vertrekkend vanuit de reiziger. Deze verbeteraanpak zal mede gerealiseerd worden in het kader van de Lange Termijn Spooragenda (LTSa). NS en ProRail werken in dit verband aan een verbeterd operationeel spoorconcept. De uitkomsten van de zogenaamde redesign van de be- en bijsturing van de treindienst, maar ook de reeds lopende activiteiten van de systeemsprong wissels hebben een sterke relatie met dit operationele spoorconcept.

NS en ProRail ontwikkelen een transformatieplanplan om te komen tot een fundamentele redesign van de be- en bijsturing van de treindienst. In een brief van 1 juli jl., die u als bijlage ontvangen heeft bij mijn brief van

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 436

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 306

2 juli jl.<sup>5</sup>, hebben NS en ProRail mij over de voortgang geïnformeerd. In de brief geven NS en ProRail aan eind dit jaar een transformatieplan voor de redesign van de be- en bijsturing van de treindienst opgesteld te hebben. Eén van de gestelde randvoorwaarden is voltooiing van de redesign van de be- en bijsturing binnen drie tot vijf jaar (nu twee tot vier jaar). Hiervoor is belangrijk hoe ingrijpend de redesign zal zijn; daarbij moet een realistische termijn gesteld worden

In mijn brief van 26 juni jl. heb ik aangegeven dat de «systeemsprong wissels» kan bijdragen aan het bereiken van de winterambitie voor de lange termijn. De systeemsprong is een tweejarig programma, dat vorig jaar gestart is. Op basis van de ervaringen wil ProRail hiermee een optimale set maatregelen ontwikkelen dat landelijk kan worden toegepast en waardoor de prestaties van de wissels in zijn algemeenheid verbeteren, ook tijdens winters. De afgelopen winter is daartoe een eerste stap gezet; de wissels die in het kader van de systeemsprong aangepakt zijn laten 20–40% minder storingen zien. Het betreft hier een logistiek belangrijke groep van ruim 200 wissels in de Randstad (3% van alle wissels op het spoor). De komende winter wordt de systeemsprong voortgezet.

### **Tot slot**

Totdat de verbeteringen voor de langere termijn zijn doorgevoerd (en de lange termijn winterambitie bereikt is) wordt als uitgangspunt zekerheid boven capaciteit gesteld. De afgelopen winter was erop gericht verstoringen zoveel mogelijk te voorkomen door preventieve maatregelen te nemen en met de aangepaste dienstregeling ervoor te zorgen dat ook bij meerdere infrastructuur- en materieelstoringen het spoorstelsel zoveel mogelijk «in control» zou blijven en de gevolgen voor de reizigers zoveel mogelijk beperkt zouden worden. Ook voor de komende winter is dit de doelstelling. Daarbij vind ik het van belang dat de extra maatregelen voor de komende winter de hinder voor reizigers zoveel mogelijk beperken.

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

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 421