

BIJLAGE

Datum 10 oktober 2013

Onderwerp Vervoerscapaciteit op dagen met een aangepaste dienstregeling

Inleiding

Conform het "Programma winterweer op het spoor" (8 juni 2012, Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29984, nr. 306), hebben NS en ProRail de afgelopen winter bij voorspeld winterweer besloten om de dienstregeling aan te passen (12 dagen met een aangepaste dienstregeling). Resultaat; in tegenstelling tot de drie winters hiervoor bleef de situatie op het spoor de afgelopen winter grotendeels beheersbaar. Dit is de verdienste van de getroffen wintermaatregelen, maar met name de inzet van de aangepaste dienstregeling.

Het kiezen voor zekerheid boven capaciteit, waarmee NS en ProRail de afgelopen winter chaos hebben weten te voorkomen, wordt gewaardeerd door reizigers. Klantonderzoek laat zien dat driekwart van de reizigers neutraal tot positief is over de prestaties van NS en de helft van de reizigers vindt dat NS de afgelopen winter beter heeft gepresteerd dan de winter daarvoor. Desalniettemin, ook op dagen met een aangepaste dienstregeling bleef er veel hinder op het spoor door problemen als gevolg van sneeuw of strenge vorst. Daarnaast waren er klachten over drukke treinen. In het vervolg van dit document wordt nader ingegaan op het vraagstuk rondom drukke treinen.

Drukke treinen op dagen met een aangepaste dienstregeling

In aanloop naar komende winter doen NS en ProRail het maximale om de hinder door drukke treinen zoveel mogelijk te beperken. Op dagen met een aangepaste dienstregeling zijn drukke treinen echter niet te voorkomen. Evaluatie van de vorige winter liet zien dat maar beperkt minder reizigers met de trein reizen op dagen met een aangepaste dienstregeling. Dit terwijl op die dagen circa 80% van het reguliere aantal treinen rijdt, in de Randstad is dat zelfs 50% van het reguliere aantal treinen. De wel rijdende treinen kunnen technisch nooit dermate worden verlengd dat de vervoerscapaciteit op de drukke trajecten tijdens de spits overeenkomt met de reguliere vervoerscapaciteit. Dit is inherent aan de keuze van zekerheid boven capaciteit.

Oftewel; hinder door drukke treinen op dagen met een aangepaste dienstregeling kan zoveel mogelijk beperkt worden, echter niet opgelost. De structurele oplossing hiervoor is het realiseren van de lange termijn winterambitie om onder (vrijwel) alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger te kunnen bieden. Dat vereist een spoorstelsel dat minder kwetsbaar is onder winterse omstandigheden. In het kader van de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) wordt door NS en ProRail aan het verwezenlijken van deze doelstelling gewerkt. Dit vraagt o.a. om: winterharde infrastructuur en sneller herstel, optimaliseren winterhardheid materieel en sneller herstel, en het verbeteren van de capaciteit van de be- en bijsturing (redesign van de bijsturing).

Als wordt aangepast, kiezen NS en ProRail voor zekerheid boven capaciteit. Wordt bij voorspeld winterweer de dienstregeling aangepast, dan zal dat leiden tot drukke treinen. Uiteraard doen NS en ProRail in aanloop naar de komende winters er alles aan om de hinder door drukke treinen zoveel mogelijk te beperken, voorkomen kan echter niet. Hieronder een indruk van wat NS en ProRail doen om het verlengen van treinen zoveel mogelijk goed te laten verlopen.

Winter 2013/2014; verbetering in planning en realisatie van aangepaste materieelplan

In aanloop naar winter 2013/2014 worden er enerzijds planmatig meer mogelijkheden gecreëerd voor het verlengen van treinen, anderzijds wordt gewerkt aan het verbeteren van de realisatie van het materieelplan.

Planmatige verbeteringen

Voor wat betreft de planmatige verbetering, zijn er voor komende winter aanpassingen gemaakt in het ontwerp van de aangepaste dienstregeling. Deze aanpassingen zijn gericht op het kunnen plannen van meer vervoerscapaciteit op de drukke trajecten tijdens de spits, zonder daarbij afbreuk te doen aan de robuustheid van de aangepaste dienstregeling. Korte termijn doelstelling van het winterweerprogramma is immers op de eerste plaats om 'in control' te blijven, waarbij vervolgens alles gedaan wordt om de hinder voor reizigers te beperken.

Daar waar mogelijkheden waren om aanpassingen te doen in het ontwerp, is ervoor gekozen om prioriteit te leggen bij de grootste vervoersstromen. Zo is er bijvoorbeeld voor gekozen om de treinen uit Den Haag/Rotterdam richting Utrecht en doorgaand richting Leeuwarden/Groningen, op dagen met een aangepaste dienstregeling te 'knippen' in Utrecht. Voor doorgaande reizigers vanuit Den Haag/Rotterdam richting Leeuwarden/Groningen betekent dit weliswaar een extra overstap op Utrecht CS, voor een veel grotere groep reizigers zorgt deze aanpassing er echter voor dat treinen tussen Den Haag/Rotterdam en Utrecht langer gepland kunnen worden (boven Utrecht minder reizigers, daar dus minder materieel nodig waardoor materieel beschikbaar blijft voor de drukke Randstad).

Naast de aanpassingen in de lijnvoering van de aangepaste dienstregeling, zijn er ook enkele spitstreinen (extra treinen tijdens ochtend-/avondspits in spitsrichting) toegevoegd. Zo rijden er nu op dagen met een aangepaste dienstregeling spitstreinen tussen Amsterdam-Amersfoort, Amsterdam-Den Helder, Den Bosch-Utrecht en Utrecht-Alkmaar.

Hoewel veel verbeteringen konden worden gerealiseerd is ook duidelijk geworden tijdens het maken van het plan voor de nieuwe aangepaste dienstregeling dat op enkele trajecten niet altijd langer kan worden gereden. Zo is het op traject Nijmegen-Den Helder niet mogelijk om treinen op maximale lengte te maken vanwege perron beperkingen tussen Alkmaar en Den Helder (bijv. station Anna Paulowna). Daarnaast zullen ook op winterse dagen verstoringen blijven optreden waardoor er een andere trein komt voorrijden dan gepland. Ook na een verstoring is het in de eerste trein die vertrekt traditioneel erg druk. Dit zal komende winters net als elke dag niet anders zijn.

Tenslotte, naast de aanpassingen in het ontwerp van de aangepaste dienstregeling, zijn er ook aanpassingen gemaakt in het aangepaste materieelplan ten behoeve van de vervoerscapaciteit. Daarnaast zijn de komende winter rangeerbewegingen (alleen splitsen) na 19:00 uur toegestaan, zodat er meer 'puzzelmogelijkheden' zijn bij het maken van het materieelplan, wat helpt om een beter realiseerbaar materieelplan te maken.

Betere realisatie van aangepaste materieelplan

Voor wat betreft de realisatie, analyse heeft laten zien dat de verbetering gezocht moet worden tijdens het proces in de nacht. Tijdens het klaarzetten van het materieel voor de volgende dag. Richting de winter wordt gewerkt aan:

- Het verbeteren van het 'herstelvermogen' (de mate waarin treinen op de juiste manier klaargezet kunnen worden voor de volgende dag, gegeven de afwijkingen in het materieelplan door bijvoorbeeld eerdere storingen op de dag) van opstellocaties. Dit gebeurt door continu te meten, monitoren en te verbeteren.
- Het verhogen van het herstelvermogen op belangrijke opstellocaties, door best practices toe te passen.
- Verder zijn er kleinere locatiespecifieke maatregelen genomen (proces kent locatiespecifieke kenmerken).

Naast deze meer generieke maatregelen, zijn tal van winterspecifieke maatregelen genomen, zoals:

- Rangeerplannen voor materieelbewegingen tijdens de nacht. Regulier is er voor elke opstellocatie een rangeerplan waarin alle materieelbewegingen (onderhoud, reiniging etc.) tijdens de nacht zijn gepland. Rondom de dagen met een aangepaste dienstregeling was er tot dusverre geen rangeerplan voor de nacht. Voor komende winter worden de grootste opstellocaties voorzien van rangeerplannen op de dagen rondom een aangepaste dienstregeling.
- Verbeteringen in het proces van een aangepaste dienstregeling voor de volgende dag (bijv. snellere distributie van aangepaste plannen, voorbereide scenario's, meer prioriteit voor bijsturing van materieel binnen NS en ProRail etc.).

Gezien de realiteit, flankerende maatregelen om hinder waar mogelijk te kunnen 'verzachten'

Zoals eerder beschreven, kunnen we hinder door drukker treinen de komende winters zoveel mogelijk beperken, maar nooit oplossen. Wetende dat er hinder gaat zijn door drukker treinen, treft NS zodoende flankerende maatregelen om de hinder waar mogelijk te kunnen 'verzachten'. Zo zal NS haar reizigers die daartoe in staat zijn verzoeken om, op dagen met een aangepaste dienstregeling, zoveel mogelijk buiten de spits te reizen. Met name in de randstad, om op die manier de reizigersspreiding over de dag te verhogen en de enorme piekbelasting in de spits terug te dringen. Ook wordt spreiding over treinen bevorderd door NS-personeel. Dit om het comfort voor de totale reizigerspopulatie zo maximaal mogelijk te laten zijn, gegeven de beperktere capaciteit op die dagen. Verder wordt spoorwegpersoneel actief verzocht niet langer in de spits te reizen op winterdagen, biedt NS koffie en thee aan op de grote stations tijdens de spits, wordt er gewerkt aan verwarmde wacht- en werkruintes etc.