



Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
 Mw. drs. S. van Veldhoven
 Postbus 2001
 2500 EA DEN HAAG

Datum 28 juni 2021
 Ons kenmerk LS/20210628

Directie ProRail Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Adres
 Postbus 2038
 3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Nederland kende uitzonderlijke, winterse weersomstandigheden op 7 februari 2021 en de daarop volgende dagen. De extreme weersomstandigheden van die dag en het aanhoudende winterweer daarna hebben voor veel verstoringen gezorgd. Ook de spoorinfrastructuur kende ernstige verstoringen met grote hinder voor reizigers en vervoerders als gevolg. Reizigers ondervonden ernstige hinder door beperkte reismogelijkheden, langere reistijden en op sommige dagen volle treinen. Tevens lag het spoorgoederenvervoer op 7 februari geheel stil en heeft daarna nog met grote hinder te maken gehad.

Directie NS

Adres
 Postbus 2025
 3500 HA Utrecht

www.ns.nl

Ondanks de standaard seizoensvoorbereiding van ProRail en NS, bleek het spoor niet tegen dit soort extreme weersomstandigheden bestand. ProRail en NS hebben een gezamenlijke evaluatie opgesteld over de extreme omstandigheden van februari en de effecten op het spoor. Andere vervoerders zijn ook bij deze evaluatie betrokken. De vragen en suggesties die de consumentenorganisaties met ProRail en NS hebben gedeeld, naar aanleiding van het winterweer, zijn meegenomen in de evaluatie. Door te evalueren willen ProRail en NS continu verbeteren. Het COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, heeft meegelezen met de evaluatie en een toets uitgevoerd op de kwaliteit ervan. Het COT laat weten dat het stuk *"ruim voldoende"* van kwaliteit is en ze hebben hun complimenten uitgesproken over (1) *"hoe diep de organisaties gezamenlijk zijn gegaan in de evaluatie"* en (2) de instelling om *"gezamenlijk te willen verbeteren"*.

We bieden u de evaluatie bij deze brief aan.

Bevindingen

De belangrijkste bevindingen en conclusies zijn:

- De infrastructuur blijkt niet opgewassen tegen dergelijke, extreme weersomstandigheden. Dit type weerbeeld met aanhoudende stuifsnegew komt zelden voor en zorgde voor grote problemen in het sneeuwvrij maken, maar vooral sneeuwvrijhouden, van de wissels op het spoor. Het huidige systeem van wisselverwarming is hier niet op ontworpen. In vergelijking met een normale, winterse dag met effecten op de infrastructuur, is er op zondag 7 en maandag 8 februari sprake van een veelvoud van het aantal storingen van met name de wissels.
- Het aantal storingen is zo hoog dat er onvoldoende herstelcapaciteit is en bedrijfsprocessen van ProRail ontregeld raken waardoor bijvoorbeeld de prioritering van herstelwerkzaamheden niet vlot verloopt.

- Rangeerterreinen, onderhoudslocaties en goederenterminals zijn niet tot slecht bereikbaar als gevolg van de beperkte herstelcapaciteit. Daardoor kan materieel niet uitrijden. Daarnaast kan materieel dat defecten vertoont, niet worden vervoerd voor herstel.
- NS kan het winterklaar maken van het materieel verder optimaliseren. Te denken valt aan het verbeteren van de werkwijze om treeplanken ijsvrij te maken, het uitbreiden van ontdoostraten en maatregelen rondom technische installaties zoals typhoons en tandwielkasten.
- De prioritering voor opstart treinverkeer biedt onvoldoende handvatten. Knelpunt is het hoge aantal stellingen waardoor er keuzes gemaakt moeten worden waar herstelcapaciteit als eerste op ingezet moet worden. Het ontbreekt aan een logistiek scenario waarbij treinen onder het LUD-niveau van NS (80% van de treinen) kunnen rijden (LUD staat voor een Landelijke Uitgedunde Dienstregeling: door minder treinen te laten rijden, ontstaat meer lucht in de dienstregeling en kan deze betrouwbaarder gereden worden).
- Er is onvoldoende maatwerk toegepast voor regionale en goederenvervoerders, rekening houdend met de verschillen in lijnvoering en operationele aspecten.
- ProRail had beter moeten communiceren met regionale en goederenvervoerders met betrekking tot het aanpassen van de dienstregeling.

Verbeteren

ProRail en NS gebruiken de evaluaties die standaard plaatsvinden om continu te verbeteren. Deze evaluatie vormt aanleiding om verder onderzoek te verrichten naar de compatibiliteit van de beschikbare infrastructuur en de LUD tijdens winterse omstandigheden. Dat onderzoek zal leiden tot scenario's waarbij een afschaling in de beschikbare infrastructuur in balans is met de afgeschaalde dienstregeling.

Daarnaast zal NS de voorbereiding van het winterklaar hebben van het materieel optimaliseren. Ook wordt het winterklaar hebben van de wissels verder verbeterd. ProRail zet daarbij in op betere prioritering van herstelwerkzaamheden wanneer sprake is van een dergelijk groot aantal stellingen. Ook wordt een draaiboek opgesteld waarin de meest kritische trajecten gespecificeerd staan waarop, bij een heropstart van de dienstregeling, zo snel mogelijk vervoer mogelijk moet zijn.

De communicatie- en informatievoorziening aan regionale en goederenvervoerders wordt verbeterd in voorbereiding op en tijdens het afschalen van de infrastructuur gedurende winterse omstandigheden. Gedurende deze periode is het doel telkens geweest om – gegeven de beschikbaarheid van infrastructuur en materieel – de op dat moment meest uitgebreide dienstregeling te rijden die zo veilig, betrouwbaar en voorspelbaar mogelijk was om reizigers op hun bestemming te brengen. Daarbij kon geen perspectief worden geboden in de communicatie naar de reiziger. Dit was inherent aan de onduidelijke en complexe situatie op dat moment. De communicatie sloot aan op wat ProRail en NS maximaal wisten. We realiseren ons dat dit gepercipieerd kon worden als onduidelijke communicatie.

In de uitwerking van bovengenoemde aanbevelingen zullen ProRail en NS de reizigersorganisaties expliciet betrekken.

Tot slot

ProRail en NS constateren dat de weersomstandigheden in februari jl. zo extreem waren dat het spoor, net als vele andere modaliteiten, er niet tegen opgewassen was. Ook in andere landen, zoals Zwitserland en Noorwegen konden treinen niet rijden. Het onder normale omstandigheden robuuste spoorstelsel kan onder uitzonderlijke weersomstandigheden tegen haar technische grenzen aanlopen. Het zal miljardeninvesteringen vergen om de spoorinfrastructuur onder alle omstandigheden, ook bijvoorbeeld bij extreme hitte in de zomer, ten alle tijden beschikbaar te houden.

Dat neemt niet weg dat ProRail en NS gezamenlijk concluderen dat de opstart na de extreme, winterse omstandigheden sneller had moeten plaatsvinden. Deze evaluatie leert nuttige lessen en acties die navolging gaan krijgen, zodat de kans hierop verkleind wordt.

Met vriendelijke groet,

M.E.F. Rintel
President-directeur NS

J. Voppen
President-directeur ProRail