

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1099

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *winterweer op het spoor* (ingezonden 13 december 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 februari 2018).

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat er ongeveer 60 (wissel)storingen door winterweer waren?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u ook de wintermaatregelen die ProRail door kan voeren als er slecht weer op komst is?²

Antwoord 2

Ja. ProRail en NS zetten zich met de seizoensaanpak in om de treindienst bij elk weertype veilig en betrouwbaar te houden. Ter voorbereiding op de winter treffen ProRail en NS elk jaar maatregelen die zich met name richten op het voorkomen van verstoringen aan de infrastructuur (zoals wissels) en het materieel als gevolg van sneeuw, vorst en storm. Bij deze werkwijze hoort ook dat NS en ProRail aan het einde van de winter de gang van zaken tijdens het afgelopen winterseizoen evalueren en daaruit lessen trekken voor het volgende jaar. Uit de evaluatie van het Winterweerprogramma³ blijkt ook dat NS en ProRail deze plan-do-check-act cyclus volledig binnen de organisaties hebben verankerd.

Naast bovengenoemde maatregelen kan er bij winterse omstandigheden besloten worden tot de inzet van een aangepaste dienstregeling. Het besluitvormingsproces wordt gestart als de met uw Kamer afgestemde «alerteringscriteria» worden overschreden. NS en ProRail bekijken elk jaar of deze criteria aangescherpt kunnen worden. Het landelijk aanpassen van de dienstregeling is niet iets waar NS en ProRail eenvoudig toe overgaan. Dat

¹ <http://www.treinreiziger.nl/hinder-op-spoor-sneeuw/>

² <http://www.prorail.nl/reizigers/weersinvloeden/winter>

³ Kamerstuk 29 984, nr. 729

mag alleen wanneer het echt noodzakelijk is voor de veiligheid van de reiziger of de betrouwbaarheid van het hele spoornetwerk. Na weging van de verwachte impact op de treindiensten bepalen NS en ProRail vervolgens of en op welke wijze de dienstregeling voor de volgende dag wordt aangepast. Aangezien er op 10 en 11 december door het KNMI wegens sneeuwval code oranje en rood werd afgegeven was dit evident het geval.

Vraag 3 en 4

Kunt u aangeven welke maatregelen ProRail heeft doorgevoerd, wat de reden daarvan was en of de ingevoerde maatregelen effectief waren?
Kunt u ook aangeven welke maatregelen niet zijn doorgevoerd en waarom dat niet gedaan is?

Antwoord 3 en 4

ProRail en NS zijn door het hele jaar heen bezig met de voorbereiding van diverse weersscenario's. Om het personeel goed voor te bereiden op diverse weersomstandigheden en om discipline en operationele scherpte vast te houden in de voorbereiding op en gedurende de winter, worden onder andere instructies, wintertoetsen en ketenoefeningen georganiseerd. Op maandag 11 december is met een landelijk uitgedunde dienstregeling (LUD) gereden. Ook op zondag 10 december is met een LUD gereden, maar zijn de aanpassingen in de dienstregeling niet op alle trajecten volledig doorgevoerd. Zo zijn niet alle treindiensten op die dag «opgeknipt» en is met meer treinen gereden op de A2-corrridor. Dit besluit is genomen om rekening te houden met geplande werkzaamheden en de start van de nieuwe dienstregeling die op 10 december is in gegaan. Te zeer opnieuw bijstellen van de – reeds door werkzaamheden en nieuwe dienstregeling bijgestelde – dienstverlening zou naar verwachting een negatief effect hebben gehad op de robuustheid. De inzet van een LUD en de specifieke keuzes op zondag 10 december worden zoals altijd achteraf geëvalueerd. De verbeter- en/of aandachtspunten die daaruit voortkomen worden door NS en ProRail opgepakt.

Daarnaast zijn er tijdens de winterse dagen van 10 en 11 december tientallen sneeuwplougen ingezet die het spoor en de wissels sneeuwvrij maakten. Ook stonden extra monteurs paraat die ervoor zorgden dat storingen zo snel mogelijk werden opgelost. Zo waren leden van ProRail incidentenbestrijding en de calamiteitenorganisatie aanwezig op cruciale locaties en stonden er wegsleeplocomotieven stand-by. Veel treinen zijn aan de onderkant voorzien van «anti-icing», om ijsvorming te voorkomen. Hiermee is zo veel mogelijk voorkomen dat ijsblokken die van de treinstellen vallen de wissels blokkeren. Veel medewerkers van ProRail en de aannemers hebben in de nacht van maandag 11 naar dinsdag 12 december doorgewerkt om op dinsdagochtend te starten met de nieuwe reguliere dienstregeling. Al deze mensen hebben een bijzondere prestatie neergezet gezien de winterse omstandigheden waarin ze moesten werken.

Vraag 5 en 6

Hoe ver is de implementatie van de invoering van het nieuwe robuuster wisselverwarmingsysteem?

Kunt u aangeven in hoeveel gevallen de wisselverwarming niet gewerkt heeft en waarom niet?

Antwoord 5 en 6

Op dit moment zijn 5.500 van 7.000 wissels op het hele spoornet voorzien van wisselverwarming. De overige wissels liggen niet op cruciale plekken en zijn daarom niet verwarmd. Op deze plekken gaat ProRail daarom ook geen wisselverwarming introduceren. Ongeveer twee derde van deze 5.500 wissels worden verwarmd door middel van gas, de rest wordt elektrisch verwarmd. ProRail is bezig om grotendeels over te stappen van gas verwarmde wissels op elektrisch verwarmde wissels. Deze zijn minder onderhoudsgevoelig en in de praktijk betrouwbaarder gebleken. De ombouw van wissels gebeurt – met het oog op beperken van hinder voor de reiziger en efficiënte inzet van middelen – als de levensduur van de gasverwarming van een wissel ten einde is. Dit betekent dat ook de komende jaren nog vervangingsprojecten uitgevoerd gaan worden. Deze vervangingen zijn gepland buiten het winterseizoen.

ProRail heeft laten weten dat voorafgaand aan het winterseizoen bleek dat bij een aantal wissels de werkzaamheden aan de wisselverwarming nog niet waren afgerond of dat deze bij de test niet goed functioneerde. ProRail heeft hierop direct actie ondernomen om dit zo spoedig mogelijk te herstellen. Op 10 december waren deze werkzaamheden nog niet op alle locaties gereed. Tijdens het winterweer van 10 en 11 december zijn daarom extra storingsploegen paraat gehouden die de wissels sneeuwvrij moesten houden. Deze ploegen hebben dag en nacht doorgewerkt. Ook zijn bij sommige wissels waar de energieaansluiting niet op tijd was aangelegd al voor het winterseizoen noodstroomaggregaten geplaatst. Desondanks was reizigershinder als gevolg van wisselstoringen die zich voordeden aan wissels waar de werkzaamheden niet tijdig waren afgerond, bij Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en Amersfoort, helaas niet te voorkomen.

Het beeld is op dit moment dat zich op zondag in totaal bij ongeveer 50 van de 5.500 verwarmde wissels storingen hebben voorgedaan. Op de maandag lag dit aantal rond de 70. In de evaluatie zal het definitieve aantal en oorzaak van de storingen worden gezien. Wel is bekend dat deze storingen deels komen door niet of niet volledig functionerende wisselverwarming en deels doordat wel functionerende wisselverwarmingen de grote hoeveelheden sneeuwval niet aankonden. Ook wanneer alle werkzaamheden zouden zijn afgerond hadden zich dus storingen kunnen voordoen tijdens de hevige sneeuwval. De precieze oorzaken van de wisselstoringen worden nog door ProRail onderzocht om de kans op storingen een volgende keer te verkleinen. Op basis van bovengenoemde informatie constateer ik dat ProRail niet tijdig gereed was met de werkzaamheden voor het winterseizoen. Deze ommissie zal onderdeel moeten uitmaken van de jaarlijkse evaluatie die NS en ProRail gezamenlijk uitvoeren aan het eind van het winterseizoen. Daarbij staat voor mij voorop dat ProRail tijdig klaar dient te zijn als het winterseizoen aanbreekt. Deze evaluatie zal ik ook met uw Kamer delen.

Vraag 7

Kunt u aangeven hoe het komt dat de storingen zondag rond Gouda en Amersfoort zo omvangrijk waren?

Antwoord 7

De storingen rond Gouda en Amersfoort op 11 december zorgden voor veel oponthoud voor reizigers. Dit is uiteraard erg vervelend voor de reizigers die het trof. ProRail en NS onderzoeken daarom wat zich precies heeft voorgedaan. Voor zover op dit moment bekend was de hinder vooral het gevolg van wisselstoringen die in die gebieden zijn opgetreden. In Gouda waren bijvoorbeeld twee cruciale wissels gestoord door de sneeuwval. Dit betrof overigens niet de wissels waaraan de werkzaamheden nog niet waren afgerond. In Amersfoort traden door de combinatie van hoge sneeuwintensiteit en niet functionerende wisselverwarming diverse wisselstoringen op vanaf 19:30 uur in de avond tot middernacht.

Vraag 8

Deelt u de conclusie dat het preventief opheffen van treindiensten niet heeft geleid tot het blijven rijden van de resterende treinen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, moet deze preventieve maatregel dan wel in stand blijven?

Antwoord 8

Ik deel uw conclusie niet. Een aangepaste dienstregeling zorgt ervoor dat de resterende treinen zo goed mogelijk blijven rijden om de reizigers op hun plaats van bestemming te laten aankomen. Door het uitdunnen van de dienstregeling ontstaat er ruimte voor bijsturing en wordt bij verstoringen olievlekwerking zoveel mogelijk beperkt. Ook betekent het dat er meer tijd is om tussen de treinenloop verstoringen te verhelpen en bijvoorbeeld wissels sneeuwvrij te maken. Een aangepaste dienstregeling heeft in het verleden ook zijn waarde bewezen. Dat neemt echter niet weg dat het winterweer tot verstoringen kan leiden die uiteraard zo spoedig mogelijk opgelost moeten worden. Met het weertype op 10 en 11 december, waarbij door het KNMI zelfs code rood werd afgekondigd en Rijkswaterstaat adviseerde om niet de weg op te gaan, was dit op sommige plaatsen een flinke uitdaging.

Vraag 9

Kunt u aangeven waarom treinen die wel bleven rijden in de uitgedunde dienstregeling niet verlengd zijn?

Antwoord 9

Wanneer de dienstregeling wegens dit soort extreme weersomstandigheden wordt uitgedund, verlengt NS waar mogelijk haar treinen om meer reizigerscapaciteit aan te bieden. Op werkdagen wordt de planning van treinmaterieel aangepast zodat treinen maximaal worden verlengd. Dit was ook het geval op maandag 11 december. Op zondag 10 december is de lengte van treinen niet aangepast. Door het lagere aantal reizigers in de weekenden was dit niet nodig.