

Vergaderjaar 2015–2016

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 668**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2016

In het winterweerprogramma werken NS en ProRail aan korte termijn maatregelen om tot betere prestaties op het spoor te komen bij winterse omstandigheden. Dit programma wordt na elke winter geëvalueerd en waar mogelijk aangescherpt. Met deze brief informeer ik u over de evaluatie van afgelopen winter<sup>1</sup>.

De winter was (wederom) uitzonderlijk zacht. De inzet van een landelijk aangepaste dienstregeling is afgelopen winter in geen enkel geval nodig geacht. Wel was er een aantal dagen sprake van hevige ijzel, waarbij NS en ProRail in nauwe samenwerking met de overige vervoerders adequaat hebben gehandeld. Een compleet overzicht van alle maatregelen is opgenomen in de bijlage.

In mijn brief van 16 november jl.<sup>2</sup> constateerde ik dat het fundament van het korte termijn winterweerprogramma staat. De wijze waarop door NS en ProRail in de afgelopen winter invulling is gegeven aan het programma toont dit opnieuw aan. Beide organisaties hebben de voorgenomen maatregelen gerealiseerd en de benodigde voorbereidingen getroffen. NS en ProRail gebruiken de geleerde lessen uit afgelopen winters om het maatregelenpakket verder aan te scherpen. Dit lerende karakter vind ik de grootste kracht van het winterweerprogramma. Tegelijkertijd constateer ik daarbij dat de effectiviteit van de maatregelen uit het programma zich door de zachte winters in de praktijk nog maar in beperkte mate kan bewijzen. De nadruk ligt daarom niet zozeer meer op het ontwikkelen van nieuwe maatregelen, maar op het opnieuw inzetten en perfectioneren van bestaande maatregelen en het meten van de effecten daarvan in de praktijk. Conform afspraken in de beheer- en vervoerconcessie evalueer ik in 2017 of het winterweerprogramma afgerond kan worden. Op dat moment bepaal ik ook in hoeverre NS en ProRail de winterambitie voor de

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 636

lange termijn (het bieden van betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie in vrijwel alle omstandigheden) hebben waargemaakt.

## Winter 2015–2016

Het uitgangspunt van NS en ProRail is het zoveel als mogelijk «in control» blijven bij winterse omstandigheden en de gevolgen van eventuele verstoringen voor reizigers zoveel als mogelijk beperken. Hierbij geldt dat bij winterse omstandigheden zekerheid boven capaciteit wordt gesteld («better safe than sorry»). Dit biedt reizigers ook bij extreem weer een zo betrouwbaar mogelijke dienstregeling. Een van de voornaamste maatregelen uit het programma is het landelijk aanpassen van de dienstregeling om daarmee meer ruimte te creëren in de bijsturing en olievlekwerking van winterse verstoringen te beperken. Wanneer in de weersverwachting de alerteringscriteria worden overschreden, komt de volgende dag in aanmerking voor de inzet van een aangepaste dienstregeling. Deze criteria zijn de afgelopen winter 10 keer overschreden. De gezamenlijke crisisorganisatie van NS en ProRail heeft echter op basis van expert judgement de daadwerkelijke inzet van een landelijk aangepaste dienstregeling in geen enkel geval nodig geacht.<sup>3</sup> Wel hebben NS en ProRail in deze gevallen kleinere preventieve maatregelen genomen, zoals het stationeren van extra wegsleepdiensten op strategische emplacementen en de inzet van extra personeel. Het percentage behandeld materieel met anti-icing<sup>4</sup> is toegenomen, maar NS en ProRail hebben de beoogde verhoging van 10%-15% nog niet geheel gerealiseerd. In de voorbereiding op komende winter wordt de haalbaarheid en wenselijkheid van deze streefwaarde opnieuw tegen het licht gehouden.

Er was afgelopen winter een aantal dagen sprake van verstoringen door ijzel. Met name in januari 2016 werd Noord-Nederland hevig getroffen door ijzel, met negatieve gevolgen voor het wegverkeer, de stroomvoorziening en het treinverkeer. Eén van de gevolgen van ijzel is ijsafzetting op de bovenleiding. Dit kan leiden tot stroomonderbrekingen voor de trein en daardoor ontstaat een hoog risico op uitval van treinen en mogelijk schade aan de bovenleiding en/of stroomafnemer van de trein. Op 5 januari is door deze oorzaak bijvoorbeeld de treindienst op de lijnen van Zwolle naar Groningen/Leeuwarden tot stilstand gekomen. NS en ProRail hebben toen besloten deze treindienst te ontkoppelen van het landelijke net, ter voorkoming van olievlekwerking. De landelijke punctualiteit bleef hierdoor stabiel<sup>5</sup>. Ook hebben ProRail en NS 's nachts extra treinen, zogenoemde ontijzelritten, ingezet. Daarmee is ijsafzetting van de bovenleidingen geschrapt. Ondanks deze inzet van ProRail en NS om problemen bij ijzel tegen te gaan, zijn meer meetgegevens en ervaringen nodig om concluderende uitspraken te doen over de effectiviteit van ontijzelritten en de mate waarin het materieel gevoelig is voor ijsvorming aan de bovenleiding. Bovendien is het ontstaan van ijzel een subtiel natuurkundig proces, waardoor het voor weerdiensten vaak moeilijk met voldoende zekerheid te verwachten is. Dit bemoeilijkt ook de afwegingen over het gericht inzetten van maatregelen voor NS en ProRail. In de komende jaren zal extra aandacht worden besteed aan het vergroten van inzicht in de ijzelproblematiek.

<sup>3</sup> Eénmaal deze winter is besloten tot de inzet van een regionaal aangepaste dienstregeling, namelijk in Noord-West Nederland, ter beheersing van de risico's als gevolg van storm.

<sup>4</sup> Door materieel te behandelen met anti-icing, blijft er naar verwachting minder ijs en sneeuw aan de treinen plakken en valt er dus ook minder sneeuw en ijs tussen de wissels.

<sup>5</sup> De reizigerspunctualiteit (op 5 minuten) op het hoofdrailnet was 88,6% en de uitval was 3,2%.

## **Vooruitblik winter 2016–2017**

De doelstelling voor komende winter blijft gelijk aan de doelstelling van afgelopen winters, namelijk het zoveel als mogelijk «in control» blijven bij winterse omstandigheden en de gevolgen van eventuele verstoringen voor reizigers zoveel als mogelijk beperken. Ook de alerteringscriteria blijven voor komende winter gelijk. Omdat de afgelopen winters zeer zacht waren, wordt in voorbereiding op komende winter extra aandacht besteed aan het behouden van de operationele scherpste. NS en ProRail gaan bijvoorbeeld jaarlijks van twee naar zes ketenoefeningen (simulaties van de besluitvorming bij extreme omstandigheden). Zo blijven beide organisaties alert en geoefend. Zoals hierboven opgemerkt, is er ook extra aandacht voor het verkrijgen van meer inzicht in de ijzelproblematiek. Aanvullende aandachtspunten in de voorbereiding op komende winter zijn de grote wijzigingen in de dienstregeling van 2017 (en dus ook in de aangepaste dienstregeling) en de invoering van het centraal monitoring en beslis orgaan (CMBO) bij het operationeel controle centrum rail (OCCR), waardoor de besluitvormingsprocessen tot de inzet van een aangepaste dienstregeling wijzigen.

### **Tot slot**

Het fundament van het korte termijn winterweerprogramma staat. Ondertussen werken NS en ProRail in het programma «Beter & Meer» aan lange termijn verbeteringen zoals het verbeteren van de be- en bijsturing en het verminderen van storingen in de infrastructuur. Deze maatregelen tezamen moeten ervoor zorgen dat het spoorstelsel robuuster is voor grote verstoringen, waardoor de inzet van een aangepaste dienstregeling steeds minder vaak nodig is. Desondanks zullen zware weersomstandigheden altijd invloed blijven hebben op het spoor, net zoals op de weg en in de luchtvaart.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema