

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 693

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 november 2016

Om reizigers ook bij winters weer naar hun bestemming te kunnen blijven brengen en de hinder voor reizigers te minimaliseren, treffen NS en ProRail maatregelen binnen het winterweerprogramma. Met mijn brief van 17 mei jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 668) heeft u de evaluatie van afgelopen winter ontvangen. Met deze brief informeer ik u zoals toegezegd in het AO Spoor van 27 oktober jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 692) over de voorbereiding op komende winter. Op basis van de ervaringen en routine die NS en ProRail de afgelopen jaren hebben opgebouwd, ligt de nadruk in het winterweerprogramma niet meer op het ontwikkelen van nieuwe maatregelen, maar op het inzetten en perfectioneren van bestaande maatregelen. De aanpak voor de aankomende winter kent hierdoor beperkte wijzigingen ten opzichte van eerdere jaren. Een overzicht van alle maatregelen voor aankomende winter vindt u in de bijlage¹.

Vorbereiding op winter 2016–2017

De doelstelling voor komende winter is wederom het zoveel mogelijk «in control» blijven bij winterse omstandigheden en de gevolgen van eventuele verstoringen voor reizigers zoveel als mogelijk beperken. Omdat de afgelopen jaren sprake was van beperkt winters weer, hebben NS en ProRail in voorbereiding op komende winter extra aandacht besteed aan het behouden van operationele scherpste en alertheid. Dit doen NS en ProRail bijvoorbeeld door in samenwerking met de regio's wintersessies te organiseren om personeel (opnieuw) te instrueren en op te leiden. Ook zijn er extra wintersimulaties georganiseerd, waarbij besluitvorming bij extreem weer wordt nagebootst.

In voorbereiding op komende winter hebben NS en ProRail extra aandacht besteed aan het verkrijgen van meer inzicht in de ijzelproble-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

matiek. Zo is het model van de meteorologische dienstverlener aangepast waardoor voortaan beter onderscheid gemaakt kan worden tussen verschillende typen ijzel en rijp. Hierdoor kunnen ProRail en de vervoerders beter inschatten welke beheersmaatregelen te nemen.

Aangepaste dienstregeling en alerteringscriteria

Uitgangspunt van het winterweerprogramma is dat zekerheid boven capaciteit wordt gesteld. Wanneer winters weer verwacht wordt, kunnen NS en ProRail besluiten om een landelijk (of regionaal) aangepaste dienstregeling in te zetten. Dit creëert meer ruimte in de bijsturing en voorkomt olievlekwerking van eventuele verstoringen. Aanpassen van de dienstregeling is pas mogelijk nadat de zogenaamde alerteringscriteria zijn overschreden. De ambitie is om de alerteringscriteria steeds verder aan te scherpen en de drempel tot het aanpassen van de dienstregeling steeds hoger te leggen. NS en ProRail bekijken dan ook ieder jaar op basis van de ervaringen van de vorige winters of aanpassing van de alerteringscriteria mogelijk en wenselijk is. Zo zijn in de aanloop op de winter 2013–2014 de alerteringscriteria op een aantal punten aangescherpt. Toen is o.a. het vorstcriterium verhoogd van 10% kans naar 50% kans op 10 graden vorst. Zoals ik aangaf in mijn brief van 17 mei jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 668) is verdere aanscherping van deze kanspercentages nog niet aan de orde, omdat het effect van de eerdere aanscherpingen nog nauwelijks beproefd is als gevolg van de zachte weersomstandigheden van afgelopen winters.

Wel wordt in de aankomende winter het geografische gebied verkleind waarop het zogenaamde «eerste keer criterium» van toepassing is. Het eerste keer criterium schreef oorspronkelijk voor dat wanneer bij een weersverwachting *ergens in Nederland* 10% of meer kans is op minimaal 1,5 cm sneeuw en/of 50% of meer kans is op een temperatuur van – 10°C of minder, het besluitvormingsproces moet worden gestart. NS en ProRail concluderen dat het geografische gebied van het eerste keer criterium kan worden teruggebracht van *ergens in Nederland* naar *de brede Randstad*.² Uit analyse van de winter 2015/2016 blijkt dat als afgelopen jaar het nieuwe eerste keer criterium van toepassing zou zijn geweest, dit tot een halvering van het aantal keer opstarten van het besluitvormingsproces zou hebben geleid. Dit betekent dus niet direct dat de landelijk aangepaste dienstregeling minder snel zal worden ingezet, maar dit voorkomt wel het (achteraf gezien) onnodig opstarten van het besluitvormingsproces. Hiermee willen NS en ProRail een eventuele vermindering van alertheid en scherpste bij het personeel voorkomen. Uiteraard kunnen bij zware weersverwachtingen buiten de Brede Randstad (en waarbij met zekerheid gesteld kan worden dat de Brede Randstad niet geraakt wordt) andere beheersmaatregelen worden genomen, zoals de inzet van extra wegsleeplocs en personeel of de inzet van een *regionaal* aangepaste dienstregeling. Hierbij wordt een beperkt aantal aanpassingen in de dienstregeling doorgevoerd in een bepaald deel van Nederland, wanneer alleen in dat specifieke deel van Nederland extreem weer wordt verwacht. Dit om eventuele verstoringen te kunnen isoleren. NS en ProRail hebben de processen m.b.t. inzet van een regionaal aangepaste dienstregeling geoptimaliseerd. Met ingang van komende winter kunnen NS en ProRail

² De definitie van *brede Randstad* wordt uitgebreid van oorspronkelijk het gebied begrensd door de knooppunten Alkmaar, Lelystad, Ede-Wageningen, Geldermalsen en Dordrecht naar het gebied begrensd door de knooppunten Alkmaar Lelystad, Ede-Wageningen, Eindhoven en Breda. Dit in verband met het belang van de Brabantroute en de A2-corridor.

na 's ochtends een regionaal aangepaste dienstregeling te hebben gereden, 's middags weer opschalen naar een reguliere dienstregeling^{3, 4}.

Anti-icing

Zoals ik aangaf in mijn brief van 17 mei jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 668) is het percentage behandeld materieel met anti-icing afgelopen winter toegenomen, maar hebben NS en ProRail de beoogde verhoging van 10–15% nog niet geheel gerealiseerd. ProRail en NS hebben in voorbereiding op komende winter de haalbaarheid en wenselijkheid van deze streefwaarde opnieuw tegen het licht gehouden. Met de huidige middelen en processen blijkt het behalen van deze streefwaarde niet realistisch. De effecten op de bijsturing lijken bij het vaststellen van deze streefwaarde te zijn onderschat. Het materieel moet namelijk – bovenop de reguliere dienstregeling – door één van de zes anti-icing locaties in Nederland rijden. Dat vraagt veel van de bijsturingsorganisatie op dagen waarop deze organisatie vaak al het maximale moet geven. Dit kan ook negatieve gevolgen hebben voor de punctualiteit. Deze effecten vind ik onwenselijk. Ik heb NS en ProRail daarom gevraagd ieder jaar opnieuw een optimale afweging te maken tussen bijstuurbaarheid, punctualiteit en het behandelen van materieel met anti-icing.

Tot slot

NS en ProRail hebben de benodigde voorbereidingen voor komende winter getroffen en waar mogelijk maatregelen verder aangescherpt. Zoals ik eerder ook al heb geconstateerd; het fundament van het korte termijn winterweerprogramma staat. Conform afspraken in de beheer- en vervoerconcessie evalueer ik in 2017 of dit programma afgerond kan worden. Dit neemt niet weg dat alertheid geboden blijft. Het behouden van operationele scherpte is cruciaal. Zware weersomstandigheden zullen immers altijd invloed hebben op het spoor, net zoals op de weg en in de luchtvaart.

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

³ De tegenovergestelde optie, waarbij 's ochtends een reguliere dienstregeling wordt gereden en 's middags een regionaal ontkoppelde dienstregeling wordt ingezet, was al mogelijk.

⁴ Zoals aangegeven in de brief van 29 oktober 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 567) is eerder onderzocht of ook de landelijk aangepaste dienstregeling tijdens één dagdeel ingezet kan worden in plaats van de gehele dag. Dit bleek moeilijk uitvoerbaar en met ongewenste effecten voor de reiziger.