

Vergaderjaar 2014–2015

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 567**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2014

Met mijn brief van 30 juni jl.<sup>1</sup> heeft u de evaluatie van NS en ProRail van de winter 2013–2014 op het spoor ontvangen. Hieruit bleek dat de voorgenomen maatregelen waren gerealiseerd en de benodigde voorbereidingen waren getroffen. Echter, gelet op de zeer beperkte winterse weersomstandigheden, was de effectiviteit van deze maatregelen in beperkte mate vast te stellen. Daarom ligt in de voorbereiding op komende winter de nadruk op het verder verbeteren en opnieuw inzetten van bestaande maatregelen. Met deze brief informeer ik u over de voortgang van deze voorbereiding. Een overzicht van de maatregelen, zoals in 2012 afgesproken in het winterweerrapport, vindt u in de bijlage<sup>2</sup>.

### **Korte termijnmaatregelen**

#### *Aangepaste dienstregeling*

De winterambitie voor de lange termijn is om toe te werken naar een situatie waarin onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt gegeven. Tot de winterambitie bereikt is, wordt zekerheid boven capaciteit gesteld. Hierbij heeft de inzet van een aangepaste dienstregeling zich al meermaals bewezen als een belangrijke factor in de beheersbaarheid en het op gang houden van de treindienst. Zoals aangegeven in de brief van 30 juni jl.<sup>3</sup>, is door NS onderzocht of een aangepaste dienstregeling ook tijdens één dagdeel kan worden ingezet in plaats van een gehele dag, om daarmee de hinder voor reizigers te beperken. Zowel de mogelijkheid tot het alleen inzetten van een landelijk aangepaste dienstregeling in de ochtend als in de middag zijn uitgebreid onderzocht. De inzet van een aangepaste dienstregeling alleen in de ochtend is risicovol omdat er in dat geval gedurende de dag

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 525

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 525

naar een reguliere dienstregeling dient te worden overgeschakeld, terwijl de effecten van de storingen die zich voordeden in de ochtend nog aanwezig zijn. Bij de inzet van een aangepaste dienstregeling alleen in de middag is het vrijwel niet uitvoerbaar om de treinen die wel blijven rijden gedurende de dag te verlengen. In beide scenario's zal de voorspelbaarheid voor de reiziger dus afnemen en het risico op overvolle treinen toenemen, waardoor de hinder voor reizigers juist toeneemt in plaats van afneemt. Het inzetten van de aangepaste dienstregeling tijdens één dagdeel acht ik daarom niet wenselijk.

#### *Infrastructuur*

Omdat infrastructuurstoringen die door winters weer veroorzaakt worden met name wissels betreffen, neemt ProRail maatregelen om het aantal wisselstoringen terug te brengen. Zoals aangegeven in de brief van 30 juni jl.<sup>4</sup>, zijn in de aanloop naar vorige winter op 55 risicolocaties verbeteringen in de wissels en wisselverwarmingen doorgevoerd. Momenteel worden op nog eens 16 andere locaties verbeteringen aan de wissels doorgevoerd. Ook is het percentage materieel dat behandeld kan worden met anti-icing verder verhoogd, waardoor er naar verwachting minder sneeuw en ijs van de treinen tussen de wissels valt. Door o.a. ruimere openstellingstijden van de installaties en extra instructies voor de machinisten verwachten NS en ProRail dit jaar 10 à 15% meer materieel te kunnen behandelen ten opzichte van vorig jaar. Behalve deze preventieve maatregel van anti-icing, zullen ook deze winter weer twee onderhoudslocaties ingericht worden om sneeuw en ijs van de treinen te verwijderen (de-icing).

#### *Capaciteit van de treinen*

In de brief van 30 juni jl.<sup>5</sup> heb ik aangegeven hoe NS en ProRail trachten om hinder door drukke treinen tijdens het rijden met een aangepaste dienstregeling zoveel mogelijk te beperken. Dit doen zij door het verder optimaliseren van het ontwerp van de aangepaste dienstregeling en het hierop afstemmen van de materieelinzet. Inmiddels is door NS en ProRail ook de mogelijkheid tot het verlengen van perrons onderzocht. Dit onderzoek toonde 7 trajecten waarbij het verlengen van perrons beperkingen zou wegnemen voor het verlengen van treinen. Elk station op die trajecten moet vervolgens in beide rijrichtingen aan de benodigde lengte voldoen. Echter, uit het onderzoek bleek dat op geen van deze trajecten de te korte perrons zonder meer verlengd kunnen worden. Op alle trajecten is sprake van één of meerdere stations waarbij een (eenvoudige) verlenging niet mogelijk is. Dit vanwege diverse obstakels en/of potentiële knelpunten zoals het moeten uitvoeren van grondverwerving en de ligging van wissels en overwegen. Er zijn financiële consequenties van tientallen miljoenen euro en forse doorlooptijden aan verbonden om dit te realiseren. Dit maakt het verlengen van de perrons, alleen ten behoeve van de inzet van langere treinen bij het rijden met een aangepaste dienstregeling, een disproportionele maatregel. Verder richt het verbeterprogramma «vervoerscapaciteit naar tevredenheid» zich op de problematiek rondom overvolle treinen in het algemeen, dus ook tijdens het rijden met een reguliere dienstregeling. U wordt hierover geïnformeerd via het vervoerplan 2015, waarin dit programma wordt opgenomen.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 525

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 525

## Vorbereiding en oefeningen

Afgelopen winter was er nauwelijks sprake van winters weer, waardoor het dit jaar extra belangrijk is dat de eerder opgebouwde routine gehandhaafd blijft. Er wordt daarom dit jaar weer een uitgebreid instructieprogramma uitgevoerd, afgerond door twee ketenoefeningen begin november. Vervolgens wordt, wanneer winters weer uitblijft, de ketenoefening herhaald in januari. Op deze manier houden NS en ProRail de eigen organisatie geïnstrueerd, geoefend en alert.

## Lange termijnmaatregelen

Om de lange termijn winterambitie (onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie) te verwezenlijken, werken ProRail en NS in het kader van «Beter & Meer» (de operationele uitwerking van de LTSa) aan de lange termijn verbeteringen. Zo wordt o.a. gewerkt aan de systeemsprong voor wissels en het fundamenteel verbeteren van de be- en bijsturing van de treindienst, ook wel de Be- en Bijsturing van de Toekomst genoemd. Over de uitvoering van deze maatregelen informeer ik u in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Zoals eerder is aangegeven, moeten deze maatregelen er uiterlijk in 2017 toe leiden dat de inzet van een aangepaste dienstregeling alleen nog in uitzonderlijke situaties nodig is. Hiertoe heb ik in de beheer- en vervoerconcessie in 2017 een evaluatiemoment gepland. Op dat moment bepaal ik in hoeverre ProRail en NS de lange termijn winterambitie hebben waargemaakt.

## Tot slot

Ik verwacht van NS en ProRail dat de reiziger via stapsgewijze verbeteringen elke winter beter vervoer geboden wordt. NS en ProRail hebben in de voorbereiding op aankomende winter weer een goede stap gezet door het inzetten en verbeteren van preventieve maatregelen. Toch zullen weersomstandigheden zoals sneeuw, vorst, storm en bliksem altijd een factor van betekenis blijven. Totdat de verbeteringen voor de langere termijn zijn gerealiseerd, wordt als uitgangspunt zekerheid boven capaciteit gesteld. Voor de komende winter is de doelstelling dan ook om *in control* te blijven en de hinder voor reizigers als gevolg van eventuele verstoringen maximaal te beperken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld