

Vergaderjaar 2014–2015

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 577**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 februari 2015

Naar aanleiding van het verzoek<sup>1</sup> van uw Kamer om een brief te mogen ontvangen, informeer ik u over de beslissing van NS en ProRail om donderdag 29 januari jl. te rijden met een aangepaste dienstregeling in verband met verwacht winters weer.

Zoals aangegeven in de brief van 1 oktober 2012<sup>2</sup>, is er door NS en ProRail met directe betrokkenheid van mijn ministerie en met instemming van uw Kamer een set van alerteringscriteria opgesteld. Deze zijn gebaseerd op een analyse van het weer van de voorgaande 10 jaar en de effecten daarvan op de infrastructuur en het materieel. Wanneer bij de weersverwachting voor de volgende dag de criteria overschreden worden, wordt het besluitvormingsproces van NS en ProRail gestart. De criteria alleen zijn dus niet bepalend voor het al dan niet aanpassen van de dienstregeling, maar geven aan of de volgende dag in aanmerking komt voor een aangepaste dienstregeling<sup>3</sup>. Vervolgens neemt de gezamenlijke crisisorganisatie van NS en ProRail het besluit tot het wel of niet inzetten van een aangepaste dienstregeling op basis van expert judgement ten aanzien van het weer, het verwachte effect daarvan op het spoorstelsel, de huidige status van het materieel en de infrastructuur en eventuele andere relevante factoren. In dit proces worden ook (externe) meteorologen geconsulteerd.

Deze, met NS en ProRail afgesproken, criteria en werkwijze zijn woensdag 28 en donderdag 29 januari gevolgd. Op het moment dat de beslissing tot het al dan niet aanpassen van de dienstregeling moest worden genomen, namelijk 's middags rond 15:00 uur, gaf de weersverwachting voor 29 januari aan dat er kans was op sneeuw-, hagel- en onweersbuien. De

<sup>1</sup> Handelingen II 2014/15, nr. 48

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 312

<sup>3</sup> Ook voor 18 en 30 januari werden de alerteringscriteria overschreden. Er is toen op basis van expert judgement besloten om de dienstregeling niet aan te passen.

kans op meer dan 3 cm sneeuw was landelijk 41% en in de Randstad 28%. Hiermee werd het zogenaamde sneeuw criterium (10% kans op minimaal 3 cm sneeuw) ruimschoots overschreden. Ook werden er zogenaamde «sneeuwstraten» verwacht, wat inhield dat er plaatselijk tot 10 cm sneeuw zou kunnen vallen. De temperatuur tussen de buien door kon oplopen tot 4 graden en tijdens de buien dalen tot rond het vriespunt. Dit maakte het moeilijk te voorzien of er natte of droge sneeuw zou vallen. Verder werden er zware windstoten verwacht in de Randstad (70–90 km/u). Deze zorgen ervoor dat sneeuw zich gemakkelijker kan ophopen en steviger zal plakken op materieel en infrastructuur. Op basis van deze weersverwachting was de inschatting dat er een gerede kans was dat de treindienst ernstig ontregeld kon raken door het weer en is besloten tot het landelijk aanpassen van de dienstregeling. Dit was geheel conform de afgesproken procedure. Dit betekent dat er landelijk met ongeveer 20% minder treinen gereden werd. Voor reizigers in met name de Randstad betekende dit elk half uur een trein in plaats van elk kwartier. In de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Zeeland veranderde er niets. De weersomstandigheden op de dag zelf bleken minder winters dan waar rekening mee werd gehouden. De opstart van de treindienst op 29 januari verliep zonder problemen en ook de rest van de dag waren er weinig weer gerelateerde verstoringen<sup>4</sup>.

Een weersverwachting heeft een hoge mate van onzekerheid. Echter, wanneer rond 15:00 's middags eenmaal besloten is om de dienstregeling voor de volgende dag aan te passen, kunnen NS en ProRail die beslissing niet meer terugdraaien. O.a. omdat de inzet van treinen en personeel dan al volledig aangepast is en het operationeel niet meer haalbaar is om dit weer terug te draaien. Dit betekent dat als de weersomstandigheden de volgende dag meevallen, er toch met de aangepaste dienstregeling gereden zal worden. Zoals aangegeven in de brief van 1 oktober 2012<sup>5</sup> is het bepalen van de alerteringscriteria een dilemma. Als er een kleine kans wordt geselecteerd (kleine kans op x cm sneeuw of x graden vorst) komen er veel dagen per jaar in aanmerking voor het rijden met een aangepaste dienstregeling, met een grotere kans dat het achteraf niet nodig bleek te zijn. Als er een grote kans wordt geselecteerd (grote kans op x cm sneeuw of x graden vorst) komen er relatief weinig dagen per jaar in aanmerking voor het rijden met een aangepaste dienstregeling, maar is de kans dat het spoorstelsel wordt overvallen door onverwacht zware omstandigheden groter. Bij het bepalen van de drempelwaarde is met NS en ProRail afgesproken dat zekerheid voor capaciteit gaat. De grote overlast waar de reiziger mee te maken krijgt als de dienstregeling niet wordt aangepast terwijl dit wel nodig was geweest, weegt zwaarder dan het risico op het onnodig aanpassen van de dienstregeling. Met andere woorden: «better safe than sorry». NS en ProRail hebben deze afgesproken werkwijze gevolgd, alle risico's afgewogen en een onderbouwde beslissing tot het aanpassen van de dienstregeling gemaakt.

Ik betreur het feit dat reizigers achteraf gezien wellicht onnodig te maken hebben gehad met de hinder die ontstaat bij het rijden met een aangepaste dienstregeling, zoals langere reistijden, extra overstappen en vollere treinen. Daarom wordt het winterweerprogramma jaarlijks geëvalueerd, waarbij o.a. wordt bekeken of het wenselijk is om de alerteringscriteria aan te scherpen, zoals ook gebeurd is in de aanloop op de winter van

<sup>4</sup> De uitval (*inclusief* preventief opgeheven treinen) was 21,6%. Ca. 2% van de treinen is op de dag zelf uitgevallen. De landelijke aankomstpunctualiteit van treinen op 3 minuten op 29 januari 2015 was 84,6%, ten opzichte van een streefwaarde van 90%. Dit werd deels veroorzaakt door de drukte in de treinen waardoor het halteringsproces (proces van in- en uitstappen) vertraagd en deels door overige (niet weer gerelateerde) verstoringen.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 312

2013–2014<sup>6</sup>. Toen is o.a. het vorstcriterium verhoogd van 10% naar 50% kans op 10 graden vorst. Dit met als doel om de drempel tot het inzetten van een aangepaste dienstregeling geleidelijk te verhogen. In de tussentijd werken NS en ProRail in het kader van Beter en Meer aan de lange termijn verbeteringen, zoals de systeemsprong wissels en de verbetering van de be- en bijsturing. Uiteindelijk moet worden toegewerkt naar een situatie waarin onder (vrijwel) alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt geboden, zowel in de winter als daarbuiten.

Net zoals voorgaande jaren, ontvangt u voor de zomer de jaarlijkse evaluatie van de winterweeraanpak. De situatie van donderdag 29 januari zal daarin worden meegenomen. De vragen die door uw Kamer gesteld zijn naar aanleiding van de verstoringen op 22 januari en 2 februari worden op korte termijn separaat beantwoord.

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

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 440