

Vergaderjaar 2020–2021

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 921**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 februari 2021

De uitzonderlijke winterse weersomstandigheden van zondag 7 februari jl. en het aanhoudende winterweer daarna hebben vorige week voor veel verstoringen gezorgd op en rondom het spoor. Ook andere modaliteiten (weg, luchtvaart, regionaal OV) en andere sectoren hebben last gehad van beperkingen als gevolg van de op zondag en maandag gevallen sneeuw, stevige wind en de lage temperaturen. Als gevolg van dit winterweer reed NS vanaf zaterdag 6 februari jl. met een aangepaste dienstregeling en werd het treinverkeer op zondag 7 februari niet opgestart. Ook regionale vervoerders reden op 7 februari nauwelijks treinen. Reizigers ondervonden hinder door beperkte reismogelijkheden, langere reistijden en op sommige dagen volle treinen. Ook het spoorgoederenvervoer lag op 7 februari geheel stil en heeft daarna nog met grote hinder te maken gehad.

Gedurende de afgelopen week hebben vele medewerkers van ProRail, aannemers, NS en andere vervoerders met man en macht en rond de klok gewerkt, om verstoringen het hoofd te bieden met als doel een betrouwbare treindienst te kunnen leveren. In de havengebieden is hard gewerkt om het spoorgoederenvervoer zo goed mogelijk te faciliteren. Dank daarvoor aan alle betrokkenen die daaraan hun bijdrage hebben geleverd.

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de gevolgen van het winterweer op het spoorvervoer in antwoord op het verzoek van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 10 februari 2021. Ik ga eerst in op de situatie op het hoofdrailnet en daarna op de situatie in het regionale treinverkeer en spoorgoederenvervoer.

### *Invloed winterweer*

Treinen en spoor zijn gevoelig voor winterse temperaturen en winterse neerslag. Het streven van alle partijen is erop gericht om onder vrijwel alle

weerstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger te bieden. De realiteit blijft dat het omgaan met extreem weer een blijvende uitdaging is, zowel voor het spoor, als voor de weg en de luchtvaart. De voorbereidingen zijn daarbij nooit «af». Ook kan ons onder normale omstandigheden robuuste spoorstelsel onder uitzonderlijke weersomstandigheden, tegen haar technische grenzen aanlopen. Het is daarbij ook goed om te beseffen dat ons land geen uitzondering is. Ook bijvoorbeeld in Duitsland heeft het trein- en wegverkeer veel last gehad van het winterweer, met regionaal veel uitval van verbindingen en vertragingen.

In de meeste winterse omstandigheden kunnen NS en ProRail een landelijke uitgedunde dienstregeling (LUD) van 80 procent van de normale dienstregeling rijden. Het landelijk aanpassen van de dienstregeling is niet iets waar NS en ProRail eenvoudig toe overgaan. Hierover is afgesproken dat dit alleen kan wanneer het echt noodzakelijk is voor de veiligheid van de reiziger of de betrouwbaarheid van het hele spoornetwerk. Het besluitvormingsproces wordt gestart als de met uw Kamer afgestemde «alerteringscriteria» worden overschreden<sup>1</sup>. Met een sneeuwverwachting tot plaatselijk 30 cm was dat afgelopen weekend ruimschoots het geval.

Vanaf de nacht naar zondag 7 februari kreeg Nederland te maken met uitzonderlijk winterweer. Voor het eerst sinds 2012 werd op landelijk niveau weercode rood afgeroepen. De uitzonderlijke combinatie van sneeuw, een stevige wind en lage temperaturen zorgde voor een sneeuwdek dat continu aangroeide en zich verplaatste. Op veel plaatsen ontstonden sneeuwduinen van tientallen centimeters. Als gevolg hiervan kwamen ook wissels vol te liggen met sneeuw. Het Nederlandse spoor is een fijnmazig en drukbereden spoornetwerk en heeft in totaal meer dan 6.000 wissels, waarvan ca. 80% met wisselverwarming. Deze verwarming was op veel plaatsen niet tegen deze zeer zware omstandigheden opgewassen. Handmatig vrijgemaakte wissels waaiden ook snel opnieuw vol, waardoor het spoor niet veilig gebruikt kon worden. Dit resulteerde in een dusdanige verstoring van de infrastructuur over grote delen van het land dat ProRail en NS een veilige en verantwoorde opstart van de treindienst niet mogelijk achtten.

Daarbij hebben ook veiligheidsoverwegingen met betrekking tot passagiers in het *expert judgement* van NS en ProRail een doorslaggevende rol gespeeld. Wanneer een trein strandt, moet de incidentbestrijding van ProRail een trein immers ook goed kunnen bereiken om deze weer op weg te helpen, of moeten bussen kunnen worden ingezet in geval van evacuatie. Gezien de moeilijke begaanbare situatie op de weg zondag werd het risico op niet of slecht uitvoerbare incidentenbestrijding te groot geacht.

Ook op maandag 8 februari bleven de aanhoudende sneeuw en vooral de sterke wind voor problemen zorgen. Landelijk gold weercode oranje. ProRail en NS hadden nog veel overlast van onopgeloste of terugkerende (wissel)storingen van de zondag. NS en ProRail hebben mij laten weten dat de infrabeperkingen en weersomstandigheden maakten dat het rijden van een reguliere LUD niet mogelijk was. Om alle stations weer met elkaar te verbinden en een zo robuust en betrouwbaar mogelijke dienst te leveren, is eerst ingezet op het rijden van een dienstregeling met enkel sprinters. Daarbij heeft de verminderde bereikbaarheid van opstelster-

---

<sup>1</sup> Vanaf de winter 2017–2018 geldt dat alertering van toepassing is bij een weersverwachting waarbij 10% of meer kans is op  $\geq 3$  cm sneeuw in heel Nederland en/of 50% of meer kans is op een temperatuur  $\leq -10$  graden Celsius. Periodiek wordt bezien of de alerteringscriteria kunnen worden aangescherpt.

reinen en onderhoudsplaatsen een bepalende rol gespeeld, omdat daardoor minder materieel tijdig beschikbaar kon worden gemaakt.

Sinds woensdag 10 februari hebben NS en ProRail de dienstregeling gecontroleerd verder opgeschaald met de getrapte toevoeging van intercityverbindingen. Op donderdag 11 februari hebben NS en ProRail de dienstregeling ten opzichte van woensdag verder opgeschaald met meer Intercity's en internationale treinen. Vanaf vrijdag 12 februari rijden de ingezette Intercity's meer kilometers en leggen deze weer hun oorspronkelijke route af. Op zaterdag 13 en zondag 14 februari is een LUD gereden met 80% van de normale dienstregeling en vanaf maandag 15 februari beogen de treinen weer de reguliere Corona-dienstregeling te rijden.

Het doel is gedurende de gehele periode van winterweer telkens geweest om – gegeven de beschikbaarheid van infrastructuur en materieel – de op dat moment meest uitgebreide dienstregeling te rijden die zo veilig, betrouwbaar en voorspelbaar mogelijk was om reizigers op hun bestemming te brengen en steeds meer capaciteit toe te voegen voor noodzakelijke reizigers. ProRail en NS stonden daarbij een gefaseerde opschaling voor, omdat hun ervaring leert dat een te snelle opschaling risico's met zich meebrengt op te onbetrouwbare uitvoering van de dienstregeling met alle risico's van dien voor de reizigers.

#### *Regionale vervoerders*

Ook regionale vervoerders ondervonden grote hinder van het winterweer. Vanwege de hevige sneeuwval en wind was de spoorinfrastructuur op zondag 7 februari niet beschikbaar en kon ook op de regionale lijnen het treinverkeer nauwelijks rijden. Op maandag reden regionale vervoerders daar waar mogelijk op delen van hun trajecten. In de loop van de week werden steeds meer treinen toegevoegd aan de dienstregelingen van de regionale vervoerders. Op donderdag reden de meeste regionale vervoerders weer een normale volledige dienst en de overige vervoerders vanaf vrijdag.

#### *Spoorgoederenvervoer*

De extreme weersomstandigheden hebben ook voor het spoorgoederenvervoer tot grote overlast geleid. Vooral op de Rotterdamse havenspoorlijn – een van de belangrijkste tracés voor het spoorgoederenvervoer – en op de aansluitende sporen van en naar emplacementen en bedrijven en op de emplacementen zelf (waaronder Kijfhoef) waren veel problemen met dichtgesneeuwde sporen, vastgevroren wissels en sneeuwduinen. Ook op de hoofdroutes van en naar de Duitse (Betuwe-route) en Belgische grens waren de problemen navenant. Op een gemiddelde dag rijden er zo'n 125 goederentreinen van en naar de Rotterdamse haven. Door de hinder op het spoor als gevolg van het weer reden er op het spoor maar twee tot drie goederentreinen per dag, gedurende de eerste dagen van de afgelopen week.

ProRail heeft met man en macht geprobeerd om de sporen weer operationeel te krijgen, waarbij afstemming is geweest met de goederensector over de prioriteiten van de goederenvervoerders. Naast de eigen incidentenbestrijding en ploegen van aannemers heeft ProRail daarbij ook dankbaar gebruik mogen maken van medewerkers van goederenvervoerders. De emplacementen in de Rotterdamse haven zijn inmiddels weer bereikbaar. Zo ondervindt het doorgaande verkeer op de Havenspoorlijn geen belemmeringen meer en zijn ook de beperkingen op Botlek, Pernis en Waalhaven Zuid zo goed als voorbij. Op emplacement Kijfhoek is het heuvelen en rangeren inmiddels weer beperkt mogelijk.

ProRail heeft het onderhoud in het weekend van 13 en 14 februari op de Havenspoorlijn overigens uitgesteld, zodat het goederenvervoer door kan gaan.

#### *Evalueren om te leren*

NS en ProRail hebben ter voorbereiding op het winterse weer zoveel mogelijke voorbereidingen getroffen, met het (controleren en) aanzetten van de wisselverwarmingen en anti-icing installaties, het inzetten van sneeuw- en (extra) storingsploegen en het paraat houden van wegsleeplocomotieven. De afgelopen jaren is hiermee veel ervaring opgedaan met het winterweerprogramma en alle maatregelen die in dat kader genomen zijn<sup>2</sup>.

ProRail en NS hebben als beleid om na grote verstoringen en situaties als deze een evaluatie op te stellen naar de impact op reizigers- en goederenvervoerders. Uiteraard ga ik met ProRail, NS en reizigersorganisaties in gesprek over deze evaluatie, waarbij het van belang is om te kijken naar de vraag met welke keuzes zo snel mogelijk weer tot volledig herstel van de treindienst kan worden gekomen, wat daarbij de afwegingen zijn om voor een LUD dan wel eerst voor een sprinterdienst te kiezen, en wat de technische grenzen van infrastructuur en materieel (inclusief emplacementen) zijn. Daarbij besef ik dat keuzes noodzakelijk zijn en dat niet alles tegelijk kan.

#### *Drukke in de treinen*

Door bovengeschetste problematiek hebben zich de afgelopen week situaties voorgedaan waarin de treinen druk waren. NS geeft aan op dinsdag 37 meldingen van te drukke treinen te hebben ontvangen, op woensdag 18, en afgelopen donderdag 2. De meldingen die NS hierover heeft ontvangen hebben voornamelijk betrekking op treinen van en naar de grote steden en knopen in de Randstad (Amsterdam, Rotterdam en Schiphol).

NS en ProRail hebben zich ingezet om de dienstregeling zo snel mogelijk verder op te schalen. Daarmee is het aantal volle treinen afgenomen. NS blijft daarbij de drukte nauwgezet monitoren.

#### *Tot slot*

Ik wil graag alle medewerkers van ProRail, (goederen)vervoerders en aannemers bedanken die zich de afgelopen week hebben ingespannen om de hinder van het winterweer op het spoorvervoer zoveel mogelijk te beperken. Veel van hen hebben daarbij lange dagen gemaakt, en vaak ook buiten in de kou moeten werken.

Ondanks hun onaflatende inspanningen hebben reizigers en goederenvervoerders de afgelopen week hinder ondervonden van het winterweer. Het omgaan met extreem weer zal ook de toekomst altijd een uitdaging blijven. Daarom is het van belang dat verstoorde situaties zoals deze worden geëvalueerd om waar mogelijk lering te trekken en daarmee nog beter gesteld te staan voor de toekomst. Ik zal uw Kamer uiteraard informeren over de uitkomsten van de evaluatie en de lessons learned.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

---

<sup>2</sup> Zie o.a. Kamerstuk 29 984, nrs. 418, 525, 608, 636, 668, 693 en 729.