Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de staatssecretaris
De heer drs. S.P.R.A. van Weyenberg
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	2 december 2021	Behandeld door	
Ons kenmerk	VT20170018-1546735203-2646		
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Update voortgang aanbevelingen winterevaluatie		

Geachte heer Van Weyenberg,

Raad van Bestuur

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Afgelopen zomer hebben ProRail en NS uw voorgangster het evaluatierapport van ProRail en NS aangeboden, waarin de gevolgen op het spoor van het uitzonderlijke winterweer op 7 februari 2021 en de daarop volgende dagen zijn geëvalueerd. Op 30 juni 2021 is dit rapport aan de Kamer verzonden. ProRail en NS hebben met u afgesproken u te informeren over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport. De aanbevelingen van de gezamenlijke evaluatie zijn ondergebracht in vier werkstromen. In deze brief geeft ProRail een update over de voortgang van de werkstromen 1 (winterbestendigheid infrastructuur in relatie tot de dienstregeling), 2 (voorbereiding wintergesch kt maken wissels) en 4 (wintervoorbereiding operatie). NS rapporteert in een eigen brief over de voortgang van werkstroom 3 (winterhardheid materieel). Daarnaast gaan we in op de uitvoering van de Motie Grinwis van de ChristenUnie en reguliere wintervoorbereiding.

Winterweer op het spoor
Winters weer treft ons land een aantal keer per jaar. Afhankelijk van de omstandigheid heeft het treinverkeer daar in meer of mindere mate last van. ProRail probeert tijdens winterse omstandigheden het spoor zo veel mogelijk veilig berijdbaar te houden met zo min mogelijk hinder voor reizigers en verladers. ProRail staat daartoe in contact met alle vervoerders, aannemers en andere stakeholders. De omstandigheden voor het vervoer op het hoofdrailnet zijn anders dan die op de regionale lijnen en beiden verschillen ook weer van de goederencorridors/ emplacementen. Zo zagen we in de uitzonderlijke week in februari dat op verschillende regionale lijnen het treinverkeer vaker doorgang vond en/ of relatief snel opstartte. Het goederenverkeer ondervond grote hinder. Op het hoofdrailnet heeft het treinverkeer een aantal dagen stilgelegen en is daarna stapsgewijs weer hersteld.

Hieronder schetsen wij hoe ProRail voor alle vervoerders verbeteringen heeft doorgevoerd en met alle partners bij volgend winters weer al het treinverkeer zo veel mogelijk op een veilige manier doorgang wil laten vinden.

Samenvatting
Om de effecten van winterse omstandigheden op het spoor te verkleinen, heeft ProRail onderstaande verbeteringen gerealiseerd voor komende winter:

- Het winterklaar maken van de wissels is verbeterd door uitbreiding van de wisselverwarmingsinspectie en betere storingsregistratie.
- De administratie van de voor verschillende dienstregelingen inclusief toegang tot emplacementen noodzakelijke wissels is geactualiseerd (ook de wissels op de opstel- en onderhoudslocaties) en in een proces geborgd.
- Bij grote hoeveelheden storingen prioriteren regionale regieteams het storingsherstel vanuit een landelijk kader. Cruciale wissels op opstel- en onderhoudslocaties gaan mee in de prioritering van storingsherstel.

- Voorafgaand aan de besluitvormingsoverleggen wordt de informatie gestructureerd opgehaald, met als doel tot beter onderbouwde besluiten te komen.
- Er is een proces beschreven in welke stappen vanuit een situatie van niet rijden het treinverkeer weer kan worden hervat.
- Beter betrekken van regionale vervoerders, goederenvervoerders en vervoerende aannemers op de dag voorafgaand aan winterweer.
- De winterinstructie voor medewerkers is verbeterd. Op 24 november jl. is een geslaagde ketenbrede winteroefening inclusief hierbovengenoemde verbeteringen gehouden. In december wordt geoefend met de inzet van regionale regieteams voor het storingsherstel.

De 100% wisselverwarmingsinspectie die in oktober is afgerond, liet zien dat er nog herstelacties nodig zijn. Met het aantal werkende wisselverwarmingen is het nog onzeker of er een landelijk uitgedunde dienstregeling (LUD) gereden kan worden bij extreme winterse omstandigheden. Om dit risico te verkleinen zijn er herstelacties in gang gezet. Daarbij geeft ProRail samen met de aannemers prioriteit aan de wissels die cruciaal zijn om een LUD dienstregeling van NS te rijden. Mocht er winters weer optreden voordat de cruciale herstelacties zijn uitgevoerd, dan treedt ProRail in overleg met aannemers om die plekken sneeuwvrij te houden middels sneeuwploegen. Net als voor de reizigercorridors zijn ook voor de goederencorrdidors herstelacties nodig en in gang gezet en daarnaast aanvullende beheersmaatregelen genomen.

De kans op het type winterweer zoals in februari 2021 blijft, maar situaties met minder extreme winterse omstandigheden komen vaker voor. Veel verbeteringen die voor komende winter zijn doorgevoerd helpen bij deze minder extreme omstandigheden. Het effect zal naar verwachting merkbaar zijn in het sneller hervatten van de reguliere dienstregeling. Om bij extreem winters weer het treinverkeer op te starten en/ of op gang te houden, is het noodzakelijk om één of meerdere scenario's te ontwikkelen waarbij met minder beschikbare infra (wissels) een verder afgeschaalde dienstregeling gereden kan worden (zie werkstroom 1). ProRail werkt hard om deze verbetering in de winter 2022-2023 toe te kunnen passen.

Werkstroom 1: reductie kerninfrastructuur in relatie tot afgeschaalde dienstregeling
Bij de uitzonderlijke, winterse omstandigheden in februari was het niet mogelijk om het minimum aantal wissels (kerninfrastuctuur 3) dat nodig is voor het rijden van de landelijk uitgedunde dienstregeling van NS en wensen van regionaal en goederenvervoer werkend te houden. Dit belemmerde de uitvoering van de treindienst in hoge mate. Cruciale emplacementen - die nodig zijn voor het opstellen en onderhoud - waren géén onderdeel van deze infrastructuurfase, terwijl dit wel noodzakelijk was. Deze verbeterstap richt zich op het beschikbaar hebben van één of meerdere scenario's, waarin de kerninfrastructuur zo ver mogelijk gereduceerd wordt voor een (minimale) dienstregeling van personen- en goederenvervoer. Het geeft de operatie extra mogelijkheden om bij extreem weer (ook bij opstart vanuit niet-rijden) minder kerninfrastructuur (wissels) te gebruiken, zodat beschikbare herstelcapaciteit gericht kan worden ingezet op storingsherstel van de belangrijkste assets. De ontwikkeling hiervan loopt op planning en er is een eerste landelijke uitwerking gemaakt die nu verder onderzocht wordt. Ook zijn de cruciale wissels op emplacementen (dit zijn Niet Centraal Bediende Gebieden) die rangeerterreinen, opstel-/ onderhoudslocaties en goederenterminals bereikbaar houden inzichtelijk gemaakt. Bijvoorbeeld om materieel op te kunnen stellen en goederentreinen samen te stellen. Zoals in het evaluatierapport van ProRail en NS aangegeven, heeft deze verbeterstap een langere doorlooptijd en is het niet haalbaar dit voor komende winter te realiseren. De gedetailleerde uitwerking van dit veelomvattende vraagstuk dient eerst intern en daarna extern met alle vervoerders afgestemd te worden. Hierbij komen we voor lastige keuzes te staan, waarbij concessies gedaan moeten worden in de be- en bijsturingsmogelijkheden tijdens winterse omstandigheden. Naast de vervoerders worden ook Reizigersorganisaties en IenW betrokken. De verwachting is dat deze verbetering vanaf de winter 2022-2023 geëffectueerd zal worden.

Werkstroom 2: optimalisatie voorbereidende maatregelen met betrekking tot wissels
In de week van februari ‘21 bleek de infrastructuur niet opgewassen tegen de uitzonderlijke, winterse weersomstandigheden. In vergelijking met reguliere winterse dagen was het aantal storingen (met name aan wissels) zo hoog dat bedrijfsprocessen van ProRail en vervoerders ontregeld raakten. Het prioriteren van herstelwerkzaamheden verliep moeizaam.

Deze winter is ingezet op het:
1. oplossen van problemen met wisselverwarming voorafgaand aan de winter, dit wordt verderop nader toegelicht;
2. eenduidig,volledig en uniform inspecteren van alle wisselverwarmingen (verbeterpunten vanuit winterevaluatie zijn hierin meegenomen);
3. het beter rapporteren over het herstel van de manco’s uit de inspectie;
4. verbeteren van connectiviteit van de wisselverwarmingsinstallaties ten behoeve van bediening en monitoring;
5. tijdig instellen van de juiste hoogte van de wisselverwarming en de borging hiervan;
6. verhogen van de kwaliteit van storingsregistratie.

Onze verwachting is dat bovenstaande activiteiten bijdragen aan het verlagen van het aantal storingen en beter anticiperen in de bijsturing. ProRail en de spoorse partijen ondersteunen daarbij de gecontracteerde aannemers op de belangrijkste delen van onze spoorinfrastructuur als extreme winterse omstandigheden zich voordoen. Het doel is om de (afgeschaalde) dienstregeling voor zowel reizigers- als goederenvervoer mogelijk te maken. Voor de winter 2022-2023 optimaliseert ProRail haar processen verder.

Afgelopen winter is gebleken dat de wisselverwarming op gas meer gestoord heeft dan de elektrische variant. Het effect was dat er meer herstelcapaciteit nodig was dan beschikbaar op dat moment, waardoor niet alle wissels operationeel bleven. Elektrische wisselverwarming is de meest effectieve maatregel om de winterse robuustheid te verbeteren en tevens veel duurzamer. ProRail vervangt de gasgestookte wisselverwarming aan het eind van haar levensduur door elektrische wisselverwarming. ProRail gaat in gesprek met IenW of hier een versnelling wenselijk en mogelijk is.

<u>Uitkomst 100%-inspectie wisselverwarming</u>
In Nederland zijn er circa 7.000 wissels, waarvan circa 5.000 voorzien van wisselverwarming. In oktober 2021 is alle wisselverwarming op uniforme wijze geïnspecteerd, waarbij de wisselverwarming is getest en risico’s ten aanzien van de werking in kaart zijn gebracht.
De 100%-wisselverwarmingsinspectie is een momentopname die we voorafgaand aan elke winter uitvoeren. Gedurende de winter gaan we door met inspecteren en zo nodig nemen we mitigerende maatregelen, zoals het inzetten van extra sneeuwploegen. Ook tijdens de winter blijven er werkzaamheden aan het spoor plaatsvinden, waarbij soms ook aan wissels wordt gewerkt. Na afronding van deze werkzaamheden wordt de wisselverwarming voorafgaand aan ingebruikname opnieuw getest. Eventuele restpunten worden dan ook verholpen. Desondanks kunnen we nooit geheel voorkomen dat wisselverwarmingsinstallaties in storing raken of defect gaan tijdens winterse omstandigheden.

<u>Reizigersvervoer</u>
Op basis van de uitkomst van de wisselverwarmingsinspectie concluderen we dat er nog herstelacties in de komende periode nodig zijn om de wisselverwarming voor de reizigerscorridors voldoende te laten functioneren om een landelijk uitgedunde dienstregeling (LUD) te rijden. Hierbij prioriteren we de cruciale wissels die nodig zijn voor de LUD dienstregeling. Sommige herstelacties zijn eenvoudig en snel uit te voeren, andere zijn complex en meer tijdrovend. Vanzelfsprekend

bewaken we de voortgang van deze herstelacties. Om de verdere (rest)risico's zoveel mogelijk te beperken, hebben we onderstaande beheersmaatregelen genomen:

- het op afstand uitlezen en monitoren van wisselverwarmingskasten voorafgaand aan en tijdens winters weer;
- gerichte inzet van extra sneeuwploegen gedurende winterse dagen;
- en indien nodig het handmatig inschakelen van installaties.

Goederenvervoer

Voor het traject Kijfhoek - Zevenaar functioneert de wisselverwarming na enkele herstelacties naar behoren. Voor het traject Maasvlakte - Kijfhoek ligt dit anders: de helft van de wisselverwarming functioneert naar behoren. De winterevaluatie heeft geleid tot een vervangingsstrategie voor 44 wisselverwarmingskasten (hierin bevindt zich de technische installatie om de wisselverwarmingen aan te sturen) die door vervoerders als logistiek meest belangrijk worden gezien. Als gevolg van einde technische levensduur is vernieuwing noodzakelijk. Met de doorlooptijd in aanbesteding, lange levertijden van benodigde onderdelen en uitbreiding van de scope met verwarmingslinten (elektrische wisselverwarming) wordt erop gericht dit voor de winter 2022-2023 gerealiseerd te hebben. Buiten het vervangingsproject van de 44 wisselverwarmingskasten, is vervanging van de overige kasten in de periode van 2024 tot en met 2027 opgenomen in het onderhoudsplan dat ProRail opstelt alsmede de financiering hiervan.
Tevens is ingezet op het zoveel mogelijk functioneel krijgen van de defecte wisselverwarmingskasten voor de winter 2021-2022. Op het A15 tracé zijn ter hoogte van Zevenaar Oost de belangrijkste installaties inmiddels hersteld. Voor het havengebied liggen de installaties er minder goed bij. Herstel werd bemoeilijkt, omdat er een safety alert vanwege aanrakingsgevaar van kracht was en eerst de elektrotechnische gebreken opgelost moesten worden alvorens tot herstel kon worden overgegaan. Momenteel worden er herstelplannen voor de meest cruciale locaties opgesteld, waarna we verwachten dat we vanaf december 2021 meerdere installaties alsnog in de benen kunnen brengen. Mede omdat we afhankelijk zijn van het vernieuwingsproject van de 44 wisselverwarmingskasten, moeten we er rekening mee houden dat niet alle wisselverwarming het doet komende winter. We zijn genoodzaakt om vol in te zetten op aanvullende beheersmaatregelen. Hierbij gaan we samen met vervoerders onderzoeken op welke wijze bij winters weer de logistieke mogelijkheden maximaal beschikbaar blijven.

Onderstaande maatregelen zijn van kracht:

- opstellen plan van aanpak op welke wijze het logistieke proces kan worden ingericht met als doel maximaal goederenvervoer mogelijk te houden met focus op de geprioriteerde routes en de impact van winters weer zo klein mogelijk te houden, waaronder de inzet van een regionaal regieteam voor prioritering van het storingsherstel en gerichte inzet van sneeuwploegen;
- inzet van extra sneeuwploegen op de locaties met het grootste logistieke belang gedurende winterse dagen;
- inzet van spoorkranen met sneeuwborstels en verwarmingswagens, waarmee relatief snel delen van het spoor en wissels sneeuw- en ijsvrij gemaakt kunnen worden;
- inzet van Incidentenbestrijding voor het beschikbaar houden van de blusvoorzieningen in de Rotterdamse havens en sneeuwvrij maken van wissels;
- inzet van personeel van vervoerders voor het sneeuwvrij maken van wissels op de gebieden richting een aantal terminals.

Werkstroom 4: ontzorging operatie op de dag van uitvoering

Ten opzichte van afgelopen winter zijn de volgende verbeteringen doorgevoerd:

a. Er zijn werkafspraken gemaakt, waarbij de landelijk uitgedunde dienstregeling opnieuw beoordeeld wordt als gevolg van infra- en/ of dienstregelingswijzigingen en de dagspecifieke analyse eerder uitgevoerd wordt. Voor de winter 2022-2023 wordt deze werkwijze geformaliseerd.

Daarnaast heeft ProRail samen met vervoerders geïnventariseerd wat de cruciale wissels zijn op Niet Centraal Bediende Gebieden die rangeerterreinen, opstel-/ onderhoudslocaties en goederenterminals bereikbaar moeten houden. Onze ambitie is dit voor start van de winter ook te visualiseren in een viewer, zoals dit inmiddels gedaan is voor de wissels op Centraal Bediend Gebied. Voor komende winter zullen de inzichten uit deze inventarisatie meegenomen worden in het prioriteren van storingsherstel. Let wel: deze wissels komen bovenop het aantal wissels bij de kerninfrastructuurfasen en daarmee wordt de opgave alleen maar groter. Deze inzichten zullen ook meegenomen worden in de uitwerking van werkstroom één.

b/c. Er is een proces ingericht dat kaders biedt voor een betere prioritering van de herstelwerkzaamheden wanneer sprake is van een grote hoeveelheid storingen aan de kerninfrastructuur. Daarin zijn (landelijke) richtlijnen ontwikkeld voor herprioritering van storingen als bijgestuurd moet worden. Ook kunnen regionale regieteams op de (hoofd)VL-posten ingezet worden om (regionaal) sturing te geven aan het storingsherstel, zo ook een soortgelijk team voor het goederenvervoer. Hiermee wordt de besch kbare herstelcapaciteit zo optimaal mogelijk ingezet voor storingsherstel. Dit nieuwe proces wordt beoefend in december 2021.

d. De communicatie- en informatievoorziening is verbeterd door regionale vervoerders, goederenvervoerders en vervoerende aannemers meer te betrekken en informeren via informatiesessies op de dag dat het besluitvormingsproces doorlopen wordt. Dit zorgt ervoor dat vervoerders geïnformeerd zijn over de genomen maatregelen.

e. De geïmplementeerde verbeterpunten zijn verwerkt in de winterinstructie. Zowel medewerkers als vervoerders hebben (opnieuw) de winterinstructie gekregen. Op 24 november 2021 is een geslaagde ketenoefening gehouden, waarin aan de hand van een winterscenario ook de verbeteringen van d en f beproefd zijn. Dit helpt de operatie om voorbereid te zijn op winterse dagen.

f. Het beeldvormingsproces in het OCCR-ketenoverleg is verbeterd. Voorafgaand aan het besluitvormingsproces wordt aan de hand van een checklist de status opgehaald, zodat met een volledig beeld het OCCR-ketenoverleg gestart wordt. Ook bij de regionale vervoerders wordt relevante input opgehaald Het effect van deze verbeterstap is te borgen dat besluitvorming gebaseerd wordt op volledige beeldvorming ten aanzien van de risico's en tot beter onderbouwde besluiten te komen.

Motie Grinwis van de ChristenUnie

IenW heeft ProRail gevraagd om de regie te nemen om invulling te geven aan de motie (Kst-20084-936) die door de ChristenUnie is ingediend op 1 juli 2021. In deze motie verzoekt de ChristenUnie om ProRail, NS en regionale vervoerders met elkaar in gesprek te laten gaan om te kijken waar van elkaar geleerd kan worden (bij het sneller opstarten na een grote verstoring van de dienstregeling) en welke werkprocessen verbeterd kunnen worden.
Naar aanleiding van de motie plant ProRail (themagerelateerde) workshops in waarin NS en regionale vervoerders uitgenodigd worden om kennis te delen en vast te stellen of (en zo ja welke) verbeteracties mogelijk ingezet kunnen worden om werkprocessen aan te passen. ProRail is daarnaast gestart met een interview met Rover om bij hen op te halen welke verbeterthema's zij vanuit hun expertise zien.

Reguliere wintervoorbereiding

Een goede voorbereiding op het winterseizoen is cruciaal. De afgelopen jaren heeft ProRail in gezamenlijkheid met NS de maatregelen voor de winter uitvoerig voorbereid, geëvalueerd en verder doorontwikkeld. Ondanks dat hebben we vorige winter wederom ervaren dat de prestaties van de gehele spoorsector sterk afhankelijk zijn van de impact van weersomstandigheden.

Voor komende winter heeft ProRail gefocust op het aanscherpen waar nodig, consolideren van het reeds bestaande pakket aan maatregelen en implementeren van genoemde verbeterpunten. Zo zijn bestaande maatregelen als alertering en monitoring, besluitvorming, anti-icing, sneeuwvrije

perrons & begaanbare looppaden en de wegsleepdienst wederom voorbereid, maar ook nieuwe maatregelen vanuit de evaluatie. Onze belangrijkste opgave nu is het vasthouden van discipline in de voorbereiding, en operationele scherpte, alertheid en rolvastheid tijdens winterse periodes. Dit doen we samen met onze partners door middel van herziene instructies, landelijke en regionale winterchallenges, ketenbrede oefeningen en systeemoefeningen.

Helaas kunnen we hinder door winters weer ook voor komend jaar niet uitsluiten. Hoe extremer de omstandigheden, hoe moeilijker het wordt om het spoor veilig berijdbaar te houden. Dat neemt niet weg dat we door de verbetermaatregelen beter gesteld staan voor winters weer. ProRail spant zich met de vervoerders en andere partners maximaal in om overlast tijdens winterse omstandigheden zo veel mogelijk te beperken. Daarbij is goede samenwerking, ketencommunicatie en juiste informatie aan vervoerders en reizigers onontbeerlijk.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur,

John Voppen
CEO

CC: afschrift naar Chief Executive Officer, mevrouw drs. M.E.F. Rintel