



TNT Post
Port betaald
Port payé
Pays-Bas

GESCAND

.13 AUG. 2012



Locor
van A. Frenckes
Postbus 20906
2500 EX Den Haag



M12TT 2500EX906





NS

Corporate Communication

Hoofdkantoor
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Aan de vertegenwoordigers van
organisaties in het LOCOV

Datum 8 augustus 2012
Ons kenmerk CC/PA/eac-625
Onderwerp Herfst maatregelen 2012

Telefoon 030 - 235 93 29
Telefax 030 - 235 61 93
E-mail ernst.cramer@ns.nl

Geachte Dames en Heren,

Via deze brief wil ik u, mede namens ProRail, informeren over de maatregelen die NS en ProRail willen nemen tijdens de aankomende herfst. Doel van deze maatregelen is onze reizigers een betrouwbare en voorspelbare dienstregeling te bieden tijdens de herfst en hinder als gevolg van herfstomstandigheden te beperken.

Alvorens vooruit te kijken naar de herfstmaatregelen van 2012 blik ik kort terug op de herfst van 2011. Tenslotte zal ik aangeven wat u verder van ons kunt verwachten in de aanloop naar de herfst.

Herfstmaatregelen 2011

Tijdens de herfst van 2011 hebben NS en ProRail onder regie van het gezamenlijke Seizoensvoorbereidingsteam een pakket aan maatregelen getroffen. Uit de evaluatie is gebleken dat deze herfstaanpak succesvol is. Het pakket bevatte de volgende 4 hoofdmaatregelen:

1. Extra (reserve) materieel

Naast het benodigde (geplande) materieel is er extra materieel beschikbaar gesteld tijdens de herfst voor betere handhaving van de vervoerscapaciteit bij eventuele uitval van materieel. Hierbij is bewust gekozen voor robuust materieel waar veel ervaring mee is (Mat'64, DDM1).

Uitkomst evaluatie: Reserve carrousel is gedeeltelijk ingezet en daarmee is behoefte aan extra reservematerieel bevestigd.

2. Gladheidsbestrijding

Gladheid heeft invloed op tractie en remmen van treinen. Machinisten passen hun rij- en remgedrag daar op aan met als gevolg dat rijtijden langer worden tijdens de herfst. Sandite (aanbrengen van een soort stroef makende gel op de spoorstaven) is een maatregel om gladheid als gevolg van herfst specifieke omstandigheden te beperken en

daarmee de betrouwbaarheid en de voorspelbaarheid van de dienstregeling te vergroten. Het effect van Sandite is tweeledig; enerzijds minder feitelijke gladheid en anderzijds een psychologisch effect bij machinisten.

Gezien de positieve ervaringen met 'Sandite' in de afgelopen jaren, is in 2011 besloten het gebruik van Sandite te verbreden (meer installaties, meer locaties en ruimhartiger toepassen). Sandite wordt voornamelijk ingezet op trajecten die in de jaren daarvoor gevoelig zijn gebleken voor gladde sporen. Tijdens de herfst reden 8 reizigerstreinen met Sandite-installatie in een vaste omloop om voor ochtend- en avondspits Sandite aan te kunnen brengen op specifieke trajecten. Daarnaast was een locomotief met Sandite-container beschikbaar voor extra inzet.

Uitkomst evaluatie: De Sandite campagne is goed verlopen, het daadwerkelijke effect op gladheid blijft lastig te bepalen. Sandite zal gladheid nooit volledig reduceren.

3. Focus op vertrekproces

Ondersteuning bij het vertrekproces is gericht op het punctueler vertrekken van treinen, voornamelijk op de aandacht trajecten. Op tijd vertrekken draagt bij aan een betrouwbare aankomst volgens dienstregeling en beter haalbare aansluitingen. Om tijdig te vertrekken wordt de hoofdconductor op het perron ondersteund door station medewerkers. Zij kunnen inspringen op servicevragen van reizigers, waardoor de hoofdconductor zich kan focussen op het vertrekproces. Iedere Productie-Eenheid kende haar eigen Herfstambassadeur die invulling en sturing gaf aan deze herfstmaatregel.

Uitkomst evaluatie: Het huidige vertrekproces biedt mogelijkheden voor verbetering die bijdragen aan de prestaties in de herfst. De aanpak tijdens de afgelopen herfst is echter niet merkbaar effectief is gebleken. Het verbeteren van de vertrekpunctualiteit vraagt wellicht om een meer gerichte aanpak, die niet alleen van toepassing is tijdens de herfst.

4. Dienstregeling wijzigen op kritische trajecten

Tijdens de herfstperiode (wijzigingsblad oktober) zijn in de dienstregeling op een aantal kritische herfsttrajecten beperkte wijzigingen (max. 2 min.) doorgevoerd. Dit zijn de trajecten waarvoor de laatste jaren feitelijk is gebleken dat de geplande rijtijd tijdens de herfst niet haalbaar was. Door realistische rijtijden te hanteren verhogen we de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van ons product richting reizigers. Tevens verminderen we de kans op landelijke herfsthinder als gevolg van het 'uitwaai-effect' door eventuele vertragingen te isoleren op de herfsttrajecten.

Uitkomst evaluatie: Het toepassen van wijzigingen in de dienstregeling is effectief gebleken. De punctualiteit op de herfsttrajecten was fors hoger dan in voorgaande jaren en ook het aantal gehaalde aansluitingen is toegenomen. Klanten ondervinden daardoor minder herfsthinder. Gedurende heel 2011 was overigens sprake van een betere punctualiteit dan in 2010, te verklaren door verschillende factoren. Uit de herfstevaluatie komt naar voren dat ook de wijzigingen in de dienstregeling tijdens de herfst daar aan bij hebben gedragen.

In onderstaande tabel zijn de prestaties van de herfsttrajecten in 2011 en 2010 vermeld.

Serie	van	naar	2011	2010	Vershil
4400	Nijmegen	s-Hertogenbosch	77,9%	77,3%	0,6%
4400	s-Hertogenbosch	Nijmegen	87,4%	78,8%	8,7%
5600	Amersfoort	Zwolle	82,3%	75,8%	6,5%
5600	Zwolle	Amersfoort	77,0%	74,7%	2,4%
3000	Arnhem	Utrecht	88,1%	70,1%	18,0%
3000	Utrecht	Arnhem	78,4%	45,8%	32,6%
3100	Arnhem	Utrecht	91,0%	72,1%	18,8%
3100	Utrecht	Arnhem	91,3%	68,0%	23,4%
7500	Ede	Arnhem	93,3%	71,9%	21,5%
2100	Roosendaal	Vlissingen	89,8%	72,7%	17,1%
2100	Vlissingen	Roosendaal	90,6%	89,1%	1,5%
12100	Roosendaal	Vlissingen	88,3%	71,2%	17,1%
12100	Vlissingen	Roosendaal	84,5%	87,4%	-2,9%
6400	Weert	Eindhoven	88,5%	88,0%	0,5%
9600	Deurne	Eindhoven	93,7%	80,3%	13,5%
9100	Zwolle	Groningen	79,2%	72,3%	6,9%
9100	Groningen	Zwolle	92,0%	79,0%	13,0%

Op het enige traject waar t.o.v. 2010 geen verbetering te zien is (12100 Vl-Rsd) hebben we de voorgenomen extra rijtijd niet kunnen realiseren in de dienstregeling, doordat eerder vertrek vanuit Vlissingen niet mogelijk was zonder de aansluiting vanaf de boot te verbreken. De relatief nog grotere verbeteringen op het traject Arnhem-Utrecht komen voor een belangrijk deel voort uit de verbeterde infrastructuur rondom Arnhem.

Herfstmaatregelen 2012

Voor de herfst van 2012 hebben NS en ProRail wederom een pakket aan maatregelen getroffen. Uitgangspunt daarbij is het voortbouwen op de succesvol gebleken aanpak van afgelopen jaar. Tegelijkertijd is besloten om naast de focus op punctualiteit ook de aandacht voor veiligheid tijdens de herfst te vergroten. Die aandacht is met name gericht op de materieeltypen ICM-III en SGM (materieeltypen die gevoeliger zijn voor glijden) en plaatsen binnen de infrastructuur met een hoger risicoprofiel.

1. Dienstregeling wijzigen op kritische trajecten

Vergelijkbaar met vorig jaar zullen tijdens de herfstperiode (wijzigingsblad oktober) op een aantal kritische herfsttrajecten beperkte wijzigingen (max. 2 min.) worden doorgevoerd in de dienstregeling.

Serie	Traject	Vertrek		Aankomst		Extra rijtijd	Opmerking
		was	wordt	was	wordt		
4400	Nijmegen - 's-Hertogenbosch	.23/.53	.22/.52			+1	
	's-Hertogenbosch - Nijmegen	.19/.49	.19/.49	.06/.36	.06/.36	+1	extra rijtijd door andere verdeling: kortere stop Oss
3000	Utrecht - Arnhem			.29/.59	.31/.01	+2	
	Arnhem - Utrecht	.01/.31	.59/.29			+2	
3000 (variant)	Utrecht - Arnhem	.23/.53	.23/.53	.59/.29	.59/.29	+0	aansluiting met Syntus 's avonds in reisplanner behouden, maar krap
	Arnhem - Utrecht			.07/.37	.08/.38	+1	
3100	Utrecht - Arnhem			.14/.44	.16/.46	+2	
	Arnhem - Utrecht			.22/.52	.23/.53	+1	
7500	Ede - Arnhem			.22/.52	.24/.54	+2	
	Arnhem - Ede	.07/.37	.05/.35			+2	
12100	Roosendaal - Vlissingen			.48	.50	+2	
	Vlissingen - Roosendaal			.11	.13	+2	
6400	Weert - Eindhoven	.02/.32	.01/.31			+1	t.b.v. meer afstand tot IC
5600	Amersfoort - Zwolle			.08/.38	.09/.39	+1	
	Zwolle - Amersfoort	.19/.49	.18/.48			+1	
9100	Groningen - Zwolle	.31	.30			+1	
	Zwolle - Groningen			.28	.29	+1	
700	Zwolle - Groningen			.52	.53	+1	
10700	Zwolle - Leeuwarden			.53	.54	+1	
7000	Apeldoorn - Enschede	.08/.38	.08/.38	.25/.55	.25/.55	+0	andere verdeling, daardoor tot Aml +1 extra rijtijd

Hieronder een toelichting bij de wijzigingen in de dienstregeling:

- Op vrijwel alle plekken waar de dienstregeling is gewijzigd, blijven bestaande aansluitingen behouden. In Arnhem zijn 2 van de 4 aansluitingen vanaf Syntus-treinen in de richting van Utrecht behouden. Deze treinen (treinserie 3100) hebben in Utrecht vervolgens planmatig een latere aankomst om tegemoet te komen aan de benodigde extra rijtijd in de herfst. De gevolgen van een latere aankomst in Utrecht zijn in dit geval voldoende beheersbaar. Voor treinserie 3000 is er geen mogelijkheid om later aan te komen in Utrecht. Tevens heeft een eventuele vertraging van deze serie grotere gevolgeffecten voor overstappen in Utrecht en Amsterdam evenals de treinenloop op deze knopen. Daarom zal deze serie wél 2 minuten eerder uit Arnhem vertrekken. Hiermee gaat de aansluiting voor de reizigers uit de Achterhoek voor deze serie verloren. In de superdaluren (wanneer serie 3100 en/of de Syntus-treinen vanaf Doetinchem niet rijden) zou bij een eerder vertrek van serie 3000 de reistijd met 30' toenemen. Om dit negatieve effect voor de reizigers te beperken, blijft in die gevallen de huidige vertrektijd voor serie 3000 en daarmee de aansluiting met Syntus gehandhaafd. De geplande aankomsttijd in Utrecht wordt in deze situatie 1 minuut later. Door minder zwaar belaste treinen en lagere frequenties zijn voor NS de eventuele vertragingseffecten in een dergelijke situatie beter beheersbaar. Met dit gemengde voorstel komen wij naar onze mening tot een evenwichtige oplossing, waarbij zo goed mogelijk recht wordt gedaan aan zowel de overstapmogelijkheden in Arnhem als aan de landelijke betrouwbaarheid van onze dienstverlening.
- Bij het bepalen van de aanpassingen in de dienstregeling is in verschillende gevallen sprake van een spanningsveld tussen het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstregeling en het behouden van aansluitingen. Als gevolg daarvan is in enkele gevallen gekozen geen of minder extra rijtijd toe te voegen ten gunste van aansluitingen met andere vervoerders. Voorbeeld daarvan is de intercity vanaf Vlissingen naar Roosendaal, die niet eerder zal vertrekken om daarmee de huidige aansluiting van reizigers vanaf de veerboot te kunnen behouden.

- In de gevallen waar de extra rijtijd gecreëerd wordt door een latere aankomst, komt de extra speling tussen het voorlaatste en laatste station. Indien geen sprake is van gladheid, zal de werkelijke aankomsttijd wat vroeger zijn dan de geplande. Dit sluit aan bij het advies wat u hier vorig jaar over heeft gegeven.
- Wijzigingen in de vertrektijden hebben voornamelijk betrekking op treinseries richting de Randstad. Op deze manier worden aansluitingen op de Randstadknopen zekerder en blijft de impact van eventuele vertragingen op herfsttrajecten zo veel mogelijk geïsoleerd tot die trajecten.
- Zoals bij ieder wijzigingsblad wordt de inzet of opheffing van de voortreinen in de Noordoost intercity (her)overwogen, afgestemd op de benodigde vervoerscapaciteit. Dat betekent dat daar waar een (grotere) reguliere trein voldoende capaciteit biedt, geen extra vleugeltrein ingepland zal worden. Dit komt ten goede aan de robuustheid van de dienstregeling.
- Voor treinseries waar geen of te beperkte mogelijkheden zijn om de benodigde extra rijtijd toe te voegen in de dienstregeling, is tijdig vertrek nog belangrijker voor tijdige aankomst. We zullen specifiek voor die treinseries vertrekondersteuning inrichten. Hiermee hanteren we een meer gerichte aanpak t.a.v. de vertrekondersteuning dan vorig jaar.
- Communicatie richting reizigers en medewerkers over de herfstmaatregelen en specifiek de aanpassingen in de dienstregeling tijdens de herfst op de genoemde trajecten zal tijdig starten en via de reguliere kanalen verlopen. Daarbij zullen we, aansluitend bij uw advies van vorig jaar, gebruik maken van gerichte communicatie. We zullen ons met name richten op reizigers die daadwerkelijk met de wijzigingen te maken hebben. Communicatiemiddelen die we daarbij zullen inzetten zijn e-mail, v-cards, een landingspagina op ns.nl, posters en omroepberichten.

2. Gladheidsbestrijding

Ter bestrijding van gladheid wordt op herfstgevoelige trajecten (bepaald aan de hand van gladheidsmeldingen van machinisten) vanuit acht reizigerstreinen gedurende de gladde periode voor de ochtend- en avondspits Sandite aangebracht. Deze Sanditecampagne is vergelijkbaar in opzet en omvang met vorig jaar. Daarnaast zullen twee aparte Sandite-wagons met locomotieven beschikbaar worden gesteld voor flexibele inzet bij de bestrijding van gladheid die zich voordoet op trajecten die niet structureel behandeld worden.

Vorig jaar liep een eerste pilot met Wiel Rail Conditionering (WRC) op het traject Nijmegen – Zutphen. Dit jaar zal WRC wordt uitgebreid naar het traject Amersfoort – Amsterdam. Het concept van WRC is dat de spoorstaven met een behandeling, die aangebracht wordt vanuit reizigerstreinen, beter geconditioneerd worden. De oorspronkelijke doelstelling van WRC is geluidreductie. Met het conditioneren van de spoorstaven neemt tegelijkertijd de kans af dat vuil, zoals bladeren, zicht hecht aan de spoorstaven. Dit komt ten goede aan de adhesie in het wiel rail contact, waardoor de kans op glijden afneemt.

3. Veiligheidsmaatregelen

Tijdens de herfst bestaat als gevolg van toenemende gladheid door bladeren in combinatie met vochtig weer een verhoogde kans op het glijden van treinen. Behalve maatregelen ter bestrijding van gladheid, nemen wij ook maatregelen voor glijgevoeliger materieel, zoals ICM-III en SGM. Een belangrijke structurele maatregel bestaat uit het inbouwen van magneetremmen op de ICM-III. Dit zal echter niet worden gerealiseerd voor de herfst van 2012. De inbouw vindt plaats eind 2012. Tot die tijd zullen alternatieve logistieke maatregelen getroffen worden. Dat houdt in dat ICM-III niet solo ingezet zal worden, maar in ieder geval op de herfstgevoelige trajecten

gecombineerd zal worden met een ICM-IV, die wel reeds over magneetremmen beschikt.

Met SGM zal dit najaar een proef gedaan worden met geavanceerde zandstrooi-installaties. Ook bij dit materieel geldt dat, totdat structurele maatregelen gerealiseerd zijn, alternatieve logistieke maatregelen getroffen worden. Op de herfstgevoelige trajecten waar SGM rijdt, zal daarom (ook) ander materieel (SLT, DDAR, Mat'64) worden ingezet. De kans op glijden neemt daarmee af. Bij inzet van ander materieel zal uiteraard rekening gehouden worden met de capaciteitsnormen en rijtijden die van toepassing zijn op die trajecten.

4. **Extra (reserve) materieel**

Evenals vorig jaar is er naast het benodigde (geplande) materieel extra materieel beschikbaar gesteld tijdens de herfst voor betere handhaving van de vervoerscapaciteit bij eventuele uitval van materieel. Hierbij is bewust gekozen voor robuust materieel waar veel ervaring mee is (Mat'64, DDAR).

Naast deze adviesaanvraag in het kader van de herfstmaatregelen, volgt voor de reguliere wijzigingen voor wijzigingsblad oktober nog een aanvullende adviesaanvraag.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en ik kijk uit naar uw advies. Indien u behoefte hebt aan meer toelichting, bieden wij aan om in een sessie met het LOCOV hierover met u in gesprek te gaan.

Graag zie ik uw advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,

bla 

Ingrid Thijssen
Directievoorzitter