

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

20 februari 2006

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPO/U.06.00354

VW-06-02

Onderwerp

stilleggen treinverkeer op 30 december 2005

Geachte voorzitter,

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij gevraagd om een afschrift van mijn antwoord op de brief die ROVER mij op 4 januari 2006 geschreven heeft over het stilleggen van het treinverkeer op 30 december 2005. Ik zend u dit afschrift hierbij toe.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171

Fax 070 - 351 6591

E-mail jelle.landa@minvenw.nl

Internet : www.minvenw.nl

Aan
de voorzitter van ROVER
de heer M. van der Vlis
Postbus 2132
3800 CC AMERSFOORT

Contactpersoon	Doorkiesnummer
J. Landa	070 - 3516799
Datum	Bijlage(n)
20 februari 2006	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.00353	060104 TB/MvdVI/LOCOV
Onderwerp	
stilleggen treinverkeer op 30 december	

Geachte heer Van der Vlis,

In de vroege avond van 30 december 2005 kwam het treinverkeer in grote delen van Nederland tot stilstand. Naar aanleiding hiervan heeft u, mede namens de andere consumentenorganisaties in het Locov, aan NS, ProRail en aan mij een aantal vragen gesteld. In deze brief zal ik uw vragen beantwoorden.

Uw vragen

U stelt vast dat het in 2005 drie keer is voorgekomen dat het treinverkeer door weersomstandigheden en andere complicaties 'plat' kwam te liggen (begin maart en op 25 november was dat ook het geval). U vindt de volledige onbereikbaarheid van belangrijke landsdelen een ernstige zaak. U heeft de indruk dat in het buitenland onder winterse omstandigheden langer wordt doorgereden, met minder stremmingen als gevolg van storingen. U constateert dat zich in Nederland bij sneeuw en wind veel wisselstoringen en materieelstoringen voordoen. U betwijfelt of er een nooddienstregeling bestaat waarbij een basisvoorziening in stand wordt gehouden met zo min mogelijk wisselbewegingen, totdat echt niet meer kan worden gereden. Van een beheerste overgang naar zo'n nooddienstregeling is u niets gebleken. U stelt de volgende vragen:

- a) Zijn uw hierboven geschetste indrukken juist?
- b) Welke diepere oorzaken zijn er voor de kwetsbaarheid van het spoorvervoer bij slecht weer en voor de toename van het aantal keren dat het treinverkeer in belangrijke delen van Nederland om die reden geheel wordt gestaakt?
- c) Welke maatregelen zijn noodzakelijk om uitval van het spoorvervoer bij slecht weer te voorkomen?

Informatie van NS en ProRail

De dagelijkse uitvoering van de treindienst en de problemen die zich daarbij kunnen voordoen zijn in de eerste plaats een zaak van NS en ProRail. Zij zijn dus ook de belangrijkste bron van informatie over de gebeurtenissen van 25 november en 30 december. Op 25 januari hebben zij daarover in de vergadering van het Locov een presentatie verzorgd. Ze hebben daarbij uitgelegd wat de problemen en de oorzaken waren, wat er goed ging in de aanpak en waar nog verbeteringen mogelijk zijn. Voor de beantwoording van uw brief heb ik nog aanvullende gegevens van hen gekregen. In de bijlagen 1 t/m 3 vindt u de belangrijkste informatie die ik naar aanleiding van de ervaringen op 25 november en 30 december van ProRail en NS heb ontvangen.

Antwoorden en conclusies

Mede op basis van de informatie van NS en ProRail kan ik uw vragen als volgt beantwoorden.

- a) Uw indruk dat zich veel storingen aan materieel en infrastructuur hebben voorgedaan is in grote lijnen juist. Uw andere indrukken worden door de in de bijlage 1 t/m 3 gegeven informatie in belangrijke mate genuanceerd.
- b) Er zijn geen algemene oorzaken voor de problemen die zich hebben voorgedaan. Elke situatie stond op zich en had eigen oorzaken. Er zijn omstandigheden waarin doorrijden vanwege weersomstandigheden onmogelijk is.
- c) Er zijn dus ook geen generieke maatregelen, waaronder één nooddienstregeling, te treffen. Wel is vastgesteld dat er ruimte is voor verbeteringen in de aanpak nodig. Ik kom daar in het vervolg van deze brief op terug.

Ik wil daarbij opmerken dat we ons moeten realiseren dat er omstandigheden kunnen zijn, als gevolg van zeer extreem weer of andere fenomenen, waaronder het onmogelijk of te gevaarlijk is om nog te rijden. Het probleem zit dan niet zo zeer in de trein als wel in de omgeving (dreigende instortingen, zwiepende bovenleiding, knakkende bomen, verzakkend spoor, elektrocutiegevaar e.d.). Dit neemt niet weg dat de spoorsector ernaar streeft in zo veel mogelijk gevallen (een deel van) de treindienst te laten blijven rijden.

NS en ProRail hebben lessen getrokken uit de ervaringen van de afgelopen maanden om in de toekomst nog beter te kunnen reageren op extreme weersituaties. Ze hebben geanalyseerd wat er goed en fout is gegaan. De hoofdproblematiek is in het kort:

- Technische robuustheid van infrastructuur en materieel
- Hoge intensiteit van het treinverkeer
- Complexe dienstregeling en complexe inzet materieel en personeel
- Groot aantal betrokken partijen

Op al deze punten lopen verbeterinitiatieven om de bijstuurbaarheid op dagen als 25 november en 30 december te vergroten en betere preventieve maatregelen te nemen.

De spoorsector neemt de volgende verbetermaatregelen:

- Verbetermaatregelen infrastructuur:
 - Verdere verbetering van checks op goed functioneren wisselverwarming
 - Bezien mogelijkheden verbetering wisselverwarming, rekening houdend met sneeuwval en windsnelheid (afweging beter geëquipeerd zijn versus hogere investeringen)
- Verbetermaatregelen treindienst:
 - Ontwikkelen aanvullende scenario's treindienst:
 - verdere differentiatie naar weertype
 - verdieping scenario's naar meerdere niveaus van te bieden treindiensten afhankelijk van beschikbaar materieel/personeel
 - verder verbeteren bijsturing
 - Onderzoek naar gevoeligheid/mogelijke verbeteringen treinmaterieel bij extreme weersituaties (afweging beter geëquipeerd zijn versus hogere investeringen)
- Verbetermaatregelen klantopvang:
 - Nog beter borgen dat de klant in de extreme situatie de beloofde zorg (zie Reizigershandvest) ook echt krijgt:
 - Verbetering informatie aan klanten bij ontregelingen (InfoPlus en andere programma's ter verbetering reisinformatie)
 - Alternatief vervoer
 - Opvang in trein en op station
 - Opvang in het geval dat niet meer gereisd kan worden: beter borgen uitvoering afspraken met VNG over opvang reizigers door gemeenten (individuele gemeenten verzaken)

Op haar verzoek stuur ik een afschrift van deze brief naar de vaste commissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen

Bijlage 1: Informatie over de situaties op 25 november en 30 december

De belangrijkste inzichten over deze dagen zijn als volgt.

- Aan de ontregelingen op genoemde data lagen verschillende oorzaken ten grondslag.
- Hoewel er beide keren problemen waren met weersomstandigheden, waren de situaties heel verschillend. Zo viel er op beide dagen heel verschillende typen sneeuw en was er op 30 december ook sprake van wind.
- Op 25 november waren er ongewoon veel onregelmatigheden. Ook het aantal onregelmatigheden met grote impact, zoals een botsing tussen twee goederentreinen, drie aanrijdingen met een auto of oplegger en een aanrijding met een persoon, was hoger dan normaal. De grotere onregelmatigheden worden beschreven in bijlage 2. Uit deze bijlage blijkt dat de onregelmatigheden zich gedurende de hele dag en in alle regio's voordeden.
- De extreme weersomstandigheden belemmerden een voorspoedig herstel van de verstoringen, doordat monteurs niet snel ter plaatse konden zijn. Door het trage herstel is het dan onontkoombaar dat baanvakken langdurig gestremd zijn, treinen worden opgeheven en de punctualiteit veel lager is dan gemiddeld.
- Bovendien kon het treinpersoneel dat om 15 uur met een dienst moest beginnen niet meer op tijd naar hun startpunt komen.
- De unieke weersituatie, zeer hevige sneeuwval, in samenhang met de diverse aanrijdingen, stroomstoringen en blikseminslagen hadden een dusdanige impact op het spoorstelsel dat bijsturing met een vooraf bedacht scenario niet meer mogelijk was. Er gebeurde teveel in een korte tijd om adequaat bij te sturen en ook detailinformatie geven aan de reiziger was zeer moeilijk. De bijsturing van de treindienst is niet ingericht voor een dergelijke verstoring van de treindienst. Het inzetten van meer mensen heeft in zo'n geval weinig zin, aangezien de ontregeling van het wegverkeer en het overig openbaar vervoer ook dusdanig is dat personeel niet of nauwelijks naar de stations kan komen.
- In bijlage 3 staat meer informatie over wat er gebeurde op 30 december.
- Een verschil met 25 november is dat op 30 december het treinverkeer voornamelijk last had van defecte treinen en wisselstoringen, terwijl op 25 november ook een drietal aanrijdingen en andere incidenten voor ernstige verstoringen zorgden. Ook was op 30 december de situatie op de weg anders, waardoor monteurs wel bij de storing konden komen, en alternatief vervoer met bussen mogelijk was. Een ander verschil is dat op 25 november de punctualiteit al vroeg op de dag erg daalde, waar dit op 30 december pas later op de dag gebeurde. De overeenkomst tussen beide dagen is dat het treinverkeer uiteindelijk in het hele land ernstig verstoord was, doordat sprake was van veel incidenten die elkaar negatief beïnvloedden.
- Op 30 december kon NS anticiperen op een weeralarm van het KNMI en zodoende de reizigers beter tijdig adviseren. Daardoor zijn er veel minder reizigers onderweg blijven steken.
- Omdat de situaties op 25 november en 30 december verschilden, verschillen ook de verbetermaatregelen.

- Deze maatregelen richten zich op de infrastructuur, op het treinsysteem en op de klantopvang. Er zijn veel aangrijpingspunten voor verbetering, zoals in de relatie van treinmaterieel met extreme weersituaties en in de bijsturing.
- Bij zware sneeuwval zijn de wissels het kwetsbaarste onderdeel van de infrastructuur. Wisselverwarming moet ervoor zorgen dat wissels vrij van sneeuw blijven. 30% van de wisselverwarming is elektrisch, 70% is op gas. Wisselverwarming op gas kan uitwaaien. ProRail gaat dit oplossen via elektrische ontsteking van de gasverwarming. Het zou erg duur zijn om alle wissels elektrisch te verwarmen. Zowel NS als ProRail geven aan, dat de bestendigheid van de wissels te maken heeft met een investeringsafweging. ProRail is bezig met innovaties om met aardwarmte te verwarmen. De proeven zien er goed uit. Wisselverwarming lost echter niet alles op, het is ook nodig dat wissels schoon worden gereden. ProRail heeft veel ploegen op de been gehouden de wissels schoon te houden, maar op een gegeven moment was dat niet meer mogelijk.
- Sommige materieeltypen bleken op 30 december gevoelig voor stuifsnegew die mechanische onderdelen inwaaide en vielen in groten getale uit. NS zal hier in de toekomst rekening mee houden.
- NS wil zo lang mogelijk klanten blijven vervoeren. Maar bij twijfel of een trein nog zal aankomen, laat NS de trein niet vertrekken. Men wil niet het risico nemen dat een trein ergens strandt en vervolgens misschien wel urenlang niet bereikbaar is.
- Over de klantopvang heeft NS eenduidige afspraken gemaakt met VNG; in de praktijk is deze uitvoering nog niet bij alle betrokken gemeenten geborgd. Deze uitvoering moet dus nog beter worden geborgd. NS overlegt hierover met betrokken gemeenten.
- Eén nooddienstregeling die geschikt is voor alle situaties, is niet te maken. Per verstoring en per locatie kunnen andere maatregelen nodig zijn. Voor de meeste gevallen zijn scenario's beschikbaar. In een concrete situatie past NS het daarvoor meest geschikte scenario toe. In zeer bijzondere gevallen zijn er geen passende scenario's beschikbaar en berust de afhandeling louter op vakmanschap, creativiteit en improvisatie.
- Uit weerrapporten en –foto's blijkt dat er op 25 november sprake was van slecht weer dat lange tijd stil hing boven Nederland. Daardoor ondervond het verkeer (zowel op de weg als op het spoor) in België en Duitsland veel minder problemen.
- Op 30 december waren de problemen op het spoor in België groter dan in Nederland.

Bijlage 2: Verslag onregelmatigheden 25 november 2005

In totaal zijn er op 25 november 237 onregelmatigheden geregistreerd. De grotere onregelmatigheden staan hieronder samengevat.

Vanaf 4.00 uur geen treinverkeer rond Schiedam als gevolg van losgewaaide dakplaten van het station. Van 6.00 tot 11.00 uur zeer beperkt treinverkeer tussen Rotterdam en Den Haag en geen treinverkeer tussen Rotterdam en Hoek van Holland.

Tussen 8.00 en 11.00 uur vertraging rond Haarlem door kapot gewaaide overwegbomen. Bij Heemstede dreigde een boom om te waaien.

Tussen 8.00 en 11.00 uur minder treinen tussen Alkmaar en Amsterdam. Dakgoten van station Heiloo waren losgeraakt en dreigden op de perrons te vallen.

Vanaf 6.00 uur problemen in de Achterhoek. Door een stroomstoring, vol gesneeuwde wissels en een omgewaaide boom reden er nauwelijks treinen van Syntus van en naar Winterswijk. Vanaf 15.00 uur reden er ook geen treinen meer tussen Zutphen en Hengelo nadat er een stoptrein tegen een omgewaaide boom was gereden tussen Goor en Hengelo.

Vanaf 11.00 uur problemen met sneeuw in de wissels rond Zutphen. Later in de middag vielen er 150.000 voltkabels van NUON op de bovenleiding en op het spoor en viel de spanning weg van seinen, wissels en bovenleiding rond Zutphen. Hierdoor was de rest van de dag geen treinverkeer meer mogelijk.

Om 11.30 uur reed een intercity bij Enschede Drienerlo een auto aan op een overweg. Hierdoor was tot 13.30 uur treinverkeer tussen Enschede en Hengelo ontregeld.

Blikseminslag in de bovenleiding bij Duivendrecht ontregelde het treinverkeer tussen Utrecht en Amsterdam vanaf 12.15 uur. Om 16.30 uur was de bovenleiding hersteld.

Tussen Amersfoort en Apeldoorn reed een intercity om 13.45 uur tegen een verloren aanhangwagen op een overweg. Tevens raakte enkele kilometers verderop een vrachtwagen vast op een overweg. Hierdoor was er geen treinverkeer tussen Amersfoort en Apeldoorn tot 16.00 uur.

Vanaf 14.00 uur grote problemen door sneeuwval rond Hengelo en Bad Bentheim (D). Reizigers van twee treinen naar Berlijn werden in hotels ondergebracht.

Om 15.00 uur botsten twee goederentreinen tegen elkaar bij Utrecht Lunetten. Treinverkeer tussen Utrecht en Geldermalsen en tussen Utrecht en Driebergen was gestremd tot 21.00 uur.

Bij Amersfoort om 16.00 uur een blikseminslag, waardoor er tussen Utrecht en Amersfoort, tussen Utrecht en Baarn en tussen Utrecht en Hilversum geen treinverkeer

mogelijk was. Monteurs konden door files pas om 20.00 uur in Amersfoort komen. Om 21.00 uur is de storing verholpen.

Om 17.50 uur sprong iemand voor de trein bij Delft. Treinverkeer tussen Rotterdam en Den Haag was gestremd tot 20.00 uur.

Om 17.55 uur aanrijding tussen trein en een auto die in de file stil stond op een overweg tussen Nijmegen en Cuijk. Tot 20.00 uur treinverkeer gestremd. Vanaf 21.00 uur werd treinverkeer hier wederom gestaakt wegens bomen in het spoor.

Vanaf 18.00 uur beperkt treinverkeer ten westen van Utrecht als gevolg van een wisselstoring bij Woerden.

Vanaf 19.00 uur problemen door sneeuwval rond Den Bosch, Tilburg en Breda. Tevens omgevallen bomen tussen Breda en Tilburg. Monteurs hadden grote moeite om door de files ter plaatse te komen.

Om 20.00 uur aanrijding tussen twee auto's op een overweg bij Meppel. Geen treinverkeer Meppel – Steenwijk tot 21.00 uur.

Vanaf 22.00 uur geen treinverkeer tussen Bergen op Zoom en Vlissingen door geknapte hoogspanningskabels van Essent over het spoor en de snelweg A58.

Impact op de treindienst

De incidenten staan niet op zichzelf, maar beïnvloeden elkaar, zoals hieronder voor een paar situaties geschetst:

Op het baanvak Amersfoort-Enschede waren twee aanrijdingen in de periode 11:00-16:00 uur waardoor er ook uitval van treinen was op de trajecten Amersfoort-Schiphol en Amersfoort-Amsterdam. De blikseminslag op station Duivendrecht ontregelde van 12:00u tot 16:30u de lijn Amsterdam-Utrecht. Door deze aanrijdingen en blikseminslag ontstonden logistieke problemen bij de vervoerders.

Om 15:00u reden er bij Utrecht twee goederentreinen tegen elkaar waardoor de lijn naar Arnhem en Den Bosch versperd was van 15:00 uur tot 19:30 uur. Om 19:30 uur kon er weer vanuit Utrecht worden vertrokken naar Den Bosch, maar daar waren toen de wissels door hevige sneeuwval niet meer te bedienen. Door de botsing tussen de goederentreinen, de blikseminslag bij Amersfoort en de wisselstoring bij Woerden is er in de periode 15:00 uur tot 20:00 uur geen treinverkeer van en naar Utrecht mogelijk geweest met uitzondering van een incidentele trein in de richting Arnhem, Den Bosch, Amersfoort, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

In het oosten van het land is door problemen met wissels en een gevallen bovenleiding op het spoor Zutphen een groot deel van de dag niet meer te gebruiken. Rond Enschede

zijn door een aanrijding problemen tussen 11.30 en 13.30 uur. Vanaf 14 uur zijn er vervolgens grote problemen door de sneeuw rond Hengelo.

Het mag duidelijk zijn dat als gedurende langere tijd, meerdere belangrijke baanvakken gestremd zijn, en treinverkeer van en naar Utrecht praktisch onmogelijk is, dit grote gevolgen heeft in het hele land. Omleidingroutes vallen weg omdat daar ook stremmingen zijn door onder andere wisselstoringen, treinen en personeel bevinden zich niet meer op de geplande locaties, nieuw personeel kan niet op tijd op hun standplaats komen. Hier komt bij dat ProRail de grootste moeite had om de monteurs bij de storingen te krijgen omdat het wegverkeer was dichtgeslibd. Alles opgeteld levert dit een dermate verstoorte situatie op het spoor, dat ProRail niet meer de mogelijkheden heeft om adequaat bij te sturen.

Bijlage 3: Verslag onregelmatigheden 30 december 2005

Door de meteorologische diensten werd een weeralarm afgegeven voor vrijdag 30 december na 14.00 uur. Er werden allerlei maatregelen getroffen om de gevolgen voor de treindienst zo veel mogelijk te beperken. NS besloot om in ieder geval het splitsen/ combineren waar mogelijk te beperken. Regelmatig werd namens het Railbeleidsteam een weerbulletin uitgegeven. In alle vier de regio's werden plannen gemaakt om zo min mogelijk wissels te bedienen zodat treinen zonder hinder konden passeren. Vanaf 12.00 uur werden de stoptreinen Utrecht - Tiel/Den Bosch v.v. niet meer gesplitst in Geldermalsen. Ook werden maatregelen getroffen om geplande werkzaamheden af te blazen. NS startte vanaf 14.00 uur met een aangepaste dienstregeling. Effectief betekende dat minder treinen tussen Amersfoort en Amsterdam en tussen Utrecht en Rotterdam/Den Haag. Ook werd een reisadvies afgegeven om vanaf 16.00 uur indien mogelijk niet meer per trein te reizen. Ook NS Internationaal en Syntus sloten zich hierbij aan. Vanaf circa 15.00 uur werd een treinserie tussen Amsterdam en Utrecht opgeheven. Na 18.00 uur werden ter voorkoming van wisselstoringen bij de Hemboog en de Gooiboog de rechtstreekse treinen Hoofddorp - Hoorn Kersenboogerd en Utrecht - Almere Oostvaarders opgeheven.

Vanaf ongeveer 18.00 uur ging het in rap tempo bergafwaarts met de treindienst. Kapotte treinen in Delft, Abcoude, tussen Driebergen en Maarn, tussen Leiden en Nieuw Vennep, te Oss en Nijmegen Lent waren hier, evenals wisselstoringen op de Rotterdamse goederenhavenlijn, de Sloehaven, in Delft, Rotterdam Centraal, Lage Zwaluwe, Breda, Kijfhoek en Amsterdam debet aan. Om 19.15 uur werd het treinverkeer van en naar Amsterdam en Rotterdam wegens wisselstoringen gestaakt én omdat deze stations vol stonden met treinen. Vanaf 19.00 uur reden er geen treinen tussen Breda en Gilze-Rijen. NS wist ondanks de slechte omstandigheden na ruim een uur toch vier bussen te krijgen om tussen Breda en Tilburg te gaan rijden.

Om 19.30 uur was het treinverkeer ten westen van de lijn Amersfoort, Utrecht, Eindhoven inmiddels ernstig ontregeld. Rond dat tijdstip volgden nog meer wisselstoringen tussen Woerden en Leiden, tussen Woerden en Oudewater, tussen Schiphol en Hoofddorp, tussen Naarden-Bussum en Weesp en tussen Vleuten en Harmelen. Ook het treinverkeer van en naar Utrecht stagneerde bijna volledig. Vanaf 22.30 uur kwam het mondjesmaat weer op gang. Op diverse plaatsen ontstonden sein- en overwegstoringen door pekel op overwegen.

Later (globaal na 21.00 uur) werden ook diverse wisselstoringen in Utrecht, Wierden en Sittard gemeld. Treinen liepen soms uren vertraging op. Om 22.20 uur werd het treinverkeer rond Alphen en Leiden stilgelegd als gevolg van ijsafzetting op de bovenleiding. Ook tussen Leiden en Den Haag, tussen Haarlem en Leiden, tussen Amsterdam - Haarlem en Zandvoort, tussen Zaandam en Hoorn en tussen Utrecht en Amsterdam zorgde ijsafzetting op de bovenleiding ervoor dat er nauwelijks contact was tussen pantograaf en bovenleiding.

Na middernacht begon het in Zeeland en Zuid-Holland al te dooien, maar op dat moment waren er op diverse stations al honderden reizigers gestrand waarvoor opvang werd geregeld in bioscopen en schouwburgen. Ook werden er na middernacht nog enkele extra stoptreinen ingezet om reizigers weg te brengen.

Goederen

Door een wisselstoring op de Botlek ontstond vanaf 9.35 uur vertraging in het rangeerproces en in de treindienst. Om 10.45 uur was het wissel hersteld.

Omstreeks 19.40 uur was er geen treinverkeer meer mogelijk van/naar de Kijfhoek als gevolg van diverse wisselstoringen. Ook het heuvelproces kwam in de loop van de avond stil te liggen. Van 25 tot 30 sporen was het bijdruksysteem gestoord. Tegen 2.00 uur verbeterde de situatie en waren alle wissels in het heuvelgebied weer in de controle. Er was weer doorgaand treinverkeer mogelijk.

Materieel

Een stoptrein Den Haag - Utrecht kwam om 8.10 uur defect te staan nabij station Voorburg. Na een kwartier was de trein nog niet weg en werd besloten om de intercity's tussen Den Haag en Utrecht en stoptreinen tussen Den Haag Centraal en Ypenburg op te heffen. Om 9.40 uur was de trein weggesleept en kon het treinverkeer worden hervat.

Een goederentrein strandde om 10.15 uur in de wissels te Arnhem. Van een paar wagens was de koppeling afgebroken. Er reden minder stoptreinen tussen Arnhem en Zevenaar. Om 11.00 uur was de trein weg en kon alles weer rijden.

Omstreeks 16.10 uur bleef een intercity naar Vlissingen defect tussen Rilland-Bath en Kruieningen-Yerseke staan. Computerproblemen werden als mogelijke oorzaak genoemd. Er werd een hulptrein op pad gestuurd, maar die begaf het ook. Aanvankelijk bleef de vertraging beperkt tot minder dan een kwartier. Rond 18.00 uur stapten de reizigers over in een stoptrein naar Vlissingen. Deze trein liep bijna een uur vertraging op. Op dat moment was de vertraging tussen Roosendaal en Vlissingen opgelopen naar een half uur.

Infrastructuur

Omstreeks 6.35 uur raakte een stroomafnemer van een stoptrein op de Zoetermeerlijn verstrikt in de bovenleiding bij Zoetermeer Voorweg. Er moesten diverse bovenleidinggroepen spanningloos, waardoor er tussen Den Haag Centraal en Voorweg en Pijnacker geen treinverkeer mogelijk was. Op de Zoetermeerlijn kon één treincompositie rondjes rijden, op de Hofpleinlijn was ook een treinstel beschikbaar. Voor een gestrande trein werd een bus gestuurd. De reizigers uit deze trein konden onder begeleiding om 9.30 uur overstappen. De schade aan de bovenleiding betrof enkele honderden meters hangdraad en bevestigingsmaterialen. Teven was er circa 50 meter bovenleiding ter hoogte van Leidschendam defect. Een eerste herstelprognose werd gesteld op 16.00 uur. Aan het

begin van de middag werd besloten om in ieder geval Leidschendam af te maken. Het andere stuk zal in de loop van zaterdag verder hersteld worden. Er is dan in ieder geval treinverkeer op de Hofpleinlijn mogelijk en beperkt verkeer op de Zoetermeerlijn. De bovenleiding bij Leidschendam was even na 18.30 uur hersteld, maar door dichtgesneeuwde wissels was er alsnog geen treinverkeer mogelijk. Vanaf 21.15 uur reden er weer twee treinen per uur op de Zoetermeerlijn.

Doordat vanaf 6.40 uur een tiental overwegen gestoord was tussen Gilze-Rijen en Tilburg, werden vanaf 7.00 uur de stoptreinen tussen Breda en Tilburg West opgeheven. De sneltreinen stopten extra in Reeshof. Om 8.40 uur was het euvel, een defecte kabel, verholpen.

Overig

Er werd op station Rotterdam Zuid een verdacht koffertje aangetroffen waardoor het treinverkeer tussen Rotterdam Centraal en Lombardijen om 13.40 uur werd gestaakt. Om 14.30 uur bleek het loos alarm waarna het treinverkeer geleidelijk werd hervat. Omdat het in Dordrecht nog vol met treinen stond, duurde het nog geruime tijd alvorens de treindienst weer enigszins op orde was.