

## Treinborstels in strijd tegen verstoringen

# NS veegt vloer aan met herfst

Door PAUL ELDERING  
1 uur geleden in BINNENLAND

UTRECHT - Ov-reizigers houden hun hart vast nu de herfst weer in aantocht is. Lange vertragingen door storm, bliksem, ijzel en natte blaadjes op de gladde rails zijn een schrikbeeld. ProRail en NS halen de oude vertrouwde bezem uit de kast. De satelliet doet de rest.



ProRail doet proeven met blokborstels op een rijdende trein.

© PRORAIL

„We doen proeven met blokborstels op een rijdende trein. Die vegen de bladeren sneller van het spoor. We willen veel meer treinen ermee uitrusten als de test slaagt”, zegt topman Pier Eringa van ProRail. „Daarnaast experimenteren we met

nieuwe smeermiddelen om de rails stroever te maken in de wintermaanden. Dat zorgt voor minder vertragingen. Bomen snoeien en waar nodig kappen langs het spoor helpt ook om grote verstoringen te voorkomen. Harde wind en onweer zijn nu de grootste boosdoeners”, stelt hij.

In de eerste helft van dit jaar waren er volgens ProRail circa 50.000 vertragingen door stormschade en 20.000 door bliksem. Het ging respectievelijk om 15.000 en 1.200 vertraagde en uitgevallen treinen. Op ruime afstand volgen ijs en sneeuw (600 treinen), hitte (300) en wateroverlast (200). Uitval van systemen na inslag, omgewaaide bomen en kapotte bovenleidingen zorgen vaak voor forse vertragingen.

Deskundigen waarschuwen voor een toename van extreem weer. Het drukke Nederlandse spoor zou hier onvoldoende op zijn voorbereid. Maar railprofessor Rolf Dollevoet van de TU Delft ziet genoeg lichtpuntjes. „Wij zijn met man en macht bezig om beter te voorspellen waar het precies fout kan gaan”, zegt hij. In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur, ProRail en het KNMI worden volgens hem bijvoorbeeld nieuwe modellen gemaakt om per traject te weten waar de problemen het ergst worden. „Daar kunnen we dan gericht op anticiperen”, aldus Dollevoet.

Daarnaast wordt volgens Dollevoet volop geëxperimenteerd om verzakkingen op het spoor door wateroverlast tijdig via satellieten te ontdekken. „Op de millimeter nauwkeurig brengen we het hele Nederlandse railnet op die manier in kaart.”

De afgelopen vijf jaar reden treinen in oktober en november door alle maatregelen vaker op tijd, de punctualiteit steeg van 81 tot 89 procent. Het jaargemiddelde is nu 91%. „Het gaat dus de goede kant op, maar gevallen van chaos blijven natuurlijk altijd mogelijk”, aldus een NS-woordvoerder.

Volgens Eringa is het spoor minder vatbaar geworden voor Hollands weer. „Treinen rijden mogelijk een paar minuutjes later dan normaal en dat zorgt meestal voor een kleine dip in de punctualiteit. In de praktijk heeft de herfst minder effect dan vroeger, ondanks de klimaatinvloeden.” Er komen volgens hem steeds methoden bij om weereffecten te beteugelen, zoals lasers en watersproeiers. „Alle maatregelen zorgen ervoor dat slechts een klein deel het treinverkeer beïnvloedt.”