

# **Besluit wijzigingen dienstregeling per september 2020**

Datum: 2 september 2020

kenmerk NS: CC/PA/TD-884

Telefoon: 06 - 23 06 89 43

E-mail: Thijs.Douma@ns.nl

Geachte consumentenorganisaties in het Locov,

Dank voor uw advies van 7 augustus 2020 (kenmerk: Locov 2020-157192) op de voorgenomen wijzigingen per wijzigingsblad september 2020 zoals opgenomen in onze adviesaanvraag van 17 juli 2020 (kenmerk: CC/PA/TD-881). Graag gaan wij op uw advies in.

## **Patroonwijzigingen als gevolg van afrondingen in minuten**

U adviseert om de wijzigingen van één minuut op zes stations niet per september 2020 door te voeren, maar op een later moment bij de jaarlijkse dienstregelingswijziging in december te verwerken. De voorgestelde patroonwijzigingen zorgen er echter voor dat de dienstregeling meer in lijn is met de praktijk en de punctualiteit stijgt, dat ten goede komt aan een betrouwbare reis. In het specifieke geval van het traject tussen Deventer en Zwolle zorgt de vroegere aankomst van één minuut in Zwolle uit de richting Deventer ook nog voor een kortere reis en ruimere aansluitingen op andere treinen. Voor NS weegt de betere punctualiteit zwaarder dan het feit dat dit niet bij de jaarlijkse dienstregeling plaatsvindt. NS besluit daarom conform adviesaanvraag.

## **Herfstmaatregelen**

Per wijzigingsblad september voert NS alvast in Noord-Nederland aanpassingen door om goed voorbereid te zijn op het herfstweer. Hiermee kan een betrouwbaardere dienstregeling worden geboden.

U vraagt allereerst wanneer SNG-materieel voorzien zal zijn van een Sandite-voorziening en adviseert NS dit uiterlijk per 1 juli 2021 te realiseren. Naar verwachting zal de Sandite-voorziening bij het huidige materieel met Sandite ook in het najaar van 2021 een rol spelen bij het bestrijden van gladheid op het spoor. ProRail en NS werken aan een mogelijk alternatief, een planning is daarvoor nog niet af te geven.

Daarnaast adviseert u om de langere reistijd van één minuut van vier tot zes Sprinters per dag tussen Groningen en Zwolle niet bij aankomst in Zwolle te incasseren, maar door op die momenten één minuut vroeger te vertrekken uit Groningen. NS heeft zich gebogen over uw voorstel om de Sprinter vanaf station Groningen en op alle tussengelegen stations tot en met Meppel vier tot zes keer per dag één minuut eerder te vertrekken. Echter, NS neemt uw advies niet over om een

drietal redenen. Ten eerste is de groep die met een reistijdverlenging wordt geconfronteerd groter dan de groep die de overstap mist. Ten tweede worden enkele aansluitingen in Groningen krappere. Weliswaar blijven deze binnen de norm, maar de kans op het missen van de aansluiting wordt groter. Ten derde is het eerdere vertrek op een aantal momenten van de dag voor reizigers onvoorspelbaar en is de kans aanwezig dat zij hun trein missen.

NS heeft naar aanleiding van uw advies gekeken of er nog andere mogelijkheden zijn om de overstap te handhaven. Een oplossing is gevonden door de Sprinter van Zwolle naar Lelystad één minuut later te vertrekken, waardoor de aansluiting in stand blijft. NS zal deze oplossing zo snel mogelijk doorvoeren.

## **Versterken treincapaciteit**

U steunt over het algemeen het vergroten van de capaciteit van drukke treinen, maar heeft nog enkele adviezen en verzoeken.

Allereerst is het goed om op te merken dat de situatie rondom COVID-19 (zoals bekend) tot een forse daling van het aantal reizigers heeft geleid en dat het op dit moment onzeker is op welke termijn en in welke mate het reisgedrag zal groeien. NS monitort daarom de reizigersaantallen zorgvuldig en stemt de materieelinzet hier zo goed als mogelijk op af. De materieelinzet blijft hierdoor in beweging. Uitgangspunt voor ons is om samen met partners het openbaar vervoer op verantwoorde manier vorm te geven zodat we in beweging kunnen blijven en het openbaar vervoer een logische keuze voor reizigers blijft.

NS heeft in de adviesaanvraag aangegeven enkele Intercity's tussen Dordrecht en Lelystad (serie 2400) te willen verlengen. In uw advies gaat u er ook vanuit dat treinen in een andere serie verlengd worden (met treinnummers 2229 en 2261), dit is niet het geval.

Om de treinen te kunnen verlengen, zal NS treinen gaan splitsen en combineren op station Almere Centrum omdat het perron van station Almere Buiten te kort is. U vraagt wat de planning is van de realisatie van de verlenging van dit perron. NS is voorstander van het verlengen van dit perron en is hierover in gesprek met ProRail.

Met betrekking tot de wijzigingen op Rotterdam Centraal heeft u een alternatief voorstel van de spooropstelling, die er met name op is gericht om de extra reistijd van trein 516 te voorkomen. NS heeft hiernaar gekeken en deze oplossing is niet zonder logistieke gevolgen (zoals voor de mogelijkheid om treinen te versterken en de personele consequenties). NS onderzoekt uw voorstel wel gezien de potentiële voordelen en zal uiterlijk in december 2020 u over de uitkomsten informeren.

U vraagt daarnaast naar de stand van zaken m.b.t. de perronverlenging. NS is in constructief gesprek met ProRail over het verlengen van perrons op station Rotterdam Centraal.

## **Verspreiding van reizigers**

U adviseert maatregelen te nemen om reizigers te stimuleren zich te spreiden over het perron. NS vindt het ook wenselijk dat reizigers zich spreiden over het perron. Waar mogelijk wordt dit binnen de stationsinrichting meegenomen, bijvoorbeeld de plaatsing van trappen en liften. Op sommige drukke perrons (zoals de sporen 5 en 7 op Utrecht Centraal) zet NS extra medewerkers in. Daarnaast kunnen reizigers via de NS-app zien hoe lang de trein is. NS blijft deze digitale middelen continu verbeteren.

## **Den Haag HS interwijkunnel**

Ten slotte maakt u enkele opmerkingen over de interwijkunnel van station Den Haag HS. De gemeente Den Haag, ProRail en NS hebben samen met aannemer Heijmans station Den Haag HS vernieuwd aan de Laakhavenzijde. Station Den Haag HS heeft een prachtig, monumentaal stationsgebouw, maar dat gebouw voorziet slechts de centrumzijde van het station van een volwaardige entree, terwijl veel reizigers aan de andere zijde van het station moeten zijn. Aan Laakhavenzijde zit de Haagse Hogeschool, met hoogwaardige voorzieningen, waar dagelijks veel mensen gebruik van maken. Met het doortrekken van de reizigerstunnel naar de Laakhavenzijde zorgen we dat het station ook van de andere kant veel beter bereikbaar is voor reizigers, dat er een nieuwe, extra doorgang komt van en naar het centrum én dat er meer levendigheid op het station ontstaat, met winkels en horeca.

De drie partners, gemeente Den Haag, ProRail en NS hebben gezamenlijk fondsen ter beschikking gesteld om deze verbetering van het stationsgebied aan de Laakhavenzijde mogelijk te maken. Op het moment dat de vernieuwde reizigerspassage open gaat, zullen de toegangen naar de perrons vanuit de fietstunnel worden afgesloten.

We begrijpen dat niet iedereen blij is met het besluit de perronopgangen af te sluiten, maar zonder deze afspraak tussen gemeente, ProRail en NS was de nieuwbouw er niet gekomen, omdat het project dan te duur was geworden. Toegang tot de perrons vanuit de fietstunnel zou de doorlopende kosten voor onderhoud, toezicht en dagelijks gebruik aanzienlijk hoger maken, doordat de perrons dan van vier kanten kunnen worden bereikt. Daarvoor zijn mensen, poortjes en camera's nodig. Ook zijn goed florierende winkels voor iedereen van belang om de stationstoegang leefbaar en prettig te houden.

## **Ten slotte**

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jacco van der Tak, Directeur Communicatie & Corporate Affairs

Laan van Puntenburg 100, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.