



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS
Roel Ockhuijsen
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 24 februari 2020
Ons kenmerk: Locov 2020-36253

Doorkiesnummer: -
Bijlage(n): -
Uw kenmerk: CC/PA/TD-870

Onderwerp:
Advies nieuw materieel

Geachte heer Ockhuijsen,

In uw brief van 27 januari 2020 (CC/PA/TD-870 Adviesaanvraag nieuw materieel) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de verwerving van nieuw materieel. Wij waarderen het dat u uitgebreid met ons van gedachten heeft gewisseld over de uitgangspunten en afwegingen voor nieuw Intercity materieel dat kan instromen vanaf 2027. Wij herkennen de afwegingen in deze adviesaanvraag. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek en houden in ons advies de volgorde aan van uw adviesaanvraag.

Voldoende materieel, ook in de toekomst

Uw strategie om voor elk treintype (HSL, Intercity en Sprinter) continu een lopend contract te hebben zodat u flexibel materieel kunt bij bestellen vinden wij verstandig. Dit geldt ook voor uw keuze voor bewezen technieken.

Een randvoorwaarde voor de effectieve inzet van het extra materieel is volgens u dat ook de infrastructuur meegroeit. De consumentenorganisaties maken zich zorgen of dit op dit moment het geval is. De opstelcapaciteit is momenteel erg krap en besluiten over enkele belangrijke nieuwe opstellocaties moeten nog genomen worden. Wij zouden daarom graag de ontwikkeling van de opstelcapaciteit in relatie tot de vraag naar opstelplekken jaarlijks gemonitord zien. Wij vragen eveneens een vooruitblik voor de komende 5 jaar middels een rapportage aan het Locov.

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar te voet vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.

Inzet en snelheid

U kiest voor treinen die 160 km/uur kunnen rijden omdat er op dit moment geen concreet investeringsplan is voor de uitbreiding van geschikte infrastructuur voor het rijden van 200 km/uur. Daarnaast is de ICNG in beeld voor die trajecten waar al wel voorzien is dat 200 km/uur gereden kan worden. U wijst ook op de resultaten van de marktconsultatie waaruit u opmaakt dat een hoofdrailnet HSL-variant (200 km/uur) die aan alle eisen voldoet niet realistisch is.

Wij merken op dat de invoering van 200 km/uur met name in beeld is voor de Hanzelijn, de A2 corridor en voor Utrecht-Arnhem. Bij hoge frequenties is 200 km/uur alleen haalbaar als alle treinen op hetzelfde spoor dezelfde snelheid rijden. U zou hiervoor indien nodig extra ICNG treinstellen kunnen aanschaffen. Wij vragen u of met inzet van alleen enkeledeks ICNG treinen op bovengenoemde trajecten bij 200 km/uur voldoende vervoerscapaciteit kan worden geboden. Als dit het geval is hebben wij begrip voor uw keuze. Wel vragen wij u om gezien de verdergaande groei van het aantal reizigers en de politieke ambities om de snelheid op meer trajecten te vergroten het gesprek met de markt voort te zetten en te verkennen wat er nodig is om bij aanschaf van een volgend materieeltype wel een realistische dubbeldeks optie te hebben voor 200 km/uur.

Treinsamenstelling en toegankelijkheid

Nieuwe treinen moeten diverse eigenschappen combineren die op gespannen voet met elkaar staan. Wij herkennen het dilemma dat speelt in de afweging tussen volledig toegankelijke treinen en het bereiken van maximale vervoerscapaciteit.

Wij onderschrijven uw keuze voor een combinatie van dubbeldeks- en enkeledeks rijtuigen waarbij zowel de capaciteit als toegankelijkheid geborgd kan worden.

In uw brief geeft u aan dat de trein toegankelijk moet zijn voor rolstoelgebruikers. Toegankelijkheid gaat echter over meer dan alleen rolstoeltoegankelijkheid. Dit gaat ook over eisen die de toegankelijkheid stelt voor mensen met andere beperkingen, zoals een visuele of auditieve beperking. U heeft als NS bij de aanbesteding van treinen in het verleden en in het overleg met consumentenorganisaties al laten zien dat uw visie op toegankelijkheid breder is dan puur en alleen rolstoeltoegankelijkheid. Veel van de wettelijke toegankelijkheidseisen zijn opgenomen in het Besluit Toegankelijkheid Openbaar Vervoer en de TSI PRM. Wij gaan ervanuit dat u ook met de nieuwe treinen zal voldoen aan deze regelgeving.

Daarnaast heeft de laatste aanbesteding van de ICNG waardevolle inzichten getoond in wat echt nodig is om een trein toegankelijk te maken. Dit heeft geleid tot een pakket maatregelen dat boven de verplichtingen uit wet- en regelgeving uitstijgt. Wij nemen aan dat dit pakket ook de basis vormt voor de toegankelijkheid van de nieuwe treinen en dat er dus ten opzichte van de ICNG geen achteruitgang is op het gebied van

toegankelijkheid. Afgezien van het feit dat niet elk compartiment een zelfstandige instap heeft.

De aanbesteding van de ICNG heeft ook de meerwaarde van een fysieke mock-up aangetoond. Voor het testen van de toegankelijkheid is het van belang om daadwerkelijk fysiek te kunnen vaststellen of de nieuwe trein toegankelijk is. In dit traject verzoeken wij derhalve wederom om een 'mock-up'. Wij vinden het noodzakelijk dat bij een volgende mock-up alle aspecten van toegankelijkheid worden meegenomen, dus bijvoorbeeld ook de gekozen kunst voor de treincompartimenten.

In het voortraject is tijdens de verschillende themasessies gesproken over de samenstelling van de nieuwe trein met betrekking tot enkeledeks- en dubbeldeksbakken. Een asymmetrische variant zal voor veel problemen zorgen voor mensen met een beperking. Voor de treinsamenstelling adviseren wij u daarom te kiezen voor een symmetrische variant. Dit maakt het voor reizigers makkelijker de volledig toegankelijke rijtuigen te vinden. Wij adviseren u deze rijtuigen aan de buitenkant van de trein goed zichtbaar te maken door kleurgebruik en een opvallend rolstoelsymbool. Wij adviseren u bij elke deur gebruik te maken van een gelijkvloerse instap. De uitschuifbare treden dienen zo dicht mogelijk het perron te benaderen. Wij zien graag een oplossing voor perrons die in een bocht liggen waarbij de trede zo ver uitschuift als ter plaatse mogelijk is.

U heeft aangegeven dat u met nieuwe technologie goed kan aangeven waar de enkeledeks bakken gaan stoppen. Zonder deze technologie is implementatie van de nieuwe trein in de praktijk problematisch voor mensen met een beperking. De ontwikkeling van deze techniek kan dus niet los worden gezien van de aanschaf van deze treinen. Deze technologie dient daarom ook beschikbaar te zijn bij de introductie van de nieuwe treinen.

Omgrenzingsprofiel

Wij onderschrijven uw voorkeur voor een ruimer omgrenzingsprofiel van de treinen. Nederlanders worden steeds langer. Een ruimer omgrenzingsprofiel maakt het bovendeck van treinen comfortabeler voor reizigers. Wij vinden het wel van belang dat de hiervoor noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur tijdig worden doorgevoerd. Voor zover wij kunnen overzien gaat dit om slechts beperkte aanpassingen zoals verplaatsing van seinpalen. Voorkomen moet worden dat het nieuwe materieel door infrastructurele beperkingen op sommige trajecten niet inzetbaar is. Wij vragen u dan ook met ProRail het pakket inframesmaatregelen tijdig voor te bereiden.

Aslasten

Wij zijn van mening dat voor toekomstige besluitvorming over aanschaf van nieuw materieel met name het issue van de aslasten opgelost dient te worden. Uitgangspunt dient te zijn dat de fundering van de Nederlandse infrastructuur conform de Europese

standaarden is zodat alle materieeltypes die voor de Europese markt worden gebouwd ook in Nederland kunnen rijden. Zo wordt voor u in de toekomst de keuze uit mogelijke materieeltypes groter.

De aslasten zijn ook bij de huidige materieelinzet al een probleem. U stelt dat er een basisafpraak is gemaakt met het ministerie van IenW, ProRail en NS over de norm en over mitigerende maatregelen bij overschrijding van de maximale aslasten. U stelt dat de kans op en impact van een overschrijding zeer beperkt is. Dat die kans aanwezig is stelt ons niet gerust. De door u genoemde mitigerende maatregelen kennen wij niet, maar als dit een beperking inhoudt voor de mogelijke dienstregeling qua frequentie, maximumsnelheid of toegestaan materieel, zoals momenteel aan de orde is tussen Zwolle en Kampen en tussen Leiden Centraal en Woerden, dan adviseren wij negatief over deze mitigerende maatregelen.

Wij worden graag geïnformeerd over de inhoud van genoemde basisafpraak en over ontwikkelingen t.a.v. de relatie materieel en aslasten. Wij zouden hier graag in het kader van de investeringsbeslissingen over het OV toekomstbeeld verder over van gedachten wisselen.

Flexibele interieurinrichting en fiets

U heeft ons bijgepraat over het streven naar een flexibele interieurinrichting. Wij gaan er vanuit dat u met dit streven rekening houdt bij het aanschaffen van nieuw materieel.

Wij vragen u te voorzien in voldoende plekken om fietsen mee te nemen. Wij verwijzen u daarbij naar de wens van het Europees Parlement voor tenminste acht fietsplekken in het kader van het debat over de reizigersrechtenverordening. Wij willen daarnaast dat het mogelijk is om de capaciteit om fietsen mee te nemen in de trein aan te passen, aangezien in de zomer de vraag naar fietsvervoer op enkele trajecten aanmerkelijk hoger ligt.

3KV en België

U maakt in uw adviesaanvraag geen opmerking over de mogelijke introductie van 3KV op het Nederlandse spoorwegnet. Deze introductie wordt momenteel wel onderzocht in verband met de mogelijkheden die dit biedt voor energiebesparing, capaciteitsvergroting en reistijdreductie.

Wij begrijpen dat u nu nog niet deze keuze kunt maken omdat er nog geen besluitvorming is geweest. Omdat materieel 30 tot 40 jaar meegaat adviseren wij u wel het nieuwe materieel tenminste "3 KV ready" uit te vragen zodat ombouw later eenvoudig is.

Daarnaast heeft het onze voorkeur dat u volledige inbouw van "3 KV" als meerwerk optie meeneemt in de Request for Proposal. Wij roepen u daarbij op om de tijd die er nog is tot het sluiten van het contract in 2022 te benutten om met ProRail en IenW helderheid te

krijgen over de mogelijke introductie van 3KV zodat dan kan worden besloten over het benutten van deze optie. Wij zouden het betreuren als in 2022 er wel een politiek besluit ligt over 3KV, maar dat op moment het niet meer mogelijk is om alsnog 3KV in te bouwen zonder vertraging voor de bestelling.

Een andere reden dat wij u adviseren om 3KV als meerwerk optie mee te nemen is dat met 3KV de treinen ook geschikt zijn om in België te rijden zodra trajecten daar zijn voorzien van ERTMS. Gezien de groeiende ambities voor grensoverschrijdend treinverkeer zal het materieel van de toekomst hierop berekend moeten zijn.

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.