



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
NS  
Directeur Stakeholder- en Concessiemanagement  
Jacco van der Tak  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs  
Datum: 7 augustus 2020  
Ons kenmerk: Locov 2020-157192

Doorkiesnummer: -  
Bijlage(n): -  
Uw kenmerk: CC/PA/TD-881

Onderwerp:  
Advies wijzigingen dienstregeling per 5 oktober 2020

Geachte heer Van der Tak,

In uw brief van 17 juli 2020 met kenmerk CC/PA/TD-881 vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling per 7 september 2020. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek.

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

Wij adviseren negatief op uw voorstel om de vertrek- en/of aankomsttijden van enkele treinen anders af te ronden. Wij zijn van mening dat in het belang van de reiziger dergelijke wijzigingen tot een minimum beperkt moeten blijven. Reizigers willen niet alleen een betrouwbare maar ook een stabiele dienstregeling. U voert wijzigingen in verband met afrondingen al geruime tijd elk wijzigingsblad door. Wij zien geen reden waarom wijzigingen die te maken hebben met afrondingen niet meegenomen zouden kunnen worden bij de reguliere wijziging van de jaardienstregeling in december. Dit zou in onze ogen het uitgangspunt moeten zijn. Alleen als er een aanmerkelijk belang voor reizigers is kan daar in onze ogen vanaf worden geweken. Dit belang dient dan aangetoond te worden.

Bij de Intercity Deventer-Zwolle is sprake van een vroegere vertrektijd. Hierdoor is er een risico dat reizigers de trein missen als zij niet voldoende gealerteerd zijn op deze wijziging. In onze ogen kan bovendien een vroeger vertrek niet blijken uit de praktijk. Daarom lijkt in dit geval sprake van een andere reden voor deze aanpassing. Deze geeft u echter niet.

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.*

## **Herfstmaatregelen**

U stelt net als vorig jaar (voetnoot: NS CC/PA/TD-852, 17 juli 2019, Adviesaanvraag wijzigingen per wijzigingsblad september 2019) voor herfstmaatregelen te nemen voor enkele treinen op de Sprinterdienst Groningen-Zwolle. U wilt enkele gemoderniseerde dubbeldekstreinen van het type DDZ inzetten die zijn voorzien van een Sandite voorziening in plaats van het reguliere SNG-sprinter materieel. Aangezien DDZ materieel slechter toegankelijk is vinden wij dit een onwenselijke situatie. Wij hebben u daarom vorig jaar gevraagd of het mogelijk is SNG-materieel te voorzien van een Sandite-voorziening (voetnoot: Locov 174742, 9 augustus 2019, Advies wijzigingen per wijzigingsblad september 2019). In uw besluit wijzigingen per wijzigingsblad september 2019 met kenmerk NS CC/PA/TD-855 heeft u aangegeven dat dit in 2019 nog niet mogelijk was maar in de herfst van 2020 waarschijnlijk wel. Wij vragen u wanneer SNG-materieel zal zijn voorzien van een Sandite-voorziening en adviseren u dit uiterlijk 1 juli 2021 alsnog te realiseren.

De inzet van DDZ materieel betekent ook een langere reistijd. De één minuut latere aankomst in Zwolle betekent dat de overstap op de Sprinter richting Lelystad Centrum (nu vier minuten, straks drie minuten) verloren gaat. Dat is een onwenselijke situatie. Vorig jaar hebben wij daarom geadviseerd een minuut eerder uit Groningen te vertrekken, mits dit niet ten koste zou gaan van aansluitingen op de bus en de aansluiting met treinen uit Veendam. U heeft toen besloten ons advies over te nemen en de reguliere aankomsttijd op Zwolle te handhaven. Wij adviseren u net als vorig jaar de aankomsttijd in Zwolle niet te wijzigen en de aansluiting richting Lelystad Centrum te behouden.

## **Versterken treincapaciteit**

U bent voornemens om op werkdagen op drukke momenten met langere treinen te gaan rijden met de Intercity Lelystad Centrum – Dordrecht (treinserie 2400) en blijkens de in de adviesaanvraag opgenomen tabel ook met enkele Intercity's Vlissingen – Amsterdam Centraal (treinserie 2200). U stelt hiervoor aanpassingen in de dienstregeling voor bij enkele specifieke treinen. Deze aanpassingen zijn nodig als gevolg van een andere spooropstelling op station Rotterdam Centraal en het combineren en splitsen van treinen op station Almere Centrum. Over het algemeen steunen wij het vergroten van de capaciteit van drukke treinen. Enkele voorgestelde aanpassingen hebben echter ook ongewenste effecten voor reizigers. Wij hebben daarom de volgende adviezen en verzoeken.

### **Vlissingen-Amsterdam Centraal**

Wij adviseren positief over het verlengen van twee Intercity's Vlissingen-Amsterdam Centraal (treinnummers 2229 en 2261 met vertrek om 8:12 en 16:12 uur uit Rotterdam Centraal). Hiervoor is het in uw voorstel wel noodzakelijk deze twee treinen één minuut later te laten aankomen op Rotterdam Centraal zodat deze kunnen rijden via spoor 11 in

plaats van spoor 9. Wij merken op dat hiermee een aansluiting ontstaat op de Intercity Direct naar Amsterdam Centraal (treinnummers 909 en 941). Het bieden van deze aansluiting wensen wij al langer.

### **Almere Buiten**

Om in de middagspits drie treinen van de Intercity Lelystad Centrum – Dordrecht (treinnummers 2467, 2469, 2471) te kunnen verlengen, krijgen reizigers uit Lelystad Centrum en Almere Buiten twee minuten extra reistijd richting Schiphol Airport. Deze treinen hebben een langere stop op Almere Centrum nodig, omdat ze pas vanaf dit station kunnen worden verlengd. Het perron op Almere Buiten is namelijk te kort. Om vergelijkbare redenen krijgen reizigers in de middagspits vanuit Schiphol richting Almere Centrum één minuut extra reistijd (treinnummers 2448, 2450, 2452).

Het splitsen en combineren op Almere Centrum leidt niet alleen tot extra reistijd, maar ook tot een punctualiteitsrisico. Dit splitsen en combineren zou niet nodig zijn als het te korte perron op Almere Buiten verlengd zou zijn. Over verlenging van dit perron wordt reeds geruime tijd gesproken. Wij vragen u wat de planning is van realisatie van de verlenging van dit perron. Deze verlenging is immers ook noodzakelijk als u in 2023 op de Flevolijn met enkeldeks ICNG-materieel gaat rijden in plaats van de huidige dubbeldekkers. Aangezien dit infrastructuurproject nog niet in de netverklaring 2021 staat voor de periode tot en met 2025 adviseren wij u bij ProRail en IenW aan te dringen op spoedige realisatie en zo nodig naar aanleiding van dit wijzigingsblad en uw voornemens voor Dienstregeling 2023 een overbelastverklaring te vragen bij ProRail. Ook adviseren wij u, indien genoemd perron pas na 2021 wordt verlengd, bij ProRail te verzoeken om het perron in Almere Buiten tot die tijd met een tijdelijke constructie te verlengen, zoals eerder is gedaan bij andere stations. Zo kan de extra reistijd van genoemde treinen op korte termijn worden teruggedraaid.

### **Rotterdam Centraal**

U stelt voor de Intercity Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal van 7:18 uur (aankomst om 7:55 uur, treinnummer 516) drie minuten later te laten arriveren op Rotterdam Centraal. U stelt dit voor om een verlenging met twee rijtuigen van de Intercity Dordrecht – Lelystad Centrum, die op Rotterdam Centraal vertrekt om 7:57 uur (treinnummer 2418), mogelijk te maken. Deze wijziging is nodig doordat twee perrons op Rotterdam Centraal te kort zijn. Hieronder valt ook het perron langs spoor 9 waar de Intercity naar Lelystad Centrum doorgaans vertrekt. De wens deze Intercity te verlengen leidt tot een kettingreactie aan wijzigingen (*voetnoot: De aanpassing van de Intercity uit Utrecht Centraal (treinnummer 516) zou volgens u nodig zijn omdat er anders een conflict ontstaat met de Intercity naar Utrecht Centraal die vertrekt om 7:50 uur (treinnummer 2827). Dit conflict komt omdat u deze Intercity naar Utrecht Centraal laat aankomen en vertrekken van spoor 4 (in plaats van spoor 13) om zo de Intercity Direct van 7:55 uur (treinnummer 1009) te kunnen laten vertrekken van spoor 13 (in plaats van spoor 11). Door al deze treinen te verplaatsen ontstaat er ruimte op spoor 11 voor de te verlengen*

*Intercity naar Lelystad Centrum (in plaats van spoor 9)*). Wij adviseren negatief over het voorstel voor trein 516 om de volgende redenen:

- Op corridors met frequent rijdende treinen zijn reizigers gewend aan vaste vertrekperrons. Wij constateren dat op Rotterdam Centraal hier steeds meer van af wordt geweken door de twee te korte perrons. Het risico hiervan is dat reizigers hun trein missen.
- De Intercity uit Utrecht Centraal (treinnummer 516) is de eerste verbinding naar Rotterdam Centraal vanuit Groningen. Deze Intercity rijdt weliswaar niet op het drukste moment in de ochtendspits, maar naar onze verwachting geeft u toch enkele honderden reizigers extra reistijd. Deze extra reistijd is in onze ogen onwenselijk.
- Het verplaatsen van de Intercity naar Utrecht Centraal (treinnummer 2827) naar spoor 4 maakt ook dat de Intercity naar Vlissingen van 7:51 uur (treinnummer 2214) moet vertrekken van spoor 7 in plaats van spoor 4. Hierdoor wordt de aansluiting van de Intercity Direct uit Schiphol Airport (treinnummer 914) op de Intercity naar Vlissingen verbroken. Dit is ongewenst. Hier staat tegenover dat de Intercity uit Utrecht Centraal (treinnummer 2816) aansluiting zal bieden op de Intercity Direct naar Breda (treinnummer 914). Wij verwachten dat de groep reizigers die hiervan profiteert kleiner is dan de groep reizigers die gebruik wil maken van de overstap richting Vlissingen.
- Gezien het tijdelijk gedaalde aantal reizigers als gevolg van de Corona crisis vragen wij u of een wijziging met zoveel negatieve consequenties wel noodzakelijk is om al in september door te voeren.
- Indien dit wel noodzakelijk is dan zien wij twee alternatieven. De nuttige perronlengte van spoor 9 is met 309 meter te kort voor 12 rytuigen. De werkelijke lengte van het perron langs dit spoor is echter langer. Het westelijke uiteinde van het perron is smaller dan de minimale perronbreedte van 2,5 meter en telt daarom sinds enkele maanden niet meer mee voor de nuttige perronlengte. Wij begrijpen de voorkeur dit smalle gedeelte van het perron niet te gebruiken, maar er zijn meer locaties in Nederland waar het perron smal is. Fysiek is het wel mogelijk met 12 rytuigen langs dit perron te stoppen. Dit blijkt onder meer uit een rit van trein 2418 op 17 maart jongstleden. Wij zien liever deze optie dan bovengenoemde verschuivingen van een groot aantal treinen.
- Mocht dit geen optie zijn, dan is het ook mogelijk om de Intercity naar Utrecht Centraal (treinnummer 2827) te behandelen op spoor 14 tussen de vertrekkende Intercity 625 naar Utrecht Centraal (5 min eerder) en de aankomende 516 uit Utrecht Centraal (5 min later) in plaats van het door u voorgestelde spoor 4. In dat geval vertrekken meerdere treinen wel van een ander perron, maar treden de

overige knelpunten niet op. Bovendien zijn er dan minder afhankelijkheden op het emplacement dan in uw voorstel waardoor het risico op vertragingen kleiner is. U heeft ons bevestigd dat deze oplossing mogelijk is maar geeft aan hier niet voor te hebben gekozen vanwege het aftrappen en bijplaatsen van materieel en de gevolgen van een andere materieelomloop voor de treinelengten en knooppuntplannen en opstel mogelijkheden elders in het land. De ruimte voor aftrappen en bijplaatsen wordt inderdaad kleiner, maar blijft er wel. De betreffende stellen worden voor de ochtendspits niet elders ingezet. Het is daarom ook mogelijk om deze reeds op een vroeger tijdstip in dezelfde omloop bij te plaatsen op bijvoorbeeld Utrecht Centraal of op Rotterdam Centraal. Zo kan de drie minuten extra reistijd voor de Intercity uit Groningen worden voorkomen.

- Wij verwachten dat u door groei van het aantal reizigers op termijn meer treinen tussen Rotterdam Centraal en Leiden Centraal zult willen verlengen. De behoefte aan langere treinen geldt niet alleen voor de Intercity Dordrecht-Lelystad (treinserie 2400), maar ook voor de Intercity Vlissingen-Amsterdam Centraal (treinserie 2200). Wij concluderen daarom dat hier sprake is van overbelaste infrastructuur. De structurele oplossing is verlenging van het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> perron op Rotterdam Centraal (sporen 6 t/m 9). Deze perrons zijn naar de huidige maatstaven te kort. Om deze perrons te kunnen verlengen moeten enkele opstel sporen verdwijnen en moet elders ruimte gevonden worden voor deze opstelcapaciteit. In het verleden waren er plannen om de locatie Rotterdam Noord Goederen hiervoor te benutten. Wij vragen u wat de stand van zaken is van de verlenging van genoemde perrons. Aangezien dit infrastructuurproject nog niet in de netverklaring 2021 staat voor de periode tot en met 2025 adviseren wij u bij ProRail en IenW aan te dringen op spoedige realisatie en zo nodig hiervoor naar aanleiding van dit wijzigingsblad een overbelastverklaring te vragen bij ProRail.

### **Spreiding over het perron**

Wij merken op dat reizigersspreiding binnen de Intercity's Dordrecht-Lelystad Centrum en Vlissingen-Amsterdam Centraal bij de inzet van dubbele treinstellen een aandachtspunt is. Op bijna alle stations die deze twee treinseries aandoen zit de belangrijkste in/uitgang tot het perron in het midden of helemaal aan het noordelijke uiteinde van de trein. Wij adviseren daarom maatregelen te nemen om reizigers te stimuleren zich te spreiden over het perron.

### **Den Haag HS interwijk tunnel**

U bent voornemens op Den Haag HS de opgang naar de perrons vanuit de interwijk tunnel af te sluiten. Hierdoor resteert ook op dit station alleen een toegang aan het noordelijke uiteinde van het perron. Dit zal een negatief effect hebben op de spreiding van reizigers in de Intercity's Lelystad Centrum – Dordrecht en Vlissingen – Amsterdam Centraal en daardoor uw voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling voor een belangrijk deel teniet

doen. Dit negatieve effect geldt reeds voor Intercity's die met 10 rijtuigen rijden, maar nog sterker voor Intercity's met 12 rijtuigen.

Ook wordt de loopafstand voor reizigers die uitstappen vanuit het meest zuidelijke treinstel aanmerkelijk groter en voorzien wij in de spits te grote drukte bij de trappen naar spoor 5 en 6 op dit station.

Wij zijn blij met de andere verbeteringen op station Den Haag HS die u samen met ProRail doorvoert zoals de nieuwe entree aan de Laakhaven zijde en de plaatsing van poortjes voor het voorkomen van zwart rijden en voor het verbeteren van de sociale veiligheid. Wij adviseren u echter om bovenstaande vervoerkundige redenen en de wens van veel reizigers de toegang tot de perrons vanuit de interwijk tunnel niet af te sluiten maar in overleg met ons als consumentenorganisaties samen met ProRail en IenW een andere oplossing te zoeken voor de door u gewenste en door ons ook gesteunde beheerste toegang tot dit station (OV-chippoortjes).

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.