

Besluit nieuw materieel

Datum: 31 maart 2020

Kenmerk: CC/PA/TD-874

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Dank voor uw advies van 24 februari 2020 (kenmerk: Locov 2020-36523) op de voorgenomen verwerving van nieuw materieel zoals opgenomen in onze adviesaanvraag van 27 januari 2020 (kenmerk: CC/PA/TD-870). Graag gaan wij in op uw advies.

Voldoende materieel, ook in de toekomst

U onderschrijft onze strategie om waar mogelijk voor bewezen technologie te kiezen en om steeds een lopend contract te hebben voor de verschillende treintypes om flexibel in te kunnen spelen op veranderende inzichten in de behoefte aan capaciteit en daarmee te kunnen anticiperen op wijzigingen in de infrastructuur of reizigersvraag. Een randvoorwaarde voor effectieve inzet van extra capaciteit door nieuw materieel is dat de infrastructuur meegroeit. Binnen het spoordomein zijn investeringen nodig onder meer in uitbreiding van de infrastructuur, waaronder o.a. langere perrons en ruimte voor 'opstellen en behandelen' van treinen (*voetnoot: Zie ook de brief van NS aan IenW d.d. 5 september 2019 met kenmerk NS/CCA/20190905*). Om de groei van het aantal op te stellen treinen voor de rijdende dienst te faciliteren, realiseert ProRail met het programma Behandelen en Opstellen extra opstelcapaciteit en mogelijkheden tot het beter benutten van de beschikbare infrastructuur. Als onafhankelijk beheerder heeft ProRail de rol om dit voor het gehele Nederlandse spoornetwerk, integraal en voor alle vervoerders, te doen. Wij adviseren u dan ook om de vraag naar een rapportage met een vooruitblik voor de komende vijf jaar van de opstelcapaciteit in relatie tot de vraag naar opstelplekken aan ProRail te stellen.

Inzet en snelheid

U heeft begrip voor de keuze van NS. Wel vraagt u of met inzet van ICNG op de Hanzelijn, de A2-corridor en voor Utrecht-Arnhem bij 200 km/uur voldoende vervoerscapaciteit kan worden geboden. NS houdt in het ontwerp van de dienstregeling rekening met de reizigersgroei op de specifieke lijnen en capaciteit van het materieel dat daar wordt ingezet. Bij de bepaling van het materieelpark zorgt NS vervolgens dat er genoeg treinen zijn voor de geplande inzet. In het materieelparkbeleid van NS wordt ons materieelpark tien jaar vooruit gepland. Binnen deze termijn kunnen materieelontwikkelingen met een onzekerheidsmarge worden overzien en is er nog handelingsperspectief zoals een aanbesteding van nieuw materieel of het lichten van een optie uit een lopend contract.

Wij blijven vanzelfsprekend de dialoog met de markt voortzetten en volgen actief de ontwikkelingen in de markt.

Treinsamenstelling en toegankelijkheid

U herkent zich in onze keuze voor een nieuwe trein waarbij een treinstel bestaat uit een combinatie van zowel een enkeldek (waarmee de zelfstandige toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers wordt gerealiseerd) als dubbeldek rijtuigen (meer capaciteit). De trein zal voldoen aan de regelgeving opgenomen in het Besluit Toegankelijkheid Openbaar Vervoer en de geldende TSI PRM.

U kunt er ook vanuit gaan dat de nieuwe trein op het gebied van zelfstandige toegankelijkheid in de enkeldek rijtuigen gelijk is aan het niveau van ICNG, de dubbeldek rijtuigen zijn vergelijkbaar met de huidige dubbeldekkers. In zowel de enkeldek als de dubbeldek rijtuigen zullen de inzichten ten aanzien van generieke toegankelijkheid zoals die bij ICNG zijn opgedaan worden meegenomen.

Wij blijven u meenemen zoals ook in de afgelopen periode is gebeurd om vooraf inzicht te krijgen in de toegankelijkheidsaspecten van het nieuwe materieel, inclusief aspecten als kunst in de trein.

Wat betreft de samenstelling van de trein adviseert u te kiezen voor een symmetrische variant en de volledig toegankelijke rijtuigen goed vindbaar te maken voor reizigers aan de buitenkant. Wij nemen deze adviezen mee in respectievelijk onze uitvraag aan de markt en de verdere uitwerking van de nieuwe trein waarbij we voornemens zijn het toegankelijke rijtuig aan de buitenkant herkenbaar te maken door middel van het vertrouwde rolstoelsymbool. Het volledig toegankelijke rijtuig (enkeldek) heeft bij elke deur een gelijkvloerse instap, waarbij SNG en ICNG als uitgangspunt dienen en we aansluiten bij marktstandaarden voor wat betreft de uitschuifbaarheid van de trede. Zoals eerder besproken worden in de symmetrische variant in één enkeldeks rijtuig de zelfstandige toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers gerealiseerd (zelfstandige instap, rolstoelopstelplaatsen, rolstoeltoilet etc.).

Voor wat betreft uw vraag om een oplossing voor perrons die in een bocht liggen waarbij de trede zo ver uitschuift als ter plaatse mogelijk is, verwijs ik u naar de bevindingen in het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015 waarin is toegelicht dat in de eindsituatie niet alle trein/perronsituaties een zelfstandige instap kan worden gerealiseerd.

Wij erkennen de behoefte aan informatie waar het volledig toegankelijke rijtuig (enkeldek) op het perron gaat stoppen. We kunnen toezeggen dat we de wens hebben om dit te realiseren en dat we de belangenorganisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen betrekken bij dit traject.

Omgrenzingsprofiel

U geeft aan onze voorkeur voor een ruimer omgrenzingsprofiel van de treinen te onderschrijven. Ook wij vinden het belangrijk dat de benodigde aanpassingen in de infrastructuur op tijd plaatsvinden en dat er geen inzetbeperkingen ontstaan (uitgangspunt is dat de nieuwe treinen op het gehele hoofdrailnet inzetbaar zijn). Met ProRail en IenW zijn wij hierover constructief in overleg.

Aslasten

Wij herkennen uw zorg met betrekking tot aslasten en zijn hierover dan ook reeds langere tijd met ProRail en IenW in gesprek. NS hanteert daarbij het uitgangspunt dat zoveel mogelijk marktconform materieel moet kunnen worden ingezet en door de infrastructuur gefaciliteerd. Met de huidige scope voor de nieuwe trein is geconstateerd dat de kans op een overschrijding van de normering ten behoeve van aslasten in de praktijk zeer klein is. Voor de normering hanteert ProRail een theoretisch uitgangspunt om te bepalen of de aslast overschreden wordt (x aantal mensen op een m²). De kans dat deze situatie zich voordoet in de praktijk is uitermate gering en wordt gemonitord in de infrastructuur zoals ook reeds bij VIRM gebeurt. Het gaat hierbij dus niet om maatregelen met directe impact op de dienstregeling zoals aanpassingen in frequentie, maximumsnelheid van de trein of toegestaan materieel, maar om monitoring van de praktijksituatie, zodat te allen tijde een veilige situatie blijft bestaan.

Flexibele interieurinrichting en fiets

U vraagt om te voorzien in voldoende plekken om fietsen mee te nemen in de nieuwe treinen onder verwijzing naar de wens van het Europees Parlement voor tenminste acht fietsplekken. NS is bekend met deze wens en de beoogde fietscapaciteit zal hier ook aan voldoen, net zoals bij ICNG.

Tevens leeft bij u de wens in de zomer als de vraag naar fietsvervoer op enkele trajecten aanmerkelijk hoger ligt de fietscapaciteit aan te passen in de trein door aanpassing van het interieur. Het tijdelijk toevoegen van fietscapaciteit heeft een negatieve impact op de zitplaatscapaciteit en daarmee de zitplaatskans. Gelet op de capaciteitsuitdaging waar NS en de spoorsector voor staan, is dit niet wenselijk. Daarom streeft NS na voldoende fietscapaciteit aan te bieden binnen de mogelijkheden van het bestaande treininterieur.

3kV en België

U adviseert om de nieuwe treinen tenminste 3kV-ready uit te vragen zodat ombouw later eenvoudig is. Dit zal inderdaad het geval zijn, de nieuwe treinen worden voorbereid op toekomstige ombouw naar 3kV. Wij voorzien nu dit op dezelfde wijze te doen als bij SNG en ICNG. Wij merken op dat de treinen met 3kV daarmee niet gelijk geschikt zijn om ook in België te kunnen rijden. Hier is meer voor nodig, denk aan o.a. beveiliging. Voor grensoverschrijdend

vervoer naar België heeft NS 20 ICNG-treinen besteld die geschikt zijn om door te rijden naar België.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Roel Ockhuijsen

Directeur Nieuw Materieel en ERTMS

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