



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon A. Frerichs	Doorkiesnummer -
Datum 11 maart 2021	Bijlage(n) -
Ons kenmerk Locov 2021-68856	Uw kenmerk CC/PA/TD-894
Onderwerp Advies dienstregeling 2022	

Geachte heer Van der Tak,

In uw brief van 28 januari 2021¹ vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de dienstregeling welke NS vanaf december 2021 wil gaan rijden. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek. Wij starten met enkele corona gerelateerde adviezen. Daarna adviseren wij over uw voorstellen voor de Dienstregeling 2022.

Gevolgen van het coronavirus (paragraaf 1.2)

De gevolgen en de status van het Coronavirus zijn momenteel nog onbekend voor de door u beoogde ingangsdatum van 12 december 2021. U heeft eerder al aangegeven dat het zeker nog tot 2025 duurt voordat het reizigersniveau weer gelijk is aan dat van 2019. U heeft om deze reden een fors verlies in de boeken opgenomen op de hoofdrailnetconcessie voor de periode tot en met 2024. Er is tevens nog geen duidelijkheid over financiële steun voor de OV-bedrijven. Desondanks vraagt u ons advies over een dienstregeling, waarin forse uitbreidingen van het aantal trajecten ten opzichte van de huidige dienstregeling zijn opgenomen.

Het is in onze optiek goed dat u in deze onzekere tijden werkt met een scenario met maximale groei. Gelijktijdig vraagt het om alternatieve scenario's waarin eventuele negatieve effecten worden opgevangen. Mocht namelijk blijken dat uw adviesaanvraag niet

¹ CC/PA/TD-894 adviesaanvraag dienstregeling 2022

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.

haalbaar is, dan willen wij een plan dat het beste is voor de reiziger. Als u bijvoorbeeld bij een tienminutendienstregeling treinen schrapt, dan ontstaat een onevenwichtige spreiding over het uur. Het 'ad hoc' schrappen van verbindingen kan voor suboptimale uitkomsten zorgen. Hierdoor zijn reizigers langere onderweg, moeten vaker overstappen of krijgen andere suboptimale uitkomsten. Voorkomen moet worden dat de reiziger de rekening krijgt.

U vraagt ons advies over een scenario waarin meer treinen worden aangeboden dan in het pre-coronajaar 2019. Dat juichen wij vanzelfsprekend toe, maar het zet ons voor een dilemma. Het is allerm minst zeker dat NS de voorgestelde dienstregeling daadwerkelijk gaat rijden. Dat geeft u zelf aan in de aanvraag en op andere plaatsen. Moeten wij wel adviseren over een dienstregeling welke mogelijk niet wordt gereden? En kunnen wij nog wel adviseren over de dienstregeling die uiteindelijk wel wordt gereden?

Om u tegemoet te komen geven wij u nu advies over de dienstregeling zoals voorgesteld in de adviesaanvraag. Wij adviseren u hiernaast met klem om op korte termijn ook een terugvalscenario aan ons voor te leggen. De kans is namelijk groot dat u, gedwongen door de omstandigheden, een alternatieve dienstregeling moet uitvoeren. Een alternatieve dienstregeling is in onze optiek ook advies plichtig. Gezien deze noties verwachten wij tijdig een adviesaanvraag voor een terugvalscenario waarin geen maximale groei van de dienstregeling plaatsvindt.

In het terugvalscenario zou wat ons betreft minimaal aandacht moeten zijn voor de aansluitingen en de optimale spreiding van treinen over het uur. Wij vragen u ervoor zorg te dragen dat dit ook bij een uitgedunde dienstregeling het geval is. Bij een dienstregeling met tienminutentreinen, waarvan een deel van deze treinen wordt geschrapt, is dit nu niet het geval. Wij adviseren u daarom als terugvalscenario een alternatieve dienstregeling voor te bereiden met een kwartierdienst van intercity's op de A2, A4 en A12 corridor. Dit hebben wij eerder voorgesteld in ons advies over wijzigingsblad april 2021. Wij vinden het onwenselijk dat ook in dienstregeling 2022 gedurende langere tijd een uitgedunde dienstregeling met een slechte spreiding van de treinen over het uur wordt geboden. Bijvoorbeeld een dienstregeling met twee keer per uur aansluitingen op Utrecht Centraal.

In onze optiek is een eerste randvoorwaarde voor het voorbereiden van een terugvalscenario dat u hierover vooraf afspraken maakt met busvervoerders. Dit stelt de busvervoerders in staat om bij het eventueel afschalen naar dit terugvalscenario tijdig de busdienstregeling aan te passen met, ook in dit geval, optimale aansluitingen.

Wij zien een tweede randvoorwaarde. Het moet gedurende het dienstregelingsjaar mogelijk zijn om snel over te stappen van het terugvalscenario op de door u in deze adviesaanvraag voorgestelde dienstregeling (en omgekeerd). Dit natuurlijk alleen wanneer de vervoervraag daarom vraagt.

Wij beseffen dat het maken van twee verschillende scenario's voor de capaciteitsaanvraag niet gebruikelijk is. Gezien de huidige bijzondere omstandigheden zijn wij van mening dat het in dit geval wel noodzakelijk is. Wij gaan ervan uit dat u deze noodzaak samen met ProRail onderschrijft. Dat u daarbij te maken heeft met een capaciteitsverdelingsproces begrijpen wij vanzelfsprekend. Gelijktijdig laat deze crisis zien dat het soms nodig is om noodmaatregelen te nemen, omdat de reguliere processen niet passen bij deze uitzonderlijke tijden.

Het internationale treinverkeer is momenteel sterk beperkt. Wij adviseren u in de planning van het internationale verkeer desondanks rekening te houden met herstel van het treinverkeer. Internationale paden worden slechts één keer per jaar verdeeld. Wij vragen u met uw buitenlandse partners bij de aanvraag van paden de dienstregeling die u had aangeboden als er geen corona-crisis was geweest als uitgangspunt te nemen. In de huidige situatie is het daarnaast in onze ogen noodzakelijk dat u met uw partners ook een uitgedunde internationale dienstregeling bij een toenemende vervoervraag binnen een termijn van enkele weken opschaalt.

Met de opkomst van digitaal vergaderen worden internationale treinen afhankelijker van toeristisch verkeer. Wij adviseren u met uw buitenlandse partners te werken aan aantrekkelijke aanbiedingen voor deze doelgroep. Aanbiedingen die hen verleiden tot een keuze voor de trein in plaats van de auto of het vliegtuig.

Advies voorstellen dienstregeling 2022

Hieronder volgt nu ons advies over de voorstellen voor de dienstregeling 2022, die wij hierboven het maximale groeiscenario noemen.

Intercity's Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Schiphol Airport (paragraaf 2.1)

Wij adviseren positief over de komst van extra intercity's op de corridor Arnhem Centraal – Schiphol Airport, waarmee u ook op dit traject de tienminutentrein introduceert. Hierdoor ontstaan niet alleen meer reismogelijkheden, maar worden voor veel reizigers ook de reistijden korter.

Wij betreuren het wel dat reizigers uit Veenendaal-De Klomp de rechtstreekse verbinding met Nijmegen verliezen, waardoor de reistijd voor deze reizigers toeneemt van circa 36 minuten naar circa 41 minuten. Omdat op station Veenendaal-De Klomp de treinen richting Utrecht en Arnhem niet meer kort na elkaar vertrekken, zijn ook wijzigingen in de bustijden nodig. Wij zien een risico dat een groep reizigers hier extra benadeeld wordt. Wij hopen dat het u lukt om in overleg met Keolis goede oplossingen te vinden en dat u het aantal gedupeerde reizigers kunt beperken.

Sprinters Driebergen-Zeist – Breukelen (paragraaf 2.2)

Wij adviseren positief over de frequentieverhoging van de sprinters tussen Driebergen-Zeist en Breukelen. We betreuen het feit dat de krapte op de infrastructuur er toe leidt dat in de spits de extra sprinters in de tegenspitsrichting Maarn moeten overslaan, en dat de reistijd van deze sprinters langer is vanwege de inhaling door de intercity en de ICE op station Driebergen-Zeist.

Wat is het afhandelsscenario rond station Driebergen-Zeist bij vertraging van de ICE uit Duitsland? Wij adviseren u bij een kleine vertraging de sprinter richting Uitgeest voor te laten gaan. Zo zorgt u ervoor dat reizigers hun aansluitingen op Utrecht Centraal kunnen halen en de intercity Nijmegen – Den Helder (treinserie 3000) niet wordt gehinderd door deze sprinter.

Intercity's Amsterdam Zuid – Leiden Centraal – Den Haag HS – Rotterdam Centraal (paragraaf 2.3)

Wij adviseren positief over de verhoging van de frequentie van de intercity's tussen Amsterdam Zuid – Leiden Centraal – Den Haag HS en Rotterdam Centraal. Wel betreuen wij de consequentie hiervan dat de sprinters tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport minder goed gespreid over het uur gaan rijden.

De intercity Rotterdam Centraal – Arnhem Centraal (treinserie 3200) heeft een totale reistijd van circa 2 uur en 7 minuten. De snelste route tussen deze stations blijft dus een reis met een overstap op Utrecht Centraal (reistijd circa 1 uur en 23 minuten). Wij vragen u daarom voor de start van Dienstregeling 2022 de reisinformatie te verbeteren zodat reizigers niet onbedoeld en onnodig lang onderweg zijn.

Concreet adviseren wij u in de communicatie voor reizigers lijnnummers met herkenbare lijnkleuren te introduceren op basis van de huidige treinseries. U kunt deze lijnnummers en kleuren gebruiken in de statische reisinformatie, in de reisplanner, bij de stationsomroep en op de Infoplus borden. De intercity Rotterdam Centraal – Arnhem Centraal wordt dan IC lijn 32.

Ook adviseren wij u voor deze IC lijn 32 op de stations Arnhem Centraal, Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Utrecht Centraal de bestemming Schiphol Airport op de Infoplus borden te zetten met in kleinere letters dat de intercity doorrijdt naar Rotterdam Centraal. In de andere richting vragen wij u op Rotterdam Centraal de bestemming Amsterdam Zuid op de Infoplus borden te zetten met in kleinere letters de eindbestemming Arnhem Centraal. Wij adviseren u op vergelijkbare wijze de reisinformatie van de intercity Venlo – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal (- Dordrecht) (treinserie 3700) aan te passen. Wij constateren dat op station Eindhoven Centraal tegelijkertijd met deze intercity ook de intercity naar Den Haag Centraal langs het perron staat. Deze laatste intercity komt ook langs Rotterdam Centraal en heeft een veel kortere reistijd voor reizigers met deze

bestemming. Onervaren reizigers zullen door de huidige reisinformatie hier al snel de verkeerde trein kiezen.

Sprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal (paragraaf 2.4)

Wij adviseren positief over de verhoging van de frequentie van de sprinters tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal op werkdagen van vier naar zes keer per uur. Omdat de 5^e en 6^e sprinter nog niet kunnen doorrijden naar Den Haag Centraal ontstaat een slechtere spreiding over het uur van de sprinters tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal. Wij gaan ervan uit dat u ook op dit traject de 5^e en 6^e sprinter zult introduceren, zodra de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Campus is opgeleverd in 2024.

Sprinter Hoofddorp – Den Haag Centraal (paragraaf 2.5)

Wij adviseren positief over het doorrijden van de sprinter Hoorn Kersenboogerd – Leiden Centraal naar Den Haag Centraal (treinserie 3300) in plaats van de sprinter Amsterdam Centraal – Leiden Centraal (treinserie 4600). Hiermee wordt de reistijd voor sprinter reizigers die over de knoop Leiden Centraal rijden korter en ontstaan aantrekkelijke nieuwe rechtstreekse verbindingen.

Wij hebben er begrip voor dat u in het weekend de frequentie van de sprinters tussen Hoofddorp en Leiden Centraal verlaagt. Wij adviseren positief op de andere lijnvoering in de avonduren ten behoeve van een goede aansluiting van sprinters op Leiden Centraal.

Wij adviseren negatief over het vervallen van de eerste sprinter op zondag tussen Schiphol Airport en Den Haag Centraal (treinnummer 4608). Hiermee wordt de eerste reismogelijkheid voor reizigers een half uur later. U onderbouwt het vervallen van deze trein niet in de adviesaanvraag.

Sprinter Hoorn – Alkmaar – Haarlem – Amsterdam Centraal (paragraaf 3.2)

Wij adviseren positief over de wijziging van het patroon van de sprinter Hoorn – Alkmaar Haarlem – Amsterdam Centraal. Door deze wijziging ontstaat er in Hoorn een goede overstap op de intercity's van/naar Enkhuizen.

Wij constateren dat u de laatste trein van Hoorn via Alkmaar en Haarlem naar Amsterdam niet heeft opgenomen in de tabellen. Wij gaan ervan uit dat u deze verbinding met vertrek om 0:06 uur uit Hoorn (treinnummer 4882) op alle dagen blijft rijden, aangezien u in de adviesaanvraag geen melding maakt van het vervallen van deze trein.

In uw voorstel rijdt de sprinter tussen Alkmaar en Hoorn in de avonduren, net als in de huidige dienstregeling, één keer per uur. Door de gewijzigde tijdligging ontstaan in Dienstregeling 2022 echter vier lange keringen in zowel Alkmaar als Hoorn. Elk half uur doorrijden kan met dezelfde hoeveelheid materieel. Wij adviseren u daarom ook in avonduren op dit traject elk half uur te rijden. Hiermee wordt ook het probleem opgelost dat in de late avonduren de Intercity's van Den Helder naar Alkmaar (treinserie 3000), die

op dat moment ook slechts één keer per uur rijden, niet aansluiten op de Sprinters richting Hoorn. Mocht u dit advies niet overnemen dan verzoeken wij u de Sprinters naar Hoorn in de avonduren een half uur later te rijden en een extra trein te rijden van Alkmaar naar Hoorn om 20:31 (treinnummer 4875). Op deze manier wordt voor reizigers tussen Den Helder en Hoorn de aansluiting in Heerhugowaard wel de hele avond geboden en zal tevens de laatste verbinding van Alkmaar naar Hoorn een half uur later zijn dan in uw voorstel (treinnummer 4891).

De laatste reismogelijkheid op vrijdag en op zaterdag van Enkhuizen naar Alkmaar wordt volgens uw adviesaanvraag 23:39 uur, gelijk aan de overige dagen. Dit is een uur eerder dan in de huidige dienstregeling. U motiveert dit met de opmerking dat in de huidige laatste trein structureel nauwelijks reizigers zitten. Wij merken op dat veel reizigers niet afhankelijk willen zijn van de laatste trein. Deze maatregel heeft dus mogelijk tot gevolg dat minder reizigers kiezen voor de trein van 23:39 uur. Wij adviseren u als alternatief een trein te rijden om 0:09 uur. Door het kortere interval van een half uur verwachten wij dat meer reizigers deze trein zullen willen gebruiken.

In uw voorstel verslechtert de eerste verbinding op zondagochtend van Alkmaar naar Enkhuizen. In de huidige dienstregeling kunnen reizigers om 8:13 uur vertrekken (treinnummer 4825) en om 9:22 uur aankomen (treinnummer 2920). Zij hebben dan een overstaptijd van 17 minuten op station Hoorn. In uw voorstel vertrekt de eerste trein vanaf Alkmaar om 8:01 uur (treinnummer 4825) en blijft de aankomsttijd 9:22 uur. De overstaptijd is dan 35 minuten op station Hoorn. Wij adviseren u op zondag ook om 8:31 uur een trein te rijden van Alkmaar naar Hoorn (treinnummer 4827). Zo hebben reizigers een overstap van slechts 5 minuten. Indien u dit voorstel overneemt geven wij u tevens graag in overweging de trein van 8:01 uur niet te rijden en in plaats daarvan een trein te laten rijden om 7:31 uur (treinnummer 4823). Hiermee zouden reizigers op zondag een uur eerder kunnen aankomen in Enkhuizen.

Intercity Alkmaar – Haarlem (paragraaf 3.3)

U stelt voor in de spits van de intercity Alkmaar – Haarlem ook in de tegenspitsrichting te rijden. Wij adviseren positief over deze frequentieverhoging. Wij zijn blij dat u ook de aansluiting op de intercity's van/naar Leiden Centraal heeft weten te behouden.

Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal (paragraaf 3.4)

Wij adviseren positief over de verdubbeling van de frequentie van de sprinters in het weekend tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal van twee naar vier keer per uur. Wij juichen deze kwaliteitsverbetering toe.

Wij zijn ervan overtuigd dat de ambities van Amsterdam om te komen tot een autoluwe binnenstad en de recente en geplande bouw van veel heel huizen langs de Zaancorridor en in Havenstad, de komende jaren leiden tot een sterke groei van het aantal reizigers op

deze corridor. Wij zien daarom noodzaak en ruimte voor verdere frequentieverhoging in zowel de avonduren als in de spits.

In de avonduren rijdt u na ongeveer 20:00 uur twee keer per uur op dit traject. Alle metrolijnen in Amsterdam rijden momenteel tot circa middernacht een kwartierdienst. Op de meeste trajecten rijden twee metrolijnen en wordt dus in avonduren acht keer per uur per richting een verbinding geboden. Op de Zaanccorridor vervult de sprinter een vergelijkbare stedelijke verbindingsfunctie als de metro. Daar past de huidige frequentie van twee keer per uur niet bij. Wij constateren bovendien dat u tot in de late avonduren op dit traject bijna alle treinen met twee treinstellen met opgeteld 8 tot 10 bakken rijdt. Dit is voor ons een duidelijke indicatie dat de vervoervraag voldoende hoog is om de frequentie op de Zaanccorridor ook in de avonduren te verhogen. Door rijden met kortere treinen kunt u de meerkosten van frequentieverhoging beperkt houden. Wij adviseren u daarom de kwartierdienst uit te breiden tot minimaal 21:30 uur en deze de komende jaren stapsgewijs ook op de latere uren te verhogen.

De sprinters op het traject Amsterdam Centraal – Uitgeest liggen niet goed gespreid over het uur. Omdat hier (pre-corona) al vaak sprake was van volle treinen, vragen wij u te onderzoeken of, ondanks de verbouwing van Amsterdam Centraal, uitbreiding met een 5^e en 6^e sprinter reeds binnen een paar jaar mogelijk is. In ieder geval tijdens de spitsuren. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van de ICE. Als deze 5e en 6e sprinter kunnen keren op Amsterdam Centraal (bijvoorbeeld op spoor 5a of 7a) dan hoeft dit ook geen hindernis te zijn voor de ICE.

Intercity Den Helder – Alkmaar (spitsuren) (paragraaf 3.5)

U stelt voor aan de randen van de spits enkele intercity's tussen Den Helder, Schagen en Alkmaar te laten vervallen. Deze intercity's zijn in Dienstregeling 2018 als compensatie toegevoegd, maar worden volgens u onvoldoende benut. Desondanks gaat dit om circa 800 reizigers die een kwartier vroeger of later moeten reizen. Dit is een substantieel aantal. Het betreft bijvoorbeeld vier keer zoveel reizigers als het aantal reizigers dat profiteert van de betere aansluitingen in Hoorn. In Toekomstbeeld OV 2040 is daarnaast sprake van een kwartierdienst tussen Den Helder en Alkmaar. Het schrappen van de genoemde treinen, waarna een halfuurdienst resteert, past daar niet goed bij. Ook worden in deze regio de komende jaren veel woningen gebouwd en nieuwe voorzieningen bij stations gerealiseerd om reizen in de tegenspitsrichting te bevorderen.

Wij vragen u het voorstel om enkele spitstreinen ten noorden van Alkmaar te laten vervallen te heroverwegen. In onze ogen zou het doel juist moeten zijn om meer reizigers te verleiden het OV te gebruiken als alternatief voor de auto. Wij wijzen u ook op het feit dat het aantal spitstreinen in uw voorstel zelfs lager is dan het aantal spitstreinen dat reed in Dienstregeling 2017, voordat u de frequentie verhoogde. Wij vragen u het aantal spitstreinen van/naar Schagen en Den Helder op het huidige niveau te houden, zodat deze verbinding niet verslechtert. Wij adviseren u in ieder geval de drukste van de door u

voorgestelde te vervallen spitsstreinen te behouden. Dat is de intercity van Den Helder naar Schagen van 7:46 uur (treinnummer 831).

Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Schiphol Airport (paragraaf 3.6)

De gewijzigde tijdligging van de sprinter Hoorn Kersenboogerd betekent niet alleen zeven minuten extra reistijd in de spits voor reizigers uit Hoorn en Purmerend richting Schiphol en vice versa, maar ook gedurende de hele dag circa vijf minuten extra reistijd voor reizigers in de Intercity vanuit de richting Alkmaar met bestemming Schiphol Airport. Bovendien biedt de sprinter in Zaandam geen aansluitingen van/naar Amsterdam Centraal in de vroege ochtend en late avonden op de momenten dat de sprinter Uitgeest – Driebergen – Zeist (treinserie 7400) en de intercity Alkmaar – Maastricht (treinserie 800) niet rijden. Deze aansluiting is er in de huidige dienstregeling wel. Reizigers tussen Purmerend en Amsterdam Centraal moeten door de wijziging een lang stuk lopen op Amsterdam Sloterdijk of circa 18 minuten wachten op Zaandam. Naar onze verwachting is de groep reizigers die door deze wijziging benadeeld wordt groter dan de groep die u schetst in de adviesaanvraag.

Wij zien een aantal mogelijkheden om deze nadelen te beperken:

- Wij adviseren u te onderzoeken of de spits-intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (treinserie 4500) een extra stop in Zaandam kan maken. Wij zien hiervoor mogelijkheden door deze intercity later te laten aankomen op Amsterdam Centraal, respectievelijk eerder te laten vertrekken vanuit Amsterdam Centraal. Deze oplossing heeft als voordeel dat er een extra reismogelijkheid wordt geboden tussen Hoorn en Zaandam. Bovendien zijn reizigers uit Hoorn in de spits met deze oplossing niet meer langer onderweg naar Schiphol Airport. De extra reistijd van de nieuwe dienstregeling wordt hierdoor beperkt tot de reizigers die instappen in Purmerend en Zaandam Kogerveld of die afkomstig zijn uit de richting Alkmaar.
- Ook adviseren wij u te onderzoeken of in de vroege ochtend en in late avonden een aantal intercity's Maastricht – Enkhuizen (treinserie 2900) een extra stop kunnen maken in Zaandam. Dit ten behoeve van een aansluiting op de sprinters Hoorn Kersenboogerd – Schiphol Airport. Voordeel van deze wijziging is ook dat hiermee op deze momenten vier keer per uur een intercity Zaandam – Utrecht Centraal wordt aangeboden.
- Wij adviseren u komend jaar te zoeken naar mogelijkheden om bij de komst van de Airport sprinter rond 2024, in ieder geval in de spits, de frequentie tussen Zaandam en Schiphol te verhogen naar vier keer per uur. Bijvoorbeeld door twee keer per uur een Sprinter Uitgeest – Hoofddorp v.v. te rijden.

Het op zaterdag en zondag een kwartier vroeger rijden van de eerste verbinding van Hoorn naar Schiphol Airport (treinnummer 3317 om 4.50 uur) is mogelijk gunstig voor medewerkers op Schiphol. Maar hiermee wordt onbedoeld de belangrijke aansluiting vanuit Alkmaar (treinnummer 4019) verbroken. Wij adviseren hierover daarom negatief.

Wij adviseren negatief over het niet rijden van de sprinter van 8:45 uur van Hoorn Kersenboogerd naar Hoofddorp op zondag (treinnummer 3333). Hiermee valt een gat van 1,5 uur in de dienstregeling. U onderbouwt het vervallen van deze sprinter niet in de adviesaanvraag.

**Sprinter Amsterdam Centraal – Uitgeest (vroeg ochtend en avonduren)
(paragraaf 3.7)**

U stelt voor om in de vroege ochtend en in avonduren de sprinter tussen Alkmaar en Haarlem (treinserie 4800) eerder te laten vertrekken uit Alkmaar respectievelijk later te laten aankomen in Alkmaar. Hierdoor kan deze sprinter vijf minuten wachten op station Uitgeest ten behoeve van het bieden van een aansluiting op de sprinters van/naar Zaandam (treinserie 4000). Wij adviseren positief op uw voorstel. Wij adviseren u deze wijziging ook door te voeren bij de sprinters in het onderstaande overzicht, omdat ook op deze momenten slechts twee keer per uur een sprinter rijdt tussen Uitgeest en Zaandam:

Richting	Wanneer	Vertrektijd	Treinnummer
Alkmaar > Haarlem	Alle dagen	19:35 uur	4862
Alkmaar > Haarlem	Zaterdag en zondag	7:35 uur	4814
Alkmaar > Haarlem	Zondag	8:05 / 8:35 uur	4816 / 4818
Haarlem > Alkmaar	Maandag t/m vrijdag	6:15 / 6:45 uur	4821 / 4823
Haarlem > Alkmaar	Zaterdag en zondag	7:45 / 8:15 uur	4827 / 4829
Haarlem > Alkmaar	Zondag	8:45 / 9:15 uur	4831 / 4833

Vanwege de geboden aansluiting in Uitgeest rijden enkele sprinters uit Rotterdam Centraal op zaterdag en zondag niet meer door naar Alkmaar. Hierdoor vertrekt de eerste sprinter van Uitgeest naar Alkmaar op zondag om 8:11 uur (treinnummer 4827). In de huidige dienstregeling is dit echter om 7:13 uur (treinnummer 4012). In uw adviesaanvraag motiveert u niet waarom de eerste verbinding bijna een uur later vertrekt. Wij adviseren u op zondag een vroegere verbinding te realiseren van Uitgeest naar Alkmaar. Dit zou in onze ogen kunnen door treinnummer 4012 net als nu door te laten rijden naar Alkmaar. Vanaf Alkmaar kan deze trein doorrijden naar Hoorn (treinnummer 4823), zodat hiermee tevens de eerder in dit advies bepleite vroegere verbinding naar Enkhuizen wordt gerealiseerd.

Op werkdagen vertrekt in Dienstregeling 2022 de eerste sprinter van Amsterdam Centraal via Zaandam naar Uitgeest om 5:43 uur (treinnummer 4008). U stelt in de adviesaanvraag dat dit "iets later" is dan in de huidige dienstregeling. Deze vertrektijd is echter ten opzichte van de huidige eerste verbinding (treinnummer 4006) bijna een half uur later. U geeft niet aan hoeveel reizigers gebruik maken van deze eerste trein. Bovendien rijdt de nieuwe eerste trein niet meer door naar Alkmaar. Hiermee verdwijnt in Alkmaar de aansluiting op de eerste verbinding naar Den Helder (treinnummer 3008). Deze verbinding sluit weer aan op de boot naar Texel. De tweede verbinding naar Den Helder biedt geen aansluiting richting Texel. Als u de eerste verbinding Amsterdam Centraal - Uitgeest niet

wijzigt, wordt de eerste aankomst op Texel vanuit Amsterdam pas om 9 uur geboden. Dit vinden wij ongewenst. Wij adviseren u de door u voorgestelde eerste trein Amsterdam Centraal - Uitgeest (treinnummer 4008) tenminste 12 minuten vroeger te rijden en deze vanaf Uitgeest door te laten rijden naar Alkmaar.

Sprinter Zandvoort-Haarlem-Amsterdam Centraal (paragraaf 3.7)

Wij adviseren positief over de uitbreiding van de frequentie van de sprinter tussen Haarlem Zandvoort aan Zee in de avonduren gedurende de zomermaanden (treinserie 15400).

De eerste sprinter van Haarlem naar Amsterdam Centraal vertrekt acht minuten later om 5:47 uur en arriveert op Amsterdam Centraal om 6:05 uur (treinnummer 4804). Hiermee kunnen reizigers vanuit Haarlem niet meer voor 6:00 uur Amsterdam Centraal bereiken. Vanuit Weesp, Zaandam en Amsterdam Lelylaan is Amsterdam Centraal wel ruim voor 6:00 uur bereikbaar (aankomst om 5:37, 5:47 en 5:37 uur). Nu u de laatste treinen van Zandvoort naar Haarlem laat vervallen vanwege de zeer beperkte reizigersvraag, adviseren wij u een vroegere verbinding toe te voegen vanaf Haarlem om 5:31 uur (treinnummer 5404) en deze zo mogelijk te starten in Zandvoort of Beverwijk. Zo kunnen reizigers vanuit Haarlem een kwartier eerder Amsterdam Centraal bereiken. Gezien de vervoervraag op deze corridor schatten wij in dat een vroegere verbinding een vergelijkbaar aantal reizigers of zelfs meer reizigers trekt dan de vroege verbindingen naar Amsterdam Centraal vanuit de andere genoemde stations.

Sprinter Leiden Centraal – Utrecht Centraal (paragraaf 4)

Wij adviseren positief over de frequentieverhoging in de spits tussen Alphen aan den Rijn en Woerden. Door deze frequentieverhoging ontstaat in de brede spits vier keer per uur een verbinding tussen Leiden Centraal en Utrecht Centraal.

In onze ogen is het door de gewijzigde tijdligging tussen Woerden en Utrecht mogelijk om de sprinter Leiden Utrecht – Houten Castellum ook in de tegenspitsrichting te laten stoppen op de stations Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten en Houten. Wij adviseren u daarom deze stops toe te voegen in de dienstregeling.

Wij adviseren verder positief over de versnelling van de sprinter Den Haag Centraal – Utrecht Centraal op werkdagen overdag door het inkorten van de haltering op station Woerden.

Sprinter Leeuwarden – Zwolle (paragraaf 5.2)

Wij adviseren positief over het doorrijden van de sprinter Leeuwarden – Meppel naar Zwolle (treinserie 9000) en over het versnellen van deze sprinter. Wel constateren wij dat er in het tijd-weg-diagram nog een conflict is met de opening van de brug over het Van Harinxmakanaal. De brug kan nog geopend zijn op het moment dat deze sprinter richting Zwolle hoort te rijden. Dit conflict is alleen oplosbaar als de brugopening wordt ingekort. Wij schatten in dat dit niet mogelijk is, gezien het drukke scheepvaartverkeer op dit punt.

Een vertraging van de sprinter kan effect hebben tot aan Zwolle aan toe. Wij adviseren u daarom bij de capaciteitsaanvraag bij ProRail te vragen om een overbelastverklaring. Wij hopen dat dit bijdraagt tot snelle besluitvorming over de realisatie van een aquaduct op deze plek, zodat de dienstregeling op het traject Leeuwarden – Zwolle minder kwetsbaar wordt.

Sprinter Groningen – Zwolle (paragraaf 5.3)

Wij adviseren positief over de versnelling van de sprinter Groningen – Zwolle. Wij vragen u wel aandacht voor het behoud van alle aansluitingen in Groningen tijdens de verbouwing van dit station. Op zondag rijdt u op dit traject tot circa 15:00 uur een uurdienst. Wij adviseren u te onderzoeken of de halfuurdienst vroeger kan starten.

Intercity Roosendaal – Vlissingen (paragraaf 6)

Wij adviseren positief over de introductie van een snelle intercity Roosendaal – Vlissingen op werkdagen, die alleen stopt in Bergen op Zoom, Goes, Middelburg en Vlissingen. Deze snelle intercity geeft naar onze overtuiging een positieve bijdrage aan het gebruik van het OV in Zeeland. Wij adviseren u in uw gesprekken met het Rijk en de provincie, over verdere verbeteringen, niet alleen te kijken naar een verdubbeling van de frequentie van deze snelle intercity naar twee keer per uur, maar ook naar introductie van deze snelle verbinding in het weekend.

De snelle Intercity sluit in Roosendaal niet aan op de Intercity naar Zwolle. De kracht van de snelle intercity wordt hierdoor niet optimaal benut, omdat reizigers van Zeeland naar Breda en verder aangewezen blijven op de langzame Zeeuwse treinen. Wij adviseren u te onderzoeken of deze aansluiting in Dienstregeling 2022 alsnog opgenomen kan worden. Indien dit leidt tot circa twee minuten extra reistijd, dan achten wij dit acceptabel gezien het aantal reizigers in de intercity dat profiteert van de kortere reistijd naar Breda. Mocht dit niet haalbaar zijn dan adviseren wij u te onderzoeken of de overstaptijd van de intercity uit Amsterdam Centraal op de sprinter naar Vlissingen in Roosendaal in beide richtingen met circa twee minuten kan worden ingekort.

Indien u voornemens bent in de toekomst de snelle intercity Vlissingen – Roosendaal twee keer per uur te rijden adviseren wij u op dat moment opnieuw te kijken naar de verbindingen vanuit Zeeland met Breda en verder.

De eerste snelle intercity vertrekt uit Vlissingen om 5:40 uur (treinnummer 2225), de volgende om 6:10 uur (treinnummer 2227) en daarna elk uur om tien minuten over het hele uur (treinnummer 2231 etc.). In de huidige dienstregeling vertrekt er een snelle intercity uit Vlissingen om 6:41 uur. Met deze trein kunnen Zeeuwse reizigers voor half negen op hun bestemming in het centrum van Rotterdam zijn. Wij adviseren u ook rond 6:40 uur een snelle intercity te rijden (treinnummer 2229). Wij verwachten dat het voor de streekvervoerder in Zeeland aantrekkelijk is op deze trein aan te sluiten met bussen in Vlissingen, Middelburg en Goes. Hierdoor wordt de snelle intercity voor een groter deel van Walcheren, de Bevelanden en Zeeuws-Vlaanderen aantrekkelijk. Indien u dit advies

overneemt, adviseren wij de snelle intercity van 5:40 uur om 5:21 uur te laten rijden als langzame intercity en de sprinter van 5:24 uur (treinnummer 6125) te vervangen door een sprinter om 6:24 uur (treinnummer 6129). Op deze manier blijft het aantal treinen gelijk, maar is het aanbod voor de reizigers uit Zeeland aantrekkelijker.

Intercity Amsterdam Centraal – Brussel (paragraaf 7.1)

Wij adviseren positief over uw voornemen om alle intercity's naar Brussel te starten en eindigen op station Amsterdam Centraal. Wij zouden graag zien dat reizigers vanuit Breda een uur vroeger kunnen vertrekken naar Brussel en vanuit Brussel een uur later kunnen aankomen in Breda. Wij adviseren u de toevoeging van deze twee treinen te onderzoeken.

In Breda sluit de intercity's uit Zwolle (treinserie 3600) aan op de intercity naar Brussel (treinserie 9200), maar niet in omgekeerde richting. Wij vinden het wenselijk deze aansluiting ook in deze richting te bieden. Dat kan door de intercity uit Brussel te laten halteren op spoor 4 in plaats van spoor 5. Wij zien dat dit mogelijk een conflict oplevert met een goederentrein richting Tilburg. Wij adviseren u te onderzoeken of een oplossing mogelijk is. Wij adviseren u tevens de aansluiting in beide richtingen met één minuut te verruimen. De werkzaamheden rond de brug over het Albertkanaal, ten noorden van Antwerpen, zijn inmiddels afgerond. Hierdoor is er in onze ogen één minuut 'over' tussen Antwerpen en Breda, aangezien de voor deze werkzaamheden toegevoegde minuut in de dienstregeling is gebleven.

ICE Amsterdam – Frankfurt

Tijdens omleidingen via Venlo stoppen enkele ICE's in de daluren niet in Köln Hbf maar in Ehrenfeld. Wij adviseren u te onderzoeken of deze ICE's toch in Köln Hbf kunnen halteren. Tijdens deze omleidingen slaan enkele binnenlandse intercity's station Blerick over. Wij adviseren u dit te melden op de pagina 'werken op het spoor' op NS.NL, en het op de betreffende dagen om te roepen op de stations en in de betreffende treinen.

Wij zijn blij met de toegevoegde stop in 's-Hertogenbosch wanneer de ICE wordt omgeleid via Venlo. Wij adviseren u de ICE bij omleidingen ook te laten stoppen op Eindhoven Centraal of Venlo. In onze ogen biedt de dienstregeling hiervoor ruimte.

De ICE rijdt momenteel één keer in de twee uur. Om de trein voor internationale reizigers een aantrekkelijkere keuze te laten zijn dan het vliegtuig, zien wij graag elk uur een ICE vanuit Nederland naar Duitsland. Wij adviseren u hier op korte termijn werk van te maken. Tevens vragen wij u concreet op welke termijn u voornemens bent deze frequentie te verhogen en welke stappen u hiervoor komend jaar gaat zetten. Het capaciteitsprobleem voor deze gewenste uitbreiding zit vooral tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal, omdat de ICE hier een treinpad deelt met het goederenvervoer. Per uur is anderhalf pad beschikbaar voor goederentreinen en een half pad voor de ICE. Wij erkennen het belang van voldoende ruimte voor goederentreinen op het spoor. Wij constateren daarentegen ook dat, ondanks de landelijke groei van het goederenvervoer over het spoor (pre-corona),

het aantal goederentreinen van en naar Amsterdam de laatste jaren juist fors is afgenomen². Wij zien daarom mogelijkheden voor NS om meer paden dan nu aan te vragen. Dat moet kunnen zonder dat het goederenvervoer in de knel komt. Mocht er in Duitsland nog een knelpunt zijn rond Keulen, dan zouden de extra treinen kunnen rijden tot Duisburg of Düsseldorf. Op deze stations worden veel aansluitingen geboden.

Thalys (paragraaf 7.3)

Het valt ons op dat er verschillende lege ritten zijn. We adviseren u om deze ritten voor reizigers te openen, zodat er voor beperkte kosten meer reismogelijkheden ontstaan. Wij adviseren u verder de Thalys naar Disneyland weer te rijden vanaf het moment dat het park wordt geopend.

Eurostar (paragraaf 7.4)

Wij adviseren positief over de uitbreiding van de diensten van Eurostar naar Londen. Sommige Eurostars stoppen ook in Lille Europe. Vanuit veiligheidsrestricties is het niet mogelijk om reizigers vanuit Nederland op Lille Europe te laten uitstappen. Wij adviseren u deze verbinding wel in uw verkoopsystemen aan te bieden voor reizen richting Nederland. In deze richting gelden de veiligheidsrestricties immers niet. Tevens vragen wij u welke reismogelijkheden met Eurostar worden geboden op verbindingen naar België en Frankrijk vanuit Nederland. Wij hebben eerder begrepen dat deze verbindingen kan worden aangeboden. Wij verzoeken u bij volgende adviesaanvragen de informatie over reismogelijkheden naar andere bestemmingen dan Londen toe te voegen.

Stoptrein Roosendaal – Antwerpen (paragraaf 7.5)

De verbinding Roosendaal – Antwerpen is sinds 2018 aanzienlijk verslechterd. De oorzaak is dat de intercity Brussel niet meer via Roosendaal, maar via Breda rijdt. Er wordt al jaren gesproken over een tweede stoptrein per uur vanaf Roosendaal en over versnelling op dit traject. Wij constateren dat er geen voortgang zit op dit dossier en dat er door u nog geen toekomstplan is gepresenteerd voor deze verbinding. In de adviesaanvraag meldt u dit jaar zelfs niet meer de stand van zaken van uw overleg hierover met verschillende partijen.

U noemde in uw adviesaanvraag voor dienstregeling 2020 twee randvoorwaarden die nodig zijn voor het rijden van een tweede stoptrein. Dat waren realisatie van het Belgische beveiligingssysteem tussen station Roosendaal en de grens en nog te maken afspraken met

² Zie paragraaf 3.1 in de volgende jaarrapporten:

- https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenvervoer_in_nederland_2017_web.pdf
- https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_in_nederland_2018_lr_0.pdf
- https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_2019.pdf
- https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/over-ons/documenten/pr-jaarrapport-ontwikkeling-spoorgoederenverkeer-in-nederland-2020_web.pdf

NMBS. In de Netverklaring 2022 van ProRail staat dat realisatie van het Belgische beveiligingssysteem gepland is februari 2021.³ Met het oog hierop willen wij u vragen ons bij uw besluit alsnog te informeren over de uitbreiding en versnelling van de dienstregeling Roosendaal – Antwerpen en over de hierover gemaakte afspraken met NMBS. Indien deze afspraken nog niet gemaakt zijn, horen wij graag de reden hiervoor en op welke termijn u deze afspraken wel kunt maken. Wij vragen u ook in uw besluit te benoemen welke resultaten u samen met IenW, NMBS en ProRail concreet sinds ons vorige advies heeft gerealiseerd op dit dossier. Wij trekken graag samen met u op om deze verbetering mogelijk te maken.

Wij adviseren u de verbinding Roosendaal – Antwerpen te versnellen (minder buffertijd en één keer per uur overslaan stations) en daarmee tegelijk de aansluitingen in Roosendaal te verbeteren. Voor de uitwerking verwijzen wij naar ons advies hierover dat is opgenomen in ons advies over dienstregeling 2020. Dit advies geldt onverkort.

Wij adviseren positief over het gelijk trekken van de dienstregeling op werkdagen en het weekend. Hierdoor is de dienstregeling voor reizigers vereenvoudigd. Wij adviseren echter negatief over het voornemen de eerste trein uit Roosendaal naar Antwerpen een half uur later te laten rijden. De eerst mogelijke aankomsttijd in Antwerpen ligt hierdoor na acht uur 's ochtends. De verbinding Roosendaal – Antwerpen wordt hierdoor nog minder aantrekkelijk. Wij adviseren u een extra verbinding te bieden om 6:52 uur als eerste stap naar ambitie van de introductie van twee treinen per uur. Indien u dit advies niet overneemt, adviseren wij u op alle dagen alleen de eerste trein van Roosendaal naar Antwerpen een half uur te vervroegen. Dit is mogelijk omdat het treinstel uit België reeds om 6:38 uur aankomt in Roosendaal.

Sprinter Roosendaal – Dordrecht (paragraaf 9.2)

U stelt op verzoek van decentrale overheden voor het patroon van de sprinter Roosendaal – Dordrecht (treinserie 5900) in het weekend en in de avonduren een half uur te verschuiven. Dit in verband met aansluitingen in Roosendaal tussen trein en bus. Ook ontstaat hierdoor op alle dagen een latere reismogelijkheid van Roosendaal naar Rotterdam Centraal. Wij adviseren hierover positief. Wij adviseren u te onderzoeken of er op zaterdag voldoende markt is om deze trein overdag twee keer per uur te rijden. Wij verwachten dat het gebruik van deze sprinter toeneemt als ook op zaterdag deze basisfrequentie wordt aangeboden.

Wij merken op dat de sprinter Roosendaal – Dordrecht, in verhouding tot andere treinseries in Nederland, een slechte punctualiteit kent. Zo kwam in 2020 bijna 16 procent van de treinen niet op tijd aan op station Dordrecht waar dit in 2019 nog geen 8 procent was. In

³ <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/vervoerders/documenten/netverklaring-2022-initiele-versie-versie-1.0-d.d.-11-december-2020.pdf>, blz. 182.

2021 is de punctualiteit verder verslechterd⁴. De kans dat reizigers hun aansluitende verbinding richting Rotterdam Centraal hierdoor missen is groot. Ook in de andere richting is de punctualiteit relatief laag. Wij adviseren u te onderzoeken hoe de punctualiteit van deze treinserie kan verbeteren en vragen u ons te informeren welke maatregelen u op deze lijn gaat nemen.

Risico's capaciteitsverdeling (paragraaf 2.6, 3.8 en 9.3)

Wij zijn blij dat u een oplossing heeft gevonden voor de overstapknoop in Hoorn door goederentreinen te laten inwachten bij station Haarlem. Dit korte inwachten van slechts enkele goederentreinen weegt in onze ogen op tegen het grote aantal reizigers dat hiervan de hele dag profiteert.

U geeft aan dat het desondanks mogelijk is dat deze oplossing in het capaciteitsverdelingsproces niet wordt gehonoreerd. In dat geval is het knippen van de sprinter tussen Haarlem en Hoorn te Alkmaar volgens u een mogelijke terugvalvariant. Wij hebben onvoldoende informatie om in te kunnen schatten of deze terugvalvariant beter of slechter is dan de huidige dienstregeling. Hiermee wordt weliswaar de knoop Hoorn en de overstap in Heerhugowaard in stand gehouden maar worden doorgaande reizigers benadeeld. Wij zijn hierdoor van mening dat, afhankelijk van de impact voor reizigers, ook de huidige dienstregeling in Noord-Holland als terugvalvariant moet worden overwogen. Uiteraard inclusief de huidige spitstreinen, de door u voorgestelde uitbreiding in het weekend tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal en het extra rijden van de intercity Alkmaar – Haarlem in de tegenspitsrichting.

De tienminutentrein tussen Den Haag HS en Rotterdam biedt geen ruimte meer voor goederentreinen op dit traject. Tijdens de testdagen rijden deze goederentreinen wel en moet een aantal keer per dag een intercity vanuit Schiphol Airport op Den Haag HS keren. Wij zouden het betreuren als dit ook in Dienstregeling 2022 het geval zou zijn. De dienstregeling is dan door uitzonderingen op het tienminutenpatroon niet meer herkenbaar voor de reiziger. Wij gaan er van uit dat ProRail de goederenvervoerders zal verwijzen naar de alternatieve route via Breukelen. Mocht dit niet zo zijn dan verzoeken wij u bij ProRail een overbelastverklaring te vragen.

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.

⁴ Treinpunctualiteit op 3 minuten, zie:

https://kpi.prorail.nl/reizigersvervoer?corridor=&date_range=last_3_years&lang=nl&spec=punc03&station=Dordrecht&traject=#