



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
NS Reizigers  
De heer H. Peters  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Contactpersoon  
Arnoud Frerichs  
Datum  
26 maart 2015  
Ons kenmerk  
Locov 2015-67650  
Onderwerp  
Advies dienstregeling 2016

Doorkiesnummer  
070-4569556  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
CC/PA/TD-714LC

Geachte heer Peters,

In uw brief van 12 februari 2015<sup>1</sup> vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de voorgenomen dienstregeling voor 2016, welke op 13 december 2015 moet ingaan. Wij adviseren u natuurlijk graag over de dienstregeling voor 2016 en volgen hierbij de indeling van uw adviesaanvraag.

### **Frequentieverhoging IC Direct**

Wij juichen iedere bekorting van de ingroeiperiode naar een kwartierdienst op de IC Direct uiteraard toe. Oorspronkelijk zou deze periode hoogstens tot 2009 hebben mogen duren.

Het is ons bekend dat deze versnelling samenhangt met de keuze om de intercity Den Haag – Noord-Brabant in 2017 via de HSL Zuid te leiden in plaats van in 2016. Wij hebben u reeds laten weten dat wij deze keuze ondersteunen, gezien de effecten en onzekerheden waarvan anders sprake zou zijn gedurende het dienstregelingjaar 2016. Daarom vinden ook wij dit per saldo beter voor de reizigers.

### **Frequentieverhoging Sprinters Groningen – Assen**

Wij adviseren positief op uw voornemen.

---

<sup>1</sup> CC/PA/TD-714LC Adviesaanvraag dienstregeling 2016

Bezoekadres secretariaat  
Plesmanweg1-6  
2596 JG DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20905  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

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

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Unie KBO en ROVER.*

### **Volledige bediening Utrecht Lunetten**

Wij adviseren positief. De verminderde bediening van dit station als gevolg van aangescherpte veiligheidsregels hebben wij steeds een betreuwenswaardige ontwikkeling gevonden.

### **Aanpassing dienstregeling Haarlem – Alkmaar**

Een jaar geleden adviseerden wij negatief over de door u voorgestelde maatregelen. Daarvoor hadden wij twee hoofdredenen. Ten eerste waren wij er niet van overtuigd dat een krimpscenario de beste of enige weg was om tot een betere verhouding van kosten en opbrengsten te komen. Ten tweede vonden wij de nadelige effecten van de uitwerking van de bezuinigingsmaatregel voor de reizigers buiten proportie.

Na ons advies hebben wij meerdere malen constructief met u overlegd over alternatieven, ook op regionaal niveau. Dit heeft geleid tot een ander plan voor de korte termijn, dat nu onderdeel is van uw adviesaanvraag voor 2016.

Ons eerste bezwaar is nog niet weggenomen. Een beter toekomstperspectief voor de Kennemerlijn zien wij, net als u, als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie, Metropoolregio, de gemeenten in dit gebied, NS en regionale vervoerders. Hierbij moeten ook de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied en de samenhang met het busnet betrokken worden. De genoemde partijen hebben hiervoor het afgelopen jaar stappen gezet. Voor de ontwikkeling van een concreet plan is echter meer tijd nodig dan beschikbaar was tot de vaststelling van de dienstregeling 2016. Ons advies voor de middellange termijn is dat NS samen met de genoemde partijen richt de mogelijkheden van een groeiscenario onderzoekt, waarbij een beter opgezet OV-systeem een groter aantal reizigers gaat trekken. De (regionale) consumentenorganisaties leveren daaraan graag een bijdrage.

Aan ons tweede bezwaar bent u, als wij de onvermijdelijkheid van een efficiencyverbetering op de korte termijn als uitgangspunt nemen, wel tegemoetgekomen. Wij vinden dit plan beter dan het vorige, al blijft het in zijn geheel natuurlijk een verslechtering voor de reiziger. Het verdwijnen van de intercity Alkmaar-Haarlem buiten de spitsuren en in de tegenspitsrichting is een aanzienlijke stap terug t.o.v. het bedieningsmodel dat met 'Spoorslag '70' werd geïntroduceerd. In dat plan reed deze intercitydienst met veel kleinere eenheden dan nu: veelal tweewagenstellen die in de spitsuren werden verlengd. De onbevredigende bezettingsgraad is zodoende ook een gevolg van de keuze die NS eerder heeft gemaakt om op alle tijdstippen met grotere en dus ook duurdere eenheden te gaan rijden.

De dalende trend in het aantal reizigers die u signaleert kan ook oorzaken hebben die liggen in de conjunctuur of de betrouwbaarheid van de treindienst. Recente cijfers van aantallen instappers per station op deze route laten juist een lichte stijging zien<sup>2</sup>

Wij verwachten niet dat wij uw voornemen tot bezuiniging per dienstregeling 2016 verder nog kunnen beïnvloeden. Wat de uitwerking van de gewijzigde dienstregelingopzet betreft, geven wij u nog enkele aandachtspunten mee:

- Zorg ervoor dat de Sprinter van Haarlem naar Alkmaar niet trager wordt dan nu (op de momenten waarop deze verbinding reeds wordt geboden). Door het vervallen van de intercity is iedere rijtijdverlenging nog minder gewenst dan zij toch al zou zijn.

---

<sup>2</sup> Vergelijking in- en uitstappers per station van 2013 t.o.v. 2012. De stations die uitsluitend aan de Kennemerlijn zijn gelegen (Bloemendaal t/m Heemskerk) laten een stijging van 6% tot 10% zien, uitgezonderd Santpoort Noord, dat een fractie daalde.

- Overweeg de toevoeging van een eerdere intercity van Alkmaar naar Haarlem. De eerste intercity vertrekt om 7.17. Voor een op forenzen gerichte verbinding lijkt een aankomsttijd in Den Haag van 8.18 ons wat laat.
- Bezie de mogelijkheid van een korter stationnement van de Sprinter in Alkmaar richting Hoorn (dit wordt straks 9 minuten) en van een betere spreiding van de treinstops in Heiloo (dit gaat van 10/20 minuten naar 5/25 minuten).

### **Dienstregeling Amsterdam - Zandvoort**

Wij ondersteunen uiteraard het aanvragen van de rijpaden voor de Sprinter Amsterdam - Zandvoort zoals getoond in de dienstregelingstabel, zonder de lange stationnementen van 10 minuten in Haarlem, zoals deze nu 13 keer per dag bestaan. Wij vinden dat het belang van de reizigers op deze verbinding, onder wie forenzen die hierdoor dagelijks langer onderweg zijn, moet voorgaan boven het belang van een beter rijpad voor goederenvervoer. Ook volgens het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zou stadsgewestelijk reizigersvervoer moeten voorgaan boven conventioneel goederenvervoer. Wij adviseren NS niet in te stemmen met een capaciteitsverdeling waarin reizigers een langere reistijd krijgen teneinde aan wensen van goederenvervoerders tegemoet te komen.

### **Tijdelijke aanpassing treindienst rond Almere**

De tijdelijke aanpassing is vooral een verarming voor Lelystad, dat zijn rechtstreekse intercity naar Amsterdam Centraal verliest. Wij adviseren deze verbinding te herstellen zodra dat mogelijk is, en tijdens de inkortingsperiode te zorgen voor voldoende capaciteit op de treindiensten waarnaar de reizigers moeten uitwijken.

Voor het moment van herstel van de rechtstreekse verbinding Lelystad - Amsterdam C geven wij u alvast een suggestie mee. De Sprinter Zwolle - Amsterdam C kent nu voor Kampen Zuid en Dronten veel tussenstops naar Amsterdam. Wij geven u in overweging hiervan een 'zonetrein' te maken: een intercity die ten noorden van Lelystad op alle stations stopt. Dit naar voorbeeld van bijv. de intercity Enkhuizen - Amsterdam, die tussen Enkhuizen en Hoorn op alle stations stopt en daarna non-stop naar Amsterdam doorrijdt. In plaats van de huidige intercity Lelystad - Amsterdam C komt dan een Sprinter.

### **Station Utrecht Vaartsche Rijn**

Het is ons inderdaad bekend dat het in 2016 nog niet mogelijk is dit reeds gebouwde station te bedienen – een spijtig gevolg van de eerdere vernietiging van het Tracébesluit.

### **Station Utrecht Leidsche Rijn**

Wij begrijpen dat de hogere bedieningsfrequentie nog niet mogelijk is. Het is een spijtig gevolg van het uitstel in 2009 van de oplossing van het knelpunt van de tweesporige brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

### **Uitbreiding Thalys**

Wij vinden het positief dat weer een stap wordt gezet in de richting van een uurdienst met hogesnelheidstreinen tussen Amsterdam en Brussel. Hierbij wordt op maandag t/m donderdag eindelijk het gat vanuit Amsterdam om 17.52 opgevuld. Dit zou wat ons betreft meer prioriteit hebben gehad dan het gat om 15.52 dat bij de dienstregelingsaanpassing van 13 april 2015 wordt opgevuld.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Wij stellen vast dat een adviesaanvraag over de dienstregelingwijziging van 13 april achterwege is gebleven. Het is helaas niet de eerste keer dat wij deze constatering doen inzake grensoverschrijdende treindiensten.

Het bevreemdt ons dat de per 13 april 2015 geplande uitbreiding vanuit Amsterdam om 12.17 uur alleen op maandag t/m donderdag blijft rijden, en niet op vrijdag (omdat dan de trein van 10.17 uit Amsterdam rijdt). Voor de transparantie van het Thalys-aanbod vinden wij het gewenst om de dienstregeling op de verschillende dagen van de week meer te harmoniseren, zeker op maandag t/m vrijdag. Wij adviseren voor de toegevoegde trein op alle dagen van de werkweek het tijdstip van 10.17 uur te kiezen, omdat wij verwachten dat dit tijdstip voor meer reizigers aantrekkelijk zal zijn dan 12.17 uur.

Aan de zaterdag gaan de recente en voorgenomen frequentieverhogingen geheel voorbij. Een uurdienst lijkt nog ver weg, met ook in 2016 nog gaten van drie uur in de dienstregeling. Zijn de verwachtingen omtrent de markt voor de hogesnelheidsverbinding Amsterdam - Brussel op zaterdag werkelijk zo pessimistisch, of ligt hier een andere reden aan ten grondslag?

### **Integratie ICE en CityNightLine**

Wij adviseren positief over het integreren van ICE en CNL. In feite betekenen de wijzigingen ruwweg een terugkeer naar de ICE-dienstregeling van 2009, met toevoeging van een vroege trein Keulen - Amsterdam en een late trein Amsterdam - Keulen door het openstellen van de leeg rijdende rytuigen 2e klas in de CNL en toevoeging van 1 extra rytuig 1e klas. Dit is van onze kant in het verleden ook al bepleit. De kwaliteit van de rytuigen en de service in de trein dienen dan wel op het niveau van de ICE te liggen.

Wij vinden het wel jammer dat de CNL richting Nederland zoveel langzamer wordt. Tussen Keulen en Arnhem wordt deze trein 20 minuten trager dan in omgekeerde richting. En dit terwijl er geen locwisseling in Emmerich meer nodig is. Waarom profiteert de klant niet van deze procesverbetering?

Positief is verder dat de aansluiting vanuit Praag (CNL) weer beter wordt. In de andere richting blijft deze helaas nog onaantrekkelijk, met vijf kwartier overstaptijd in Oberhausen of Keulen. Naar Wenen is de situatie straks andersom: een korte – om niet te zeggen krappe – overstaptijd richting Oostenrijk, maar richting Nederland ruim anderhalf uur wachttijd in Frankfurt Flughafen. Wij vragen u te (blijven) zoeken naar mogelijkheden om de overstap in beide richtingen te verbeteren.

Wij betwijfelen of u er goed aan doet om de eerste trein van Amsterdam naar Frankfurt te vervroegen naar 6.35 uur. Dit is voor een deel van de reizigers te vroeg. Zeker op zaterdag, wanneer reizigers uit Amsterdam op de nachtbus zijn aangewezen en reizigers uit de richtingen Alkmaar en Hoorn 50 minuten op het Centraal Station moeten doorbrengen. Dit zal de eerstvolgende ICE (treinnummer 105 naar Basel) nog drukker maken dan deze al is. De voordelen van de vroegere vertrektijd lijken ons beperkt. Köln Deutz heeft goede stedelijke verbindingen en het kop maken in Köln Hauptbahnhof verlengt de rijtijd naar Frankfurt met 10 minuten. Wij vragen ons af of dit voornemen is ingegeven door uw ervaringen met de zeer vroege trein naar Berlijn.

Wat helaas blijft, zijn de grote gaten in de dienstregeling. Een Intercityverbinding van de Randstad naar de grote steden in het Duitse Rijn-/Ruhrgebied zou niet met tussenpozen van 2, 3 en 4 uur moeten rijden, maar ieder uur. Dit maakt zo'n verbinding veel attractiever en het trekt meer klanten, zoals iedere frequentieverhoging van laagfrequent naar een uurdienst tussen belangrijke agglomeraties heeft aangetoond. De hoge kosten en de beperkte beschikbaarheid van het hogesnelheidsmaterieel, dat op deze verbinding weinig tot zijn recht komt, zitten deze gewenste ontwikkeling in de weg. Wij vinden het niet gewenst

dat deze blokkade in stand blijft zolang het ICE-materieel van NS nog niet volledig is afgeschreven.

Op kortere termijn zou ook al een frequentieverbetering kunnen worden bereikt met een creatieve inzet van de zitrijtuigen uit de CNL. Voorzien van een locomotief en eventueel nog enkele rijtuigen, zou dit materieel overdag een extra slag Amsterdam - Keulen kunnen maken. De volgende stap zou dan de meer fundamentele verandering moeten zijn die wij hierboven hebben bepleit.

### **Nijmegen - Wijchen**

In de spits rijden er tussen Nijmegen en Wijchen extra spitstreinen. In de middagspits rijden deze van 14.37 tot 17.37. Wij verwachten dat er vraag is naar het langer laten rijden van deze in pendel in de avondspits. Wij adviseren dit aan de hand van bezettingscijfers te onderzoeken.

### **Heerlen - Aken**

Wij vinden het een slechte zaak dat de rechtstreekse treindienst Heerlen - Aken wordt verbroken, waarbij de reizigers in Herzogenrath moeten overstappen. Oorzaak is een capaciteitsknelpunt tussen Herzogenrath en Aken. NS en DB Regio exploiteren samen de treindienst Heerlen - Aken. Naar onze mening ligt het op de weg van de exploitant om niet bij voorbaat te berusten in een geknipte verbinding, maar het volledige treinpad Heerlen - Aken aan te vragen. Anders wordt het capaciteitsprobleem immers nooit expliciet.

De uitkomst voor 2016 zal wellicht toch zijn dat reizigers in Herzogenrath moeten overstappen. Gezien de te verwachten korte overstaptijd verwachten wij dat NS en DB Regio zich inzetten voor een aansluiting aan hetzelfde perron en een wachttijdregeling, zeker in de richting van Heerlen, waar slechts een uurdienst wordt geboden.

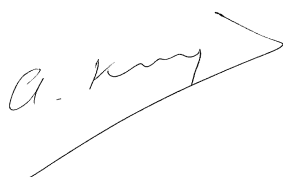
### **Onderhoudsrooster**

ProRail onderzoekt momenteel samen met alle betrokken partijen de mogelijkheid van aanpassingen in het onderhoudsrooster om vanaf 2017 – of eerder, waar mogelijk – tot betere oplossingen te komen. Wij dringen aan op betere oplossingen dan de vervangende busritten die bij de overgang naar het huidige onderhoudsrooster zijn ingevoerd. Het kost reizigers extra tijd, overstappen in de late avond op een donker stationsplein is onaangenaam en veel reizigers vinden het minder prettig om met de bus te reizen dan met de trein.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid ons advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,



Arriën Kruyt