



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 15 maart 2019
Ons kenmerk: Locov 2021-54422

Doorkiesnummer: -
Bijlage(n): -
Uw kenmerk: CC/PA/TD-844

Onderwerp:
Advies Dienstregeling 2020

Geachte heer Van der Tak,

In uw brief van 1 februari 2019 (CC/PA/TD-844 adviesaanvraag dienstregeling 2020) vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de dienstregelingswijzigingen die NS voornemens is door te voeren per 15 december 2019 ("Dienstregeling 2020"). Wij gaan graag in op uw verzoek en volgen hierbij de volgorde in uw adviesaanvraag. Aan het einde van het advies geven wij u ook graag verbeterwensen van onze kant mee. Wij adviseren positief op de onderdelen van uw adviesaanvraag waarop inhoudelijk niet wordt ingaan.

Maatregelen reizigersgroei

Wij constateren dat het aantal reizigerskilometers door de aantrekkende economie toeneemt. Blijkens uw jaarverslagen was de groei in 2016 2,0%, in 2017 0,8% en in 2018 2,4%. Met name rond Amsterdam en Schiphol is de groei groot op meerdere trajecten. Wij zijn blij met deze groei, maar verwachten ook dat hierdoor op korte termijn al capaciteitsknelpunten zullen ontstaan. Dit nog voordat reeds voorziene uitbreidingen van infrastructuur zijn gerealiseerd en mogelijk zelfs op trajecten waar nog besloten moet worden over extra infrastructuur. Wij vragen u daarom te verkennen of het mogelijk is op deze drukke trajecten in de spits extra treinen te rijden. Wij zien hiervoor mogelijkheden door de instroom van nieuw materieel. Wij beseffen dat de infrastructurele capaciteit beperkt is, mede als gevolg van de verbouw van Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid, maar hopen dat u toch mogelijkheden vindt voor uitbreiding van het vervoersaanbod. Wij

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.

zijn ervan overtuigd dat dit ook kan bijdragen aan verdere groei van het aantal reizigerskilometers. Wij gaan met u hierover de komende tijd graag het gesprek aan en vragen u hiervoor een analyse van de gerealiseerde en verwachte reizigersgroei per traject te presenteren.

Meer Intercity's tussen Utrecht Centraal en Amersfoort (paragraaf 2.2)

Wij zijn blij dat u, mede dankzij de komst van sneller Sprintermaterieel, mogelijkheid heeft gezien om het aantal Intercity's tussen Utrecht Centraal en Amersfoort uit te breiden van vier naar zes per uur per richting. Deze wens hebben wij reeds lang, gezien de groeiende vervoersvraag op deze verbinding. Wel constateren wij dat de nieuwe Intercity's op blokafstand van de bestaande Intercity's rijden, zodat deze vooral aantrekkelijk zijn voor reizigers die verder moeten reizen dan Utrecht of Amersfoort. De door u voorgestelde door koppeling met de Intercity Den Haag Centraal – Utrecht Centraal en in de spits ook van/naar Deventer ondersteunen wij daarom. Dit komt tegemoet aan de vervoersvraag van reizigers.

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij vinden het van belang dat reizigers kunnen rekenen op een betrouwbare dienstregeling en specifiek de aangeboden aansluitingen. De nieuwe Intercity Utrecht-Deventer (treinserie 2000) biedt voor reizigers een aantal aantrekkelijke reisopties (overstapknopen in Deventer, Apeldoorn en Amersfoort). Deze Intercity kent echter ook een krappe planning met een korte kering in Utrecht en opvolging op blokafstand met de Intercity Rotterdam-Amersfoort-Zwolle (treinserie 500/600).

Ook zien wij dat straks in de spits binnen 5 minuten 4 treinen vertrekken vanaf Amersfoort richtingen het oosten en noorden. Wij vragen u daarom bij de detailuitwerking van de dienstregeling en de instructies van uw personeel extra aandacht te hebben voor de robuustheid van de dienstregeling. Wij vragen u ook goede afspraken te maken met ProRail over het behoud van aansluitingen bij minimale vertragingen.

Wij vragen u bij vertraging van de Intercity's uit Rotterdam voorrang te geven aan het tijdig vertrekken van de Intercity naar Deventer uit Utrecht en Amersfoort. De Intercity uit Rotterdam heeft immers enige buffertijd in Zwolle, terwijl de overstap in Apeldoorn richting Zutphen kritischer is. De betrouwbaarheid zal van invloed zijn of reizigers kiezen voor deze route. Dit is van belang omdat zo de drukke corridor Utrecht-Arnhem wordt ontlast.

Verder vragen wij u bij eventuele herfstmaatregelen de genoemde aansluitingen te behouden.

Tenslotte vragen wij wat uw voorstellen zijn voor de bijsturing bij verstoringen. Er ontstaat door de koppeling van drie treinseries immers een Intercity Almere Centrum-Amsterdam Centraal-Deventer-Utrecht Centraal-Den Haag Centraal. Wij willen dat u voorkomt dat een verstoring bij één van de drie treinseries doorwerkt op de andere trajecten.

- U geeft aan dat veel forenzen en studenten reizen tussen Deventer, Apeldoorn en Utrecht Centraal. U verwacht dat door de gewijzigde lijnvoering de trein op deze verbinding aantrekkelijker zal worden, doordat u beter inspeelt op de gewenste reismogelijkheden. Wij constateren echter dat er geen extra reismogelijkheden bij komen tussen Amersfoort en Deventer, ook niet rond de spits. Tegelijkertijd starten in 2021 langdurige werkzaamheden rond knooppunt Hoevelaken, waardoor de kans op files zal toenemen. Hier ligt een kans om automobilisten te verleiden om te kiezen voor het OV.
- Verder constateren wij dat in daluren de keertijd in Deventer van de Intercity Amsterdam-Deventer (treinserie 1500) 1 uur en 36 minuten is en de keertijd in Amersfoort van de Intercity Amsterdam-Amersfoort van deze zelfde treinserie in de daluren 52 minuten is. In deze tijd kan deze Intercity precies op en neer van Deventer naar Amersfoort. Dit materieel is op een andere manier niet inzetbaar.
- Wij zien daarom mogelijkheden ook in de daluren de Intercity Deventer-Amersfoort elk kwartier te rijden. Indien u dit niet wenst te realiseren adviseren wij u wel de bedieningsperiode rond de spitsen te verruimen. Wij adviseren u in ieder geval een rit Deventer-Amersfoort v.v. toe te voegen na de ochtendspits in verband met het vervoer van studenten (extra rit om 10.18 uur vanuit Deventer en v.v.) en aan het eind van de avondspits (extra rit om 19.06 uur vanuit Amersfoort en v.v.). Deze laatste rit betekent een vertrek om 18.10 uur uit Den Haag Centraal en is daarom voor veel forenzen aantrekkelijk. Dit draagt bij aan een betere spreiding van de reizigers over de treinen tussen Utrecht en Amersfoort in deze drukke uren en ontlast de drukke corridor Arnhem-Utrecht omdat voor reizigers naar Zutphen en verder de verbinding via Amersfoort en Apeldoorn aantrekkelijker wordt.
- De Intercity Deventer-Amsterdam Centraal en de Intercity Berlijn (treinseries 1500 en 140) bieden in de daluren geen aansluiting op de Intercity Amersfoort-Den Haag Centraal en v.v.. Wel wordt een aansluiting aangeboden op de Intercity Zwolle-Rotterdam Centraal. Dit is echter geen oplossing voor reizigers richting Den Haag Centraal. Daarmee is het aantal verbindingen Deventer-Den Haag Centraal (al dan niet met overstap) in de daluren in 2020 twee keer per uur in plaats van drie keer per uur zoals in de huidige dienstregeling. Wij vragen u te onderzoeken of hiervoor in de spooropstelling van station Amersfoort een oplossing te vinden is.

- U geeft aan dat door uw voorstel de zitplaatskans stijgt, maar geeft niet aan hoeveel. Wij merken op dat in het recente verleden klachten waren over de te krappe planning van het ICM materieel dat veel wordt ingezet richting Noord- en Oost-Nederland. De wijzigingen zullen bovendien naar verwachting niet alleen een spreidende werking, maar ook een aanzuigende werking hebben. Wij vragen u de daadwerkelijke verdeling van de reizigers over de Intercity's op deze corridor in Dienstregeling 2020 actief te monitoren en zo nodig de inzet van het materieel snel aan te passen. Zo kan worden voorkomen dat, ondanks de hogere frequentie, klachten over drukke treinen terugkeren.
- Verbetering van de verbinding tussen Twente en Amsterdam Centraal door kortere reistijden in de uren dat de Intercity Berlijn niet rijdt blijft ook een nadrukkelijke wens. Wij hopen dat groei van het vervoer tussen Amersfoort en Deventer de realisatie van deze verbetering dichterbij brengt.

Meer sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk (paragraaf 2.3)

Wij ondersteunen uw voorstel om in de spits extra treinen te rijden tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort in de spitsrichting. Deze maatregel is noodzakelijk om reizigers, met de komst van het nieuwe Sprinter materieel, voldoende zitplaatskans te bieden. Deze oplossing zien wij wel als een tijdelijke oplossing, of zoals u het stelt "een eerste invulling" van de wens van decentrale overheden en consumentenorganisaties voor frequentieverhoging van en naar Harderwijk (paragraaf 1.2).

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij adviseren u voortvarend met ProRail, Rijk en de provincies Gelderland en Utrecht te werken aan een meer structurele oplossing voor de capaciteitsknelpunten op de corridor Utrecht-Harderwijk. Hiervoor is het noodzakelijk de oorspronkelijk geplande keervoorziening bij Harderwijk te realiseren. Eindbeeld moet daarbij volgens ons een dienstregeling zijn, waarbij Harderwijk gedurende de hele dag 4 verbindingen per uur heeft richting Amersfoort. Dit kan volgens ons worden geboden met een doorgaande sneltrein Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort-Utrecht naast de huidige Sprinters, met een 3e en 4e Sprinter Harderwijk-Utrecht of door het doortrekken van Intercity's die momenteel eindigen op Amersfoort Schothorst of Amersfoort naar Harderwijk.
- Wij adviseren de Sprinter Amersfoort-Harderwijk net als vergelijkbare spitsverbindingen elders in Nederland ook in de tegenspitsrichting open te stellen voor reizigers. Gezien de benodigde keertijd in Nunspeet zou, als dat nodig is, in de tegenspitsrichting station Nijkerk kunnen worden overgeslagen.
- Wij verzoeken u het gebruik van de nieuwe Sprinter Amersfoort-Harderwijk en de bestaande Sprinter Utrecht-Zwolle te monitoren en zo nodig het aantal

verbindingen Amersfoort-Harderwijk uit te breiden. Wij vermoeden dat er voldoende vervoervraag zal zijn om deze Sprinter ook te laten rijden om 16.09 uur vanuit Amersfoort. Dit vanwege het vervoer van scholieren. Wij worden graag voorjaar 2020 door u geïnformeerd over de ontwikkeling van de vervoervraag.

Reistijd Noord-Nederland – Randstad (paragraaf 2.4)

Helaas gaat uw voorstel voor meer Intercity's tussen Amersfoort en Utrecht Centraal ten koste van de snelle overstap tussen de Intercity's van/naar Zwolle (treinseries 500/600) en de Intercity's van/naar Den Haag Centraal (treinserie 2000) op Utrecht Centraal. De snelste route tussen Den Haag Centraal en Noord-Nederland loopt hierdoor voortaan via de Hanzelijn. Hierdoor neemt de reistijd met circa 8 minuten toe voor de reizigers die in Dienstregeling 2019 nog via Utrecht reizen.

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij adviseren positief op uw voornemen om in het weekend en in het superdal, als de extra Intercity's Utrecht Centraal-Amersfoort niet rijden, de aansluiting Groningen/Leeuwarden-Den Haag Centraal op station Utrecht Centraal wel te bieden. Wij gaan akkoord met de hiervoor noodzakelijke aanpassing van de vertrektijden tussen Utrecht Centraal en Amersfoort met 1 minuut.
- U geeft aan dat 80% van de reizigers al kiest voor de route via de Hanzelijn, omdat dit een rechtstreekse verbinding is. De voorgestelde wijziging leidt tot extra groei van het aantal reizigers op de Hanzelijn. Op dit traject is in de spits sprake van drukke treinen. Wij gaan er vanuit dat u de materieelinzet hierop aanpast.
- Het verdwijnen van de snelle verbinding tussen Zwolle en Den Haag Centraal via Utrecht Centraal verhoogt de noodzaak om de reistijden tussen Groningen/Leeuwarden en de Randstad via de Hanzelijn in te korten. Recent heeft u hiervoor een nachtelijke testrit uitgevoerd. In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is in artikel 30 lid 2 en lid 4 bepaald dat NS de maximale rijsnelheid optimaal moet benutten en bij snelheidsverhoging naar 160 km/uur prioriteit moet geven aan onder meer de Hanzelijn. Met de komst van ICNG en SNG materieel en het vrijkomen van de Traxx locomotieven zijn er ons inziens vanaf circa 2021 mogelijkheden om versnelling door te voeren, omdat al dit materieel op de Hanzelijn 160 km/uur kan rijden. Wij gaan hierover graag met u in overleg.
- In uw adviesaanvraag over dienstregeling 2019 heeft u benoemd dat voor 100 reizen vanuit Voorburg, Den Haag Ypenburg, Zoetermeer, Zoetermeer Oost en Lansingerland-Zoetermeer richting Zwolle, Groningen en Leeuwarden een extra overstap op Utrecht Centraal nodig is. Dit is nodig omdat in Gouda geen overstap meer wordt geboden op de Intercity naar Groningen/Leeuwarden. Omdat in 2020 deze overstap op Utrecht Centraal vervalt, constateren wij dat deze reizigers vanaf

2020 alsnog een kwartier langer onderweg zijn. Wij betreuren deze verslechtering, die overigens niet is terug te vinden in de adviesaanvraag. Wij zijn van mening dat dit voorbeeld aantoont dat de mogelijkheden op de infrastructuur in de brede Randstad momenteel te beperkt zijn en dat extra investeringen noodzakelijk zijn om ook de kwaliteit van het Sprinterproduct te verbeteren.

Versnelling Sprinter Zwolle-Groningen (paragraaf 3.1) en Sprinter Meppel – Leeuwarden (paragraaf 3.2)

Wij zijn blij met de versnelling van de Sprinters Meppel-Leeuwarden en Zwolle-Groningen. Wij ondersteunen ook de keuze, die u in overleg met de regio heeft gemaakt, om de Sprinters uit Leeuwarden in Meppel een betere aansluiting te geven richting Zwolle en de Randstad. Dit is een belangrijke verbetering voor veel reizigers uit Wolvega, Grou-Jirnsom en Akkrum. Helaas betekent dit wel een langere reistijd voor reizigers vanaf deze stations die in Leeuwarden overstappen op een regionale trein en voor reizigers vanaf deze stations die in Meppel overstappen richting Hoogeveen.

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij constateren dat NS al enige tijd station Heerenveen IJsstadion niet meer bedient bij grote schaatsevenementen. Dit station is speciaal voor dit soort gelegenheden gebouwd. Door het station niet te benutten zijn reizigers langer onderweg. Zij zijn afhankelijk van bussen (inclusief extra kosten) of moeten lopen of nemen dan toch maar de auto. Dit vinden wij geen goede reclame voor het OV. Wij adviseren u in Dienstregeling 2020 station Heerenveen IJsstadion bij grote schaatsevenementen weer te bedienen en over de beperkte kosten zo nodig afspraken te maken met de betrokken partijen.
- Wij adviseren u tevens te onderzoeken of structurele bediening van station Heerenveen IJsstadion inpasbaar is in de dienstregeling. Hiermee kan de OV-bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Heerenveen aanzienlijk worden verbeterd. Deze locatie is ook geschikt als P&R. Voorwaarde is voor ons wel dat hiermee de bediening van het toekomstige station Leeuwarden Werpsterhoeke mogelijk blijft, bijvoorbeeld door aanpassing van de brugopeningen. Wij ontvangen van u graag informatie over de logistieke mogelijkheden.
- Rijk en regio doen momenteel studie naar een spoorquaduct bij het van Harinxmakanaal. Dit biedt wellicht mogelijkheden om de verbinding Leeuwarden-Zwolle verder te verbeteren. Wij vragen u deze mogelijkheden in kaart te brengen.

Wijzigingen Thalys (paragraaf 4.1)

Wij zijn blij met de eerdere verbinding met Thalys naar Disneyland. U onderzoekt nog of in Brussel-Zuid een aansluiting gerealiseerd kan worden, zodat dezelfde eerste aankomst in

Paris Nord (om 9:38 uur) mogelijk blijft. Wij adviseren u deze verbinding met overstap ook boekbaar te maken. De verbinding Keulen - Lille met overstap in Brussel tussen 2 Thalys-treinen was immers in het verleden niet boekbaar. Wij adviseren u geen hogere tarieven te laten gelden dan voor de rechtstreekse Thalys treinen naar Paris Nord.

Ook steunen wij de uitbreiding van de capaciteit van Thalys als gevolg van de groeiende reizigersvraag. U doet dit echter door een aantal treinen te verlengen. Onze voorkeur gaat uit naar het bieden van extra ritten. Wij adviseren u daarom om op maandag t/m donderdag een extra vertrek toe te voegen van Parijs naar Amsterdam om 18:22 uur in plaats van het verlengen van het materieel van de rit welke om 17:22 uur vertrekt. Wij denken dat er voldoende vervoervraag is naar deze verbinding met vertrek aan het einde van de avondspits van Parijs.

Extra verbindingen Eurostar (paragraaf 4.2)

Wij zijn blij dat u met Eurostar in gesprek bent over het verder uitbreiden van het aantal ritten van en naar London St. Pancras. De Eurostar biedt een aantrekkelijke verbinding voor reizigers en uitbreiding komt tegemoet aan de wens van de reiziger voor meer snelle verbindingen naar Londen.

Stoptrein Roosendaal-Antwerpen (paragraaf 4.3)

De verbinding Roosendaal-Antwerpen is sinds 2018 aanzienlijk verslechterd. De reden hiervoor is dat de Intercity Brussel niet meer via Roosendaal, maar via Breda rijdt. Hierdoor is het aantal verbindingen per uur lager en de reistijd langer. Er wordt al jaren gesproken over een tweede stoptrein per uur vanaf Roosendaal. Wij constateren dat er weinig voortgang zit op dit dossier. Uw aanvraag voor Dienstregeling 2020 gaat wederom uit van 1 in plaats van 2 stoptreinen per uur. U noemt twee randvoorwaarden die nodig zijn voor het rijden van een tweede stoptrein, namelijk realisatie van het Belgische beveiligingssysteem tussen station Roosendaal en de grens en nog te maken afspraken met NMBS.

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij constateren dat volgens de netverklaring 2020 van ProRail het Belgische treinbeïnvloedingssysteem Memor/krokodil reeds is geïnstalleerd tussen de rijksgrens en het begin/einde van het met ATB beveiligde gebied bij Roosendaal. Wij vermoeden daarom dat het alleen gaat om het realiseren van Belgische beveiliging in het ATB beveiligde gebied bij station Roosendaal. Wij vragen of u dit kunt bevestigen. Het ontbreken van de Belgische beveiliging op het allerlaatste stuk bij Roosendaal is volgens ons niet risicovol. De snelheid van de treinen is op dit stuk al erg laag. Wij adviseren daarom spoedig de tweede trein te laten rijden.

- In de Achtste Voortgangsrapportage Programma ERTMS (28 mei 2018, blz. 12) staat dat Roosendaal in 2019 TBL+ krijgt. In de Negende Voortgangsrapportage Programma ERTMS staat dat het ministerie van IenW opdracht heeft gegeven aan ProRail per 2020 het grensbaanvak tussen Roosendaal en de grens uit te rusten met TBL1+ (19 oktober 2018, blz. 10). Wij zien deze aanpassing echter nog niet opgenomen in het overzicht van infrastructuurprojecten en infrastructuurstudieprojecten t/m 2024 in de netverklaring 2020 van ProRail, terwijl de aanpassing van beveiliging tussen Maastricht en Visé bijvoorbeeld wel in deze lijst is opgenomen (Versie 1.0, 7 december 2018). Wij vragen u daarom wat momenteel de planning is voor realisatie van het Belgische beveiligingssysteem. Wij adviseren u om op korte termijn afspraken te maken met ProRail over de realisatie voor start Dienstregeling 2020 en vragen u ons hierover te informeren.
- Wij constateren dat in uw voorstel de reistijd van de stoptrein 47 minuten blijft. Wij zien in de huidige dienstregeling dat op werkdagen tussen Essen en Antwerpen een 6 minuten kortere reistijd voor de stoptrein mogelijk is door het overslaan van slechts één halte. Ook zien wij dat de reis Roosendaal-Antwerpen met de stoptrein in 2007 voor de opening van de spoortunnel Antwerpen nog 45 minuten duurde, terwijl er toen sprake was van een langere route met twee extra stops (Antwerpen Dam en Antwerpen Oost). Wij zijn daarom overtuigd dat in de dienstregeling van de stoptrein Roosendaal-Antwerpen te veel buffertijd is opgenomen. Naast reductie van buffertijd is verdere versnelling volgens ons mogelijk door de 2^e trein te rijden als sneltrein en/of door inzet van ander materieel. Wij adviseren u met NMBS, Infrabel en ProRail versnellingsmogelijkheden in kaart te brengen en hier op korte termijn concrete afspraken over te maken. Wij zouden daarbij graag zien dat de trein richting Antwerpen 6 tot 8 minuten later vertrekt uit Roosendaal en 6 tot 8 minuten eerder aankomt in Roosendaal. Wij stellen dit voor om aansluitingen te creëren van/naar Middelburg/Vlissingen en Lage Zwaluwe/Dordrecht en zo mogelijk ook Breda. Zo zou de reistijd Middelburg-Antwerpen met meer dan 30 minuten kunnen worden teruggebracht.
- Al eerder hebben wij geadviseerd de extra trein ook in het weekend te rijden, aangezien er dan de meeste internationale reizigers zijn.

Overige internationale treindiensten (paragraaf 4.5)

De combinatie van werkzaamheden in Nederland en Duitsland lijken ertoe te leiden dat gedurende enkele tot maximaal negen dagen in de zomer beide routes van de ICE volledig versperd zijn wegens geplande werkzaamheden. Wij zijn van mening dat op dergelijke internationale corridors altijd een alternatieve route beschikbaar dient te zijn. Wij vragen u samen met ProRail en uw Europese partners tot afstemming te komen om in de toekomst te voorkomen dat zo'n situatie opnieuw kan ontstaan. U zoekt in overleg met de infrabeheerders nog naar een oplossing voor deze specifieke situatie. Wij adviseren u te

onderzoeken of in deze situaties kan worden gereden via Bad Bentheim-Rheine-Münster om toch een treinverbinding te bieden. Een andere optie die wij u vragen te onderzoeken is de route via Heerlen en Aken. Deze route is mogelijk zelfs sneller dan het huidige trage pad via Venlo.

Kleine wijzigingen als gevolg van aangepast materieel (paragraaf 5.2)

U geeft aan dat in het dubbeldeks Intercitymaterieel (VIRM) het remsysteem wordt aangepast zodat het materieel harder kan remmen. Dit leidt soms tot langere reistijden. Een voorbeeld is de reistijd van Roosendaal naar Vlissingen die met één minuut toeneemt. Het is echter al jaren een wens van consumentenorganisaties en decentrale overheden om de reistijd van/naar Zeeland juist te verkorten.

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij vragen u een overzicht van de trajecten waar deze maatregel gevolgen heeft voor de reistijden. Ook vragen wij of u met ProRail heeft onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de reistijdverlengingen als gevolg van het harder remmen te compenseren. Indien dit niet is gebeurd vragen wij u dit alsnog te onderzoeken en adviseren wij vooralsnog negatief over uw voorstel.
- Specifiek vragen wij u te onderzoeken of de reistijdverlenging in Zeeland kan worden voorkomen door kleine aanpassingen in de infrastructuur, in de dienstregeling of door als proef op dit traject de verantwoordelijkheid voor het vertrekproces bij de machinist te leggen.
- Wij constateren dat deze reistijdverlenging mogelijk gevolgen heeft voor de busaansluitingen in Goes en Middelburg, omdat deze aansluitingen nu kort zijn en de omloop van de betreffende buslijnen krap is. Wij vragen daarom of u kunt bevestigen dat de regionale busvervoerder heeft toegezegd dat de busaansluitingen behouden blijven.
- Wij constateren dat op het traject Roosendaal-Vlissingen de reistijd alleen in deze richting toeneemt en niet in de andere richting. Mogelijk komt dit door afrondingsverschillen. Wij vragen of dit niet een risico betekent voor de belangrijke aansluiting in Roosendaal richting Breda aangezien de dubbeldekkers ook in deze richting harder zullen remmen.

Zandvoort aan Zee (paragraaf 5.4)

U stelt voor tijdens het strandseizoen zes treinen per uur te rijden tussen Haarlem en Zandvoort, namelijk twee reguliere Sprinters van en naar Amsterdam Centraal en vier extra treinen per uur tussen Haarlem en Zandvoort met goede aansluitingen in Haarlem. Van deze extra treinen zullen er twee niet kunnen stoppen op station Overveen. Tijdens het uitwerken van deze treindienst onder regie van ProRail bleek dat de infrastructuur, en

dan met name de stroomvoorziening, niet geschikt is om dergelijke treinaantallen op een stabiele en veilige wijze te verwerken. ProRail onderzoekt daarom welke maatregelen nodig zijn om dit geschikt te maken. NS gaat deze treindienst wel aanvragen in de capaciteitsaanvraag.

Wij hebben de volgende opmerkingen en adviezen:

- Wij blijven van mening dat in de zomerperiode meer rechtstreekse treinen tussen Amsterdam Centraal en Zandvoort wenselijk zijn, omdat in de praktijk de meeste reizigers voor de rechtstreekse trein kiezen. De afgelopen jaren waren op stranddagen deze rechtstreekse treinen overvol terwijl de extra treinen tussen Haarlem en Zandvoort nog voldoende plek hadden. Wij hebben er begrip voor dat u geen mogelijkheid heeft gevonden extra rechtstreekse treinen in te passen door de drukte op station Amsterdam Centraal. Wij adviseren daarom positief over de alternatieve oplossing met extra treinen van Haarlem naar Zandvoort. Wij zijn met name blij dat u een mogelijkheid hebt gevonden om in Haarlem deze extra treinen cross-platform aan te laten sluiten op de Intercity's van/naar Amsterdam Centraal. Hierdoor worden de extra treinen aantrekkelijker voor reizigers.
- Wij adviseren u deze wijziging reeds door te voeren tijdens de zomer van 2019.
- Om te zorgen dat reizigers zich goed over de treinen spreiden, adviseren wij u reizigers op station Amsterdam Centraal actief te attenderen op de makkelijke overstap in Haarlem, bijvoorbeeld door de inzet van matrixborden en extra personeel op perron 1-2. Wij verzoeken u ook om reizigers via de reisplanner actief te stimuleren deze overstap in Haarlem te gebruiken. Juist incidentele reizigers zullen vaak vooraf de reisplanner checken. Zonder zo'n extra waarschuwing zullen deze reizigers al snel de voorkeur geven aan de rechtstreekse trein.
- Wij constateren dat ook buiten het zomerseizoen mensen bij mooi weer massaal naar het strand worden gelokt. Hetzelfde geldt voor dagen met grote publiekstrekking op het Zandvoortse circuit. Tot inzet van extra of langere treinen, vooral in het weekend, komt het echter zelden. Wij zijn van mening dat NS ook op deze dagen de vervoercapaciteit moet afstemmen op de behoefte van de reizigers. Wij adviseren u daarom in wijzigingsblad april en wijzigingsblad september in ieder geval in het weekend uit te gaan van langere treinen voor de Sprinter Amsterdam Centraal-Zandvoort (treinserie 5400). Concreet betekent dit in het weekend standaard rijden met ten minste 2 treinstellen en dus geen inzet van slechts één treinstel met maar 3 of 4 bakken. Wij adviseren u verder de door u voorgestelde dienstregeling voor juni t/m augustus ook ad hoc in april, mei en september in te zetten bij grote evenementen of als de dag van te voren een temperatuur hoger dan 23 graden wordt verwacht.

- Wij vinden het opmerkelijk dat de infrastructuur niet geschikt zou zijn voor de door u voorgestelde hogere treinaantallen tussen Haarlem en Zandvoort. Tijdens de Jumbo Racedagen 2018 hebben grotere aantallen treinen gereden tussen Haarlem en Zandvoort dan nu wordt voorgesteld. Wij zijn van mening dat eventuele problemen met spoed moeten worden opgelost. Wij vragen wat hiervoor de planning is.

Plannen in tienden (paragraaf 5.5)

Wij ondersteunen het plannen van de dienstregeling in tienden. Wij verwachten dat dit bij zal dragen aan het nauwkeuriger uitvoeren van de dienstregeling. Voor de reiziger betekent dit op sommige trajecten een aanpassing van 1 minuut. Zolang dit geen gevolgen heeft voor aansluitingen steunen wij deze aanpassingen.

In ten minste één geval gaat in onze ogen mogelijk een aansluiting verloren. Dit betreft de aansluiting in Gouda tussen de Sprinters van en naar Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal. U stelt dat de reistijd 1 minuut korter wordt van Gouda naar Den Haag Centraal met gelijkblijvende vertrektijd in Gouda. In de afronding in tienden kan dit echter betekenen dat reizigers uit de richting Capelle Schollebaar deze Sprinter niet meer kunnen halen. Deze aansluiting in Gouda is met Dienstregeling 2019 verslechterd. Deze aansluiting is nu volgens de reisplanner 32 minuten op de momenten dat de Sprinters Den Haag Centraal-Gouda om het half uur rijden. In de praktijk horen wij van reizigers dat zij de niet-officiële overstap van 2 minuten (1 minuut in de andere richting) altijd halen. En dat terwijl ze hiervoor naar een ander perron moeten. De praktijk is namelijk dat de Sprinters uit Rotterdam en Den Haag meestal wat eerder dan de officiële aankomsttijd in Gouda zijn en de Sprinters naar Rotterdam en Den Haag later vertrekken (voetnoot: De Sprinter van Gouda naar Rotterdam Centraal krijgt volgens de tabellen 1 minuut extra reistijd. Dit is in de praktijk al doorgevoerd in de huidige dienstregeling. Doordat de Sprinter in de praktijk op de oude tijd vertrekt halen reizigers toch de aansluiting.). Wij adviseren u daarom de vertrek- en aankomsttijden van de Sprinters in Gouda in ieder geval in de avonduren en in de weekenden aan te passen, zodat de overstap behouden blijft. Onze voorkeur is dat dit ook in de reisplanner een officiële overstap wordt.

Wij willen u verder vragen te onderzoeken, nu de planning in tienden wordt, om ook de overstapnormen te verfijnen. Net als in Gouda zijn er meer plaatsen waar robuuste overstappen worden geboden die niet in de reisplanner zichtbaar zijn, omdat ze niet aan de overstapnormen voldoen. Hierdoor kunnen onervaren reizigers de indruk krijgen dat de reistijd veel langer is dan in de werkelijke situatie.

Continueren contracten (paragraaf 7.2)

Wij zijn blij met de uitbreiding van de nachttrein tussen Amsterdam en Haarlem. Wij constateren dat de tweede trein om 3.30 uur aankomt in Amsterdam Centraal (treinnummer 22205). De nachtnet trein naar Utrecht Centraal vertrekt echter vanaf

Amsterdam Centraal al om 3.19 uur (treinnummer 1410). Wij adviseren u te onderzoeken of deze treinen op elkaar kunnen aansluiten. Er kunnen circa 10 minuten worden gevonden in een kortere keertijd op station Haarlem en een eerder vertrek van de eerste nachttrein naar Haarlem vanuit Amsterdam Centraal (treinnummer 22205), mits deze trein blijft aansluiten op de nachttrein uit Utrecht Centraal (treinnummer 1409). De resterende 3 à 4 minuten kunnen wellicht gevonden worden door de nachtnettrein naar Utrecht Centraal (treinnummer 1410) een paar minuten later te rijden.

U geeft aan in gesprek te zijn over de Intercity in de spits tussen Dordrecht en Breda, aangezien deze Intercity momenteel slecht wordt gebruikt. Dit komt door de lange reistijd en het feit dat deze trein in Breda geen nuttige aansluitingen biedt. U ziet als optimalisatiemogelijkheid een Intercity tussen Dordrecht en Eindhoven die op werkdagen rond 6:00 uur, 9:00 uur, 13:00 uur en 17:00 uur vanuit Dordrecht naar Eindhoven vertrekt en weer terug naar Dordrecht. Omdat hier meer reizigers van profiteren adviseren wij positief op dit voorstel. Wij zien uit naar een meer structurele oplossing met de verhoging van frequentie van de Intercity's tussen Breda en Eindhoven conform Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, evenals uitbreiding van het aantal Sprinters op dit traject.

Aanbod in het weekend en in avonden

Volgens artikel 44 van de vervoerconcessie van het hoofdrailnet bedient NS de kleinere stations 's avonds na 20:00 uur en in het weekend ten minste één keer per uur en grotere stations ten minste twee keer per uur. Consumentenorganisaties ontvangen steeds vaker klachten van reizigers die op deze momenten ook op de kleinere stations ten minste twee keer per uur een trein verwachten. Wij verzoeken u daarom een analyse te doen naar de vervoervraag in avonden en in het weekend voor de Sprinter verbindingen, welke in de huidige en voorgestelde dienstregeling 1x per uur worden aangeboden. De meeste klachten die wij ontvangen betreffen de Sprinter 's-Hertogenbosch-Arnhem op zondag en 's-Hertogenbosch-Nijmegen in de avonden (treinserie 6600). Opmerkelijk is daarbij vooral de frequentie tussen Wijchen en Nijmegen die op maandag t/m zaterdag 4x per uur is en op zondag slechts 1x per uur. Wij adviseren u in Dienstregeling 2020 voor de Sprinter 's-Hertogenbosch-Arnhem de hele week uit te gaan van tenminste 2 treinen per uur.

Eerste en laatste verbindingen

Wij adviseren u ook te zoeken naar mogelijkheden om eerste verbindingen vroeger aan te bieden en (met name in het weekend) laatste verbindingen later voor zover het onderhoudsrooster daar ruimte voor biedt. Concreet vragen wij uw reactie op de volgende twee punten:

1. Buiten de Randstad zien wij enkele opmerkelijke verschillen met laatste verbindingen. Zo vertrekt de laatste trein van Enschede naar Apeldoorn al om

22:46 uur, zelfs in het weekend, terwijl met Blauwnet van Enschede naar Zwolle nog gereisd kan worden om 23:35 uur en van Zwolle naar Emmen zelfs nog om 0:21 uur. NS rijdt verder van Zwolle naar Harderwijk nog om 23:53 uur en van Amersfoort naar Harderwijk zelfs om 0:05 uur. Dat is dus ruim een uur later dan van Enschede naar Apeldoorn.

2. Rond Schiphol is er behoefte aan vroegere verbindingen gezien de vroege vluchten en het feit dat veel medewerkers nu afhankelijk zijn van de eerste trein en niet altijd met de trein op tijd op hun werk kunnen komen.

Toegankelijkheid

NS beschikt over steeds meer zelfstandig toegankelijk materieel. ProRail brengt de perrons op hoogte en de reisassistentie wordt door u uitgebreid. Toch komt het nog steeds voor dat mensen van de ene op de andere dag geconfronteerd worden met een ontoegankelijke treinreis. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij de start van Dienstregeling 2019 op het traject Woerden-Utrecht Centraal-Geldermalsen. Wij dringen er daarom op aan om een eventuele verandering in toegankelijkheid bij start van Dienstregeling 2020 duidelijk te communiceren. Mocht een wijziging nodig zijn die afbreuk doet aan de zelfstandige toegankelijkheid, dan moeten reizigers hier op tijd over geïnformeerd worden. Dat is inclusief een uitleg van de redenen. Wij willen u verder vragen voor stations op betreffend traject waar dit nog niet het geval alternatieven zoals reisassistentie te organiseren.

Overige opmerkingen

De ***Intercity Groningen-Zwolle*** van 18:18 uur (treinnummer 568) rijdt in Dienstregeling 2019 als stoptrein vanwege een goederentrein. Wij zijn verheugd dat dit in Dienstregeling 2020 volgens de tabellen niet meer het geval is. Indien deze goederentrein reeds in de Dienstregeling 2019 is vervallen, adviseren wij u deze wijziging al in de huidige dienstregeling door te voeren.

Wij vragen uw aandacht voor de aansluiting in ***Sittard*** van de stoptrein van Arriva uit Heerlen (treinserie 32500) op de Intercity naar Alkmaar (treinserie 800). Wij constateren dat de Intercity frequent te laat vertrekt vanwege een late aankomst van de stoptrein uit Kerkrade. In de nieuwe dienstregeling komt deze stoptrein 1 minuut eerder aan. Dit zou de overstap robuuster moeten maken. Wij zien echter dat de rijtijd tussen Geleen-Oost en Sittard wordt ingekort van 6 naar 4 minuten. Dit grote verschil kunnen wij niet verklaren met het plannen in tienden. Wij betwijfelen daarom of de aansluiting in Sittard in de nieuwe dienstregeling zal verbeteren. Wij verzoeken u in overleg met Arriva te bezien of de overstap in Sittard kan worden verbeterd.

Avonds na 20.48 uur rijdt de Intercity ***Utrecht Centraal-Rotterdam Centraal v.v.*** elk half uur in plaats van elk kwartier. Wij zien meerdere redenen om deze kwartierdienst ook later op de avond aan te bieden:

- De verbinding Utrecht Centraal-Zeeland is voor reizigers het meest aantrekkelijk via Rotterdam Centraal, omdat dit slechts één betrouwbare overstap van 11 minuten kost in plaats van twee relatief kwetsbare overstappen in 's-Hertogenbosch en Roosendaal. 's Avonds zijn reizigers aangewezen op de route via 's-Hertogenbosch of 26 minuten wachten op Rotterdam Centraal.
- Voor de verbinding Rotterdam Centraal-Apeldoorn e.v. geldt 's avonds na 20:00 uur 15 minuten extra reistijd vanwege een lange overstap op Gouda of Utrecht Centraal.
- Thalys reizigers die om 21:02 uur aankomen op Rotterdam Centraal hebben 23 minuten overstaptijd richting Gouda en 33 minuten overstaptijd richting Utrecht Centraal en verder. Een extra Intercity om 21:20 uur richting Utrecht Centraal verbetert deze verbinding aanzienlijk.
- Vanaf Utrecht Centraal rijden in andere richtingen de Intercity's in avonduren langer door in een kwartierdienst. Richting Schiphol Airport is dit tot 21.41 uur, richting Amersfoort tot 00.37 uur, richting Arnhem Centraal tot 22.54 uur en richting 's-Hertogenbosch tot 23.09 uur. Wij adviseren u daarom de Intercity kwartierdienst Utrecht Centraal-Rotterdam Centraal v.v. een uur langer door te rijden (vertrek om 21.03 uur en 21.33 uur uit Utrecht Centraal en om 21.20 en 21.50 uur uit Rotterdam Centraal). Dit sluit ons inziens aan bij de autonome groei van het aantal reizigers in dit deel van de Randstad.
- Om vergelijkbare redenen adviseren wij u ook de Intercity kwartierdienst **Utrecht Centraal-Den Haag Centraal v.v.** een uur langer door te rijden.

In **Breda** staan in de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2019 de Sprinter uit Arnhem (spoor 5) en de Intercity naar Brussel Zuid (spoor 6) aan hetzelfde perron. Zo is er een cross-platform overstap van 5 minuten. In de praktijk komt de Sprinter uit Arnhem echter elk uur om .37 aan op spoor 6 en vertrekt de Intercity naar Brussel-Zuid meestal vanaf spoor 7 om .42, maar soms vanaf spoor 5 (om 13.42 en 14.42 uur). Hierdoor wordt de cross-platform overstap vanuit de Sprinter slechts twee keer per dag geboden. Voordeel van de spoorwijziging op de andere uren is dat hiermee een cross-platform overstap is ontstaan vanuit de Intercity uit Zwolle (aankomst .40). Wij zijn blij met deze nieuwe aansluiting welke nu ook is opgenomen in de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2020. Wij constateren echter dat deze overstap, hoewel deze met 2 minuten cross-platform aan de normen voldoet, momenteel niet wordt weergegeven in de reisplanner. Wij adviseren u deze aansluiting in Dienstregeling 2020 elk uur te bieden, zo spoedig mogelijk per wijzigingsblad de treinen met vertrek 13.42 en 14.42 uur hierop aan te passen, en de overstap op te nemen in de reisplanner.

In de andere richting wordt vanuit Brussel-Zuid in Breda altijd aansluiting geboden op de Sprinter naar Arnhem. Ook in deze richting adviseren de consumentenorganisaties een

aansluiting te bieden op de Intercity richting Zwolle. Wij zien hiervoor mogelijkheden nu het vertrek uit Antwerpen per 9 december 2018 met 1 minuut is vervroegd naar .44 over het uur.

Afronding

In het voorgaande hebben wij u geadviseerd over uw voornemens in de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2020 en ook enkele wensen neergelegd voor volgende dienstregelingen. In vorige adviezen hebben wij meer verbeterwensen benoemd. Deze wensen gelden nog steeds. Dit betreft voornamelijk het bieden van betere aansluitingen en betere spreiding van treinen over het uur. Wij beseffen dat de meeste van deze verbeterwensen samenhangen met het nog niet opgelost zijn van knelpunten ten aanzien van de infrastructuur of dat oplossing alleen mogelijk is door andere knelpunten te introduceren. Wij roepen u echter op te blijven zoeken naar verbeteringen aangezien de huidige dienstregeling voor een aantal groepen reizigers leidt tot ongewenst lange reistijden.

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.