



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

NS

Tijmen Voet

Postbus 2025

3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs  
Datum brief: 11 september 2024  
Kenmerk brief: Locov 2024-249558  
Bijlage(n) bij brief: -

Onderwerp: Advies ontheffingen Dienstregeling 2025

Geachte heer Voet,

In uw brief van 31 juli 2024 (met kenmerk CC/PA/TD-975 Adviesaanvraag ontheffingen Dienstregeling 2025) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over diverse verzoeken tot ontheffing van concessie-eisen. U heeft deze verzoeken later nog aangevuld met een addendum over versnelling van twee intercity's in Noord-Nederland. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek. Wij starten met een algemeen advies en geven daarna per onderdeel advies over uw voorstellen tot ontheffing.

## **Algemeen**

In 2025 start de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Dat betekent dat er sprake is van een nieuw contract. Wij hanteren het uitgangspunt dat dit contract en de daarbij horende eisen bewust tot stand is gekomen tussen u en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het contract is tweezijdig en heeft daarom uw expliciete instemming gekregen. Dat zorgt er voor dat wij als tweede uitgangspunt hanteren dat eisen in de concessie moeten worden opgevolgd, tenzij de reiziger aantoonbaar voordeel heeft bij het afwijken van de concessie-eisen.

Veel van de verzoeken die u doet, vloeien voort uit het rijden van minder ritten dan noodzakelijk om aan de eisen te voldoen. Bij de voorstellen voor de

dienstregeling, die wij dit voorjaar hebben beoordeeld, rijdt u ook al minder ritten dan u op basis van het concessievolume zou moeten. U doet hierbij een beroep op een uitzonderingsartikel (t.w. artikel 8 lid 5 onderdeel c) in de HRN-concessie 2025-2033. Dat artikel beschrijft dat u mag afwijken van het volume als de reizigersaantallen afwijken van het startbeeld. Wij herhalen hierop ons eerdere standpunt. Wij vinden dat het startbeeld uit december 2023 niet binnen enkele maanden zulke grote afwijkingen kan hebben dat er een gerechtvaardigde grond is om minder te rijden.

Ontheffingsverzoeken doet u op basis van artikel 80 van de HRN-concessie 2025-2033. In dat artikel staat dat u bij het ontheffingsverzoek een deugdelijke motivering moet leveren. Bij letterlijke lezing van artikel 80 lijkt het dat deze motivering enkel nodig is bij het formele verzoek dat aan het ministerie gericht is. Ons inziens is de geest van het artikel dat deze motivering ook aan ons gegeven moet worden. U meldt niet hoeveel reizigers nadeel hebben als ontheffingen worden toegewezen en u meldt bijvoorbeeld ook niet of eerste en laatste treinen worden geannuleerd.

**Advies:**

Wij adviseren u volgend jaar wel bij elk ontheffingsverzoek een motivering te leveren, waarin inzicht wordt gegeven in reizigerseffecten, impact op eerste en laatste treinen en om welke treinnummers het gaat.

## **1 Minimale stationsbediening**

### **1.1 Optimalisatie Noord-Nederland en Twente**

- A. De verzoeken voor Akkrum en Grou-Jirnsum op alle dagen van de week tussen 22:00 en 22:59;
- B. De verzoeken voor Wolvega op alle dagen van de week tussen 23:00 en 23:59;
- C. De verzoeken voor Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega op zondagochtend tussen 07:00 en 07:59 (verzoek uit addendum);
- D. Het verzoek voor Wolvega op zaterdagochtend tussen 07:00 en 07:59 (verzoek uit addendum);
- E. Het verzoek voor Wolvega op zondagochtend tussen 08:00 en 08:59.

U wilt deze drie stations één keer minder bedienen dan vereist in genoemde uurblokken. In vergelijking met 2024 versnelt u de intercity (ritten 622, 626 en 686). Vrijwel gelijktijdig met de versnelde intercity's rijdt in 2025 een sprinter (9022, 9026 respectievelijk 9086). Dit is echter geen extra sprinter maar een sprinter die een half uur vroeger rijdt dan in 2024. U voegt dus geen sprinter toe om aan de minimale bedieningseisen te voldoen. Hierdoor ontstaat er op deze stations een uurdienst, terwijl dit in Dienstregeling 2024 in betreffende uurblokken nog een halfuursdienst is. Dit is dus een forse achteruitgang voor reizigers. Uiteraard zijn wij voor het versnellen van de intercity. Gelijktijdig vinden wij een uurdienst niet gewenst. Daarmee zet u ons voor een dilemma.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op uw verzoek. Wij adviseren de genoemde intercity's wel te versnellen en daarnaast op deze momenten een vervangende sprinter toe te voegen. In dat geval is geen ontheffing nodig. Dit sluit aan bij onze eerdere adviezen op elk station altijd minimaal een halfuursdienst te bieden, ook in de avonduren en het weekend. Hiervoor moet in dit geval het volume van de concessie worden verhoogd. Wij herhalen hiervoor ons beroep op artikel 8 lid 4 onderdeel d van de vervoerconcessie. Omdat meer reizigers profijt zullen hebben van een halfuursdienst in de avonduren op werkdagen, kunnen wij als ingroeimodel akkoord gaan met een tijdelijke ontheffing als u het nu tijdelijk niet uitvoeren van de onder A t/m E genoemde minimale bedieningen op de weekenddagen inruilt voor het rijden van een halfuursdienst op werkdagen in de avonduren. Concreet betekent dit het op maandag t/m vrijdag toevoegen van de ritten 9073 en 9077 van Zwolle naar Leeuwarden, 9083 van Lelystad Centrum naar Leeuwarden en 9080, 9084 en 9088 van Leeuwarden naar Lelystad Centrum. Ook hiervoor doen wij een beroep op artikel 8 lid 4 onderdeel d van de vervoerconcessie.

F. De verzoeken voor Almelo de Riet, Borne en Enschede Kennispark op maandag t/m vrijdag tussen 09:00 en 09:59.

Op basis van de informatie uit de adviesaanvraag over de dienstregeling concluderen wij dat u eerder op de dag -tijdens de spitsuren- een rit extra gaat rijden en daarvoor een rit na de spitsuren laat vervallen.

**Advies:**

Als u de genoemde eerdere rit in het capaciteitsverdelingsproces toegewezen heeft gekregen kunnen wij akkoord gaan met deze ontheffing. Als dat niet het geval is adviseren wij negatief.

- G. De verzoeken voor Groningen Europapark en Haren op zondag tussen 07:00 en 07:59.

U wil één rit per uur minder rijden dan is vereist in de concessie. Dit komt omdat u de tweede intercity versnelt (rit 524). Uit de informatie bij de adviesaanvraag over de dienstregeling halen we dat daarvoor in de plaats wel een extra vroege intercity als stoppende trein gaat rijden (rit 722). U geeft daarbij nog als voorbehoud dat het onderhoudsrooster moet worden aangepast.

**Advies:**

Onder voorwaarde dat u de genoemde vroege rit 722 stoppend rijdt én dat de 2<sup>e</sup> intercity van de dag daadwerkelijk als snelle intercity gaat rijden, kunnen wij akkoord gaan met deze ontheffing. Als dat niet het geval is adviseren wij negatief.

**1.2 Ontheffingsverzoeken om eigen treinen inpasbaar te krijgen**

- A. Het verzoek voor Geldermalsen op maandag t/m vrijdag tussen 19:00 en 19:59;  
B. Het verzoek voor Soest op maandag t/m zaterdag tussen 13:00 en 13:59.

U vraagt ontheffing aan, omdat u treinen uit patroon moet rijden om uw eigen treinen ingepast te krijgen, waardoor treinen in een ander tijdsblok vallen. In Geldermalsen betreft dit de 'omklap' naar het avondpatroon met een andere tijdligging op de A2-corridor wegens het bieden van kwartierdiensten met aansluitingen in Utrecht. In Soest betreft dit de 'omklap' in de sprinteraansluiting in Baarn, zodat deze aansluiting in de drukste richting wordt geboden. Beide patroonwijzigingen zijn een wens van reizigers.

**Advies:**

Wij adviseren positief over de ontheffingen voor Geldermalsen en Soest. Mocht er een andere grondslag zijn, dan adviseren wij negatief.

- C. Het verzoek voor Middelburg op maandag t/m vrijdag tussen 21:00 en 21:59.

In 2024 bestaat de dienstregeling in het genoemde uurblok nog uit een sprinter, snelle intercity en stoppende intercity. U bent voornemens de snelle intercity en de sprinter op te heffen en daarvoor in de plaats een tweede stoppende intercity in te leggen. Dat betekent dat reizigers te maken krijgen met een langere reistijd. U onderbouwt uw verzoek verder niet. Wij zijn daarnaast van mening dat u uw eigen treinen wel inpasbaar kunt krijgen. Dit kan door conform Dienstregeling 2024 te rijden. U kunt ook zonder ontheffing aan de concessie voldoen.

**Advies:**

Wij adviseren negatief. Wij adviseren u de sprinter (rit 6564) te behouden en de snelle intercity (rit 2264) weer terug in te leggen in het snelle patroon om zo de reiziger een snel product te bieden en aan de concessie-eisen te voldoen.

**1.3 Ontheffingsverzoeken voor de vroege bediening van Schiphol Airport**

A. De verzoeken voor Hoofddorp en Nieuw Vennep op zaterdag en zondag tussen 06:00 en 06:59.

Voor medewerkers op Schiphol rijden er vroege ritten. Voor deze medewerkers zijn deze ritten zeer belangrijk. Het is daarom goed dat in de concessie is opgenomen dat u deze ritten tussen 00:00 en 06:00 uur doorzet. Daarnaast eist de concessie de minimale bediening van stations vanaf 06:00 uur. De concessie geeft geen gradatie in eisen, beiden zijn even belangrijk. U kunt niet met beroep op de ene eis een ontheffing voor een andere eis aanvragen.

Concreet geldt dat sprinter 4308 Lelystad Centrum – Schiphol Airport – Den Haag Centraal in een afwijkend (versneld) patroon rijdt om te kunnen voldoen aan de eis voor de bereikbaarheid van Schiphol voor 06:00 uur. Nog vroeger rijden kan niet vanwege het onderhoudsrooster. Door het afwijkende patroon stopt er op de stations Hoofddorp en Nieuw Vennep tussen 06:00 en 06:59 uur slechts één trein richting Leiden Centraal. Er is een interval van 40 minuten. Op werkdagen rijdt u in dit interval een extra trein, zodat er op alle stations tussen Weesp en Leiden Centraal een interval is van 20 minuten. Dit is rit 5710 (sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Schiphol Airport – Leiden Centraal). In het weekend verwachten wij dat er ook voldoende vervoervraag is voor deze extra rit. U rijdt immers de huidige treinen met dubbele stellen en deze zijn redelijk vol.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op de ontheffing voor Hoofddorp en Nieuw Vennep op zaterdag en zondag. Wij adviseren in plaats daarvan een extra rit te rijden 20

minuten na de eerste en 20 minuten voor de tweede trein zoals op werkdagen. Het is logisch deze sprinter te rijden als rit 4310 Lelystad Centrum – Den Haag Centraal, omdat treinserie 5700 vooralsnog in het weekend pas later op de ochtend opstart, namelijk rond 9 uur. Door het toevoegen van rit 4310 voldoet u aan beide concessie-eisen zonder ontheffing nodig te hebben en biedt u een aantrekkelijker product voor de reiziger. Wij zien dit als eerste stap naar introductie van een kwartierdienst rond Schiphol Airport in weekendochtenden voor 9 uur, zoals u reeds aanbiedt op werkdagen.

B. De verzoeken voor De Vink op zaterdag tussen 07:00 en 07:59 en voor Voorschoten en Den Haag Mariahoeve tussen 06:00 en 06:59 uur.

Uw verzoeken voor De Vink, Voorschoten en Den Haag Mariahoeve hebben geen relatie met de concessie-eis voor een vroegere bereikbaarheid van Schiphol Airport. In Dienstregeling 2025 wordt treinserie 4600 tussen Schiphol Airport en Den Haag Centraal vervangen door treinserie 4300. Deze sprinter rijdt op andere tijden. Effectief is hiermee een vroege rit vervallen (rit 4606 en 4608 vervangen door rit 4308) en ontstaat een interval van 47 minuten tussen de eerste twee treinen. Bovendien rijdt hierdoor de eerste trein 17 minuten later.

Tegenover het latere vertrek van de eerste trein staat het een circa een kwartier later rijden van de laatste trein. U heeft ons niet geïnformeerd hoeveel reizigers gebruik maken van de eerste en de laatste trein. Wij nemen aan dat u meer reizigers bereikt met het latere vertrek van de laatste trein en kunnen onder dat voorbehoud instemmen met het latere vertrek van de eerste trein.

Wij kunnen echter niet instemmen met het schrappen van een vroege trein. Dit creëert bovendien een interval van 47 minuten tussen de eerste twee treinen waar dit nu nog 30 minuten is. Als ons advies onder A wordt overgenomen om rit 4310 te rijden, dan wordt het interval van 47 minuten verkort tot circa 20 minuten. Wel blijft er dan tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal een interval van 35 minuten tussen de dan 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> trein en tussen de 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> trein. Deze intervallen van 35 minuten worden veroorzaakt door de versnelling van sprinter 4312 rond Weesp en de sprinter 4314 rond Leiden Centraal. Deze laatste versnelling is eerder door ons geadviseerd en mogelijk omdat op dat moment de frequentie van intercity's lager is. Het interval van 35 minuten is dus ten gunste van de reiziger en valt net binnen de grens van de volgens de concessie toegestane uitzonderingen. Omdat het aantal ritten na het toevoegen van rit 4310 wel gelijk blijft in vergelijking met 2024 kunnen we in dat geval wel instemmen.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op de ontheffingen voor De Vink op zaterdag tussen 07:00 en 07:59 en voor Voorschoten en Den Haag Mariahoeve op zaterdag tussen 06:00 en 06:59. De ontheffing is voor genoemde stations niet nodig indien u rit 4310 rijdt zoals geadviseerd onder A.

C. De verzoeken voor De Vink en Voorschoten op zondag tussen 07:00 en 07:59.

Dit verzoek is vergelijkbaar met uw verzoek op de zaterdag met het verschil dat u ten opzichte van dienstregeling 2024 geen trein schrappt en dat door een iets andere tijdligging uw verzoek voor station Voorschoten voor een ander uurblok is. Ook vertrekt op zondag de eerste trein in 2025 juist circa 13 minuten vroeger.

Ook in dit geval is er sprake van een te groot interval (43 minuten), welke kan worden opgelost door het rijden van rit 4310, zoals geadviseerd onder A. Wel blijft er dan nog een interval van 37 minuten bestaan tussen de dan 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> trein. Dit grotere interval wordt veroorzaakt door de versnelling van sprinter 4312 rond Weesp, waarover wij positief zijn.

**Advies:**

Wij adviseren positief op de ontheffingen voor De Vink en Voorschoten op zondag tussen 07:00 en 07:59 onder voorwaarde van het behoud van de versnelling van sprinter 4312 en het toevoegen van sprinter 4310 op zondag, conform het advies onder A voor de zaterdag.

D. Het verzoek voor Schiphol Airport op zondag tussen 06:00 en 06:59.

De eerste rit van Schiphol Airport richting Amsterdam Zuid rijdt in 2024 op zondag pas om 07:04 uur. Dit wordt om 05:57 en 06:57 (rit 4317 en 4321), met de derde rit om 07:05. Voor reizigers is dit dus een verbetering. Toch voldoet u met een interval van 60 minuten tussen de eerste en de tweede trein ruimschoots niet aan de concessie. U kunt dit naar onze mening het beste oplossen door het rijden van rit 4319 om 05:45 uit Den Haag Centraal, zodat deze sprinter gelijk vanaf de opstart in een halfuurdienst rijdt en er geen interval meer is van een uur. Wij denken dat er hiervoor voldoende vervoervraag is op dit traject. Daarom is de minimumbediening ook opgenomen in de concessie. Op het traject tussen Schiphol Airport en Lelystad Centrum kan het aantal reizigers in deze trein verder groeien, als u ook de sprinter 5819 rijdt tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort Vathorst die in Weesp aansluit op rit 4319. Een eventueel alternatief is

het rijden van rit 4319 tot Weesp en deze dan vanaf Weesp doorrijden als 5819 richting 't Gooi als u verwacht dat de vervoervraag richting Lelystad Centrum lager is dan de vervoervraag richting 't Gooi.

**Advies:**

Wij adviseren negatief over de ontheffing voor Schiphol Airport. Wij adviseren in plaats daarvan rit 4319 te rijden en te onderzoeken of er ook voldoende vervoervraag is voor het rijden van rit 5819. Tevens wijzen wij u er op dat met uw keuze/verzoek om minder treinen in dit uursblok te rijden u ook nog later ontheffing aanvraagt voor andere concessie-eisen.

**1.4 Ontheffingsverzoeken wegens een goederenpad of open toegangtrein**

- A. Het verzoek voor Breukelen op zaterdag en zondag tussen 08:00 en 08:59, 10:00 en 10:59, 12:00 en 12:59, 14:00 en 14:59, 16:00 en 16:59 en tussen 18:00 en 18:59 .

U vraagt ontheffing aan voor de minimale bediening van station Breukelen. U krijgt niet de capaciteit verdeeld om aan de eisen te voldoen. Het aantal treinen blijft wel gelijk. Bovendien vermoeden wij dat hierdoor verbindingen met Duitsland mogelijk worden. Wij zijn het met u eens dat dit geen incidentele gevallen zijn, zoals genoemd in bijlage 10 paragraaf 3 van de concessie, en dat daarom ontheffing nodig is.

**Advies:**

Wij adviseren positief over dit ontheffingsverzoek als dit komt door een conflict met open toegangtreinen en/of goederentreinen en het aantal concessietreinen gelijk blijft.

**1.5 Ontheffingsverzoeken ten behoeve van een efficiënt materieelplan**

U verzoekt tot ontheffing van de minimale station bedieningen doordat u een trein minder gaat rijden ten behoeve van een efficiënter materieelplan. U onderbouwt de verschillende verzoeken verder niet. Daardoor is onduidelijk wat het effect voor de reiziger is. Wij behandelen de verzoeken apart.

- A. De verzoeken voor Castricum, Heiloo en Uitgeest richting Alkmaar op zaterdag tussen 06:00 en 06:59.



U wil ten opzichte van 2024 de eerste rit van de sprinter Uitgeest – Alkmaar – Hoorn (rit 4821) opheffen tussen Uitgeest en Alkmaar. Daarover hebben wij eerder al negatief geadviseerd. U onderbouwt verder niet waarom een afwijking van de concessie-eisen in het voordeel van de reiziger is. Op zondag rijdt rit 4821 bovendien reeds vanaf Haarlem. Wij verwachten daarom dat er op zaterdag ook voldoende vraag is om deze rit reeds in Haarlem op te starten.

**Advies:**

Wij adviseren negatief over dit ontheffingsverzoek en adviseren rit 4821 te handhaven.

- B. Het verzoek voor Sassenheim richting Nieuw Vennep op zaterdag tussen 06.00 en 06.59.

U dient dit station minimaal twee keer te bedienen in dit tijdsblok. Dit is mogelijk door, zoals voorgesteld in paragraaf 1.3 onderdeel D, rit 4319 te rijden.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op de ontheffing voor Sassenheim en adviseren in plaats daarvan rit 4319 te rijden.

- C. Het verzoek voor Hillegom richting Heemstede-Aerdenhout op zaterdag tussen 08.00 en 08.59.

U vraagt ontheffing vanwege een efficiënte materieelinzet. Wij herkennen dat u een efficiëntere materieelinzet heeft. Door de gewijzigde tijdligging van de sprinter Haarlem – Leiden Centraal (treinserie 6300) kunt u kort keren op zowel station Haarlem als station Leiden Centraal. Wij zouden positief kunnen adviseren, omdat het aantal ritten op de dag gelijk blijft ten opzichte van dienstregeling 2024. Dit aantal ritten is echter in 2024 verlaagd en hierover hebben wij destijds negatief geadviseerd. Wij hebben u bovendien een voorstel gedaan om te komen tot een aantrekkelijker product voor de reiziger gecombineerd met een ten opzichte van uw voorstel voor 2025 gelijkblijvende of zelfs nog efficiëntere inzet van materieel. Dit kan door de hele dag een halfuurdienst te bieden op Hillegom en Voorhout maar aan de randen van de dag deze te bieden door een stoppende intercity. Hiermee krijgt de reiziger extra verbindingen (geen intervallen meer van een uur) en in het weekend zelfs latere verbindingen, terwijl voor u het aantal ritten gelijk blijft of zelfs beperkt afneemt. Bovendien kunt u hiermee wel voldoen aan de concessie.

Mocht u niet willen kiezen voor dit alternatieve voorstel, dan kunt u ook op een andere manier voldoen aan de concessie. Dit kan door rit 6312 te rijden, zodat er geen gat van een uur is tussen de tweede en derde sprinter. U behoudt dan de efficiënte materieelinzet door de gewijzigde tijdligging. Wij zijn daarom van mening dat de efficiëntere inzet van materieel geen reden kan zijn voor uw ontheffingsverzoek.

**Advies:**

Hoewel wij begrip hebben voor de efficiëntere materieelinzet kunnen wij niet positief adviseren op het ontheffingsverzoek. Er zijn alternatieven mogelijk waarmee u wel voldoet aan de concessie, waarbij de door u voorgestelde efficiëntere materieelinzet behouden blijft en zelfs nog kan worden verbeterd. Bovendien wordt de reiziger op de stations Hillegom en Voorhout met deze alternatieven een aantrekkelijker product geboden.

D. De verzoeken voor de stations tussen Enkhuizen en Hoogkarspel op zondag t/m vrijdag tussen 23.00 en 23.59.

U vraagt ontheffing voor het één keer minder bedienen van deze stations richting Hoorn door het schrappen van de intercity Enkhuizen – Hoorn van 23:09 (rit 2991). Dat betekent dat er aan het eind van de dag een uurdienst ontstaat en de dienstregeling ten opzichte van 2024 minder aantrekkelijk is.

**Advies:**

U onderbouwt uw verzoek niet. Wij waarderen een halfuursdienst en het voldoen aan concessie-eisen hoger. Wij adviseren negatief op het ontheffingsverzoek en adviseren rit 2991 te blijven rijden. Wij geven u in overweging rit 2991 niet te eindigen in Hoorn, maar door te rijden naar Amsterdam Centraal. Zo maken meer reizigers gebruik van deze rit.

E. De verzoeken voor Heerhugowaard en Obdam op alle dagen van de week tussen 20:00 en 20:59.

U vraagt ontheffing voor het één keer minder bedienen van deze stations richting Hoorn. Concreet betreft dit het schrappen van de sprinter 4873 tussen Alkmaar en Hoorn. U start daarmee op deze verbinding de uursdienst een uur eerder. Dat vinden wij ongewenst. Wij hebben eerder negatief hierover geadviseerd.

**Advies:**

Wij zien geen reden om van die concessie-eis af te wijken. De concessie-eis is er juist om de reiziger te beschermen tegen onder andere uurdiensten. Wij adviseren negatief.

- F. De verzoeken voor Tilburg Reeshof en Tilburg Universiteit op alle dagen van de week tussen 22:00 en 22:59.

U vraagt ontheffing aan, omdat u deze stations één keer minder wil bedienen in dat uursblok dan vereist. U onderbouwt het verzoek voor deze ontheffing verder niet. Wel constateren we dat u rit 6681, die in 2024 wel rijdt, wilt opheffen tussen 's-Hertogenbosch en Dordrecht. Daardoor ontstaat er in dat uursblok een uurdienst. Wij hebben hier eerder negatief op geadviseerd.

**Advies:**

Wij vinden een uurdienst ongewenst en waarderen de concessie-eisen hoger dan uw verzoek. Daarom adviseren wij negatief.

- G. Het verzoek voor Tilburg Reeshof op zondag richting Tilburg Universiteit tussen 22:00 en 22:59.

Uit de informatie uit de adviesprocedure dienstregeling 2025 halen wij dat u in het genoemde uursblok voldoet aan de concessie-eisen. Er rijden immers twee sprinters richting Tilburg Universiteit. Als u niet voldoet heft u een trein op zonder adviesaanvraag. Bovendien vermoeden wij dat u dan ook voor Lage Zwaluwe, Breda Prinsenbeek en Gilze-Rijen ontheffing moet aanvragen. Dat doet u niet. Daarom is voor ons onduidelijk wat er aan de hand is, ook doordat uw onderbouwing ontbreekt.

**Advies:**

Wij adviseren negatief, omdat uw verzoek voor ons niet duidelijk is.

**1.6 Ontheffingsverzoeken voor minimale bediening conform Dienstregeling 2024**

U stelt dat voor een aantal stations de bedieningseisen hoger zijn dan in de dienstregeling 2024 en wil daarom een ontheffing. Dat vinden wij een vreemde redenatie. Het betreft immers een nieuwe concessie waaraan nieuwe eisen hangen. Een vergelijking met de vorige periode vinden wij dan ook niet terecht. U heeft bovendien zelf ingestemd met deze concessie en deze eisen.

**Advies:**

Wij adviseren op alle verzoeken onder dit kopje negatief.

U doet in deze paragraaf in totaal 19 verzoeken. Voor 14 van deze verzoeken geldt dat de concessie-eisen helemaal niet hoger zijn dan de bediening in dienstregeling 2024. Dit is voor ons een extra reden om negatief over deze verzoeken te adviseren. Voor uw twee verzoeken voor Dronten en Kampen Zuid geldt dat de frequentie weliswaar gelijk is aan 2024, maar lager is dan in 2023 en dat doorgaande reizigers te maken krijgen met een knip in Zwolle. Voor deze reizigers is het aanbod dus niet gelijkwaardig aan 2024 en 2023, wat voor ons een extra reden is voor een negatief advies. Voor uw twee verzoeken voor Breda richting Etten-Leur geldt dat u in zeer sterke mate afwijkt van de concessie. Ook dit is een extra reden om negatief op dit verzoek te adviseren, ondanks dat het aanbod wel gelijk is aan 2024. In het vervolg gaan wij in op de afzonderlijke verzoeken.

- A. De verzoeken voor Blerick, Horst-Sevenum en Venlo op alle dagen tussen 22:00 en 22:59.

U stelt dat op alle dagen de eisen voor Blerick, Horst-Sevenum en Venlo hoger zijn dan de realisatie in 2024. Dat is niet correct, u rijdt in de dienstregeling 2024 dagelijks een rit om 22:06 en 22:36 vanaf Venlo naar Eindhoven Centraal met stops op Blerick en Horst-Sevenum. Hiermee zou u voldoen aan de eisen van de nieuwe concessie. U stelt echter voor om de rit van 22:36 te schrappen. Dit is een verslechtering voor de reiziger. De eisen van de nieuwe concessie liggen dus op het niveau van de realisatie van de vorige concessie en leiden bovendien tot een efficiëntere materieelinzet.

- B. De verzoeken voor Deurne, Horst-Sevenum en Blerick op zaterdag tussen 08:00 en 08:59.

Ook voor de zaterdagochtend geldt dat in 2024 tussen 08:00 en 08:59 in dienstregeling 2024 2 ritten rijden in beide richtingen, waarmee u zou voldoen aan de nieuwe concessie-eisen. U stelt echter voor rit 3519 te schrappen. Hiermee voldoet u niet meer.

- C. De verzoeken voor Tilburg Reeshof en Gilze-Rijen op zondag tussen 07:00 en 07:59.

U stelt dat de bedieningseisen voor Tilburg Reeshof hoger zijn dan de realisatie in 2024. In beide richtingen rijdt volgens uw voorstel in dienstregeling 2025 één sprinter, terwijl volgens de concessie in tenminste één richting twee ritten in dit uurblok moeten rijden. In dienstregeling 2024 voldoet u echter wel aan deze eis. Dit komt omdat intercity 3622 in deze dienstregeling een extra stop maakt op station Tilburg Reeshof. Wij juichen het versnellen van de intercity 3622 toe, maar zijn van mening dat u wel aan de concessie-eisen dient te voldoen. Dit is mogelijk door het toevoegen van een extra rit van de sprinter door rit 6618 niet op te starten in 's-Hertogenbosch maar in Breda, zoals op zaterdag. Voor Gilze-Rijen geldt hetzelfde als voor Tilburg Reeshof. Dit verzoek heeft u echter ingediend in paragraaf 1.7.

D. Het verzoek voor Voorhout op zondag tussen 07:00 en 07:59.

De bedieningseisen voor Voorhout zijn niet hoger dan de realisatie in 2024. Dat u in 2025 in dit uurblok niet voldoet aan de concessie-eisen komt doordat door een verschuiving van de tijdligging er in dit uurblok geen trein meer stop in Voorhout. U vraagt hier dus een ontheffing aan op onjuiste gronden. Verder geldt voor dit station hetzelfde als gesteld in paragraaf 1.5 onderdeel C voor station Hillegom. U kunt zonder de inzet van extra materieel wel degelijk voldoen aan de concessie-eisen en de reiziger in de vroege weekendochtenden zelfs een veel beter product bieden op station Voorhout. Dit kan door enkele intercity's een extra stop te laten maken op dit station.

E. Het verzoek voor Breda richting Etten-Leur op zaterdag tussen 06:00 en 07:59 en op zondag tussen 07:00 en 07:59.

U rijdt in 2025 inderdaad dezelfde treinen als in 2024. Het valt op dat u met name op zaterdag zeer fors afwijkt van de eisen in de concessie. Volgens de concessie moet u op zaterdag vanaf 6 uur 's ochtends twee keer per uur rijden. U stelt dat u in beide uurblokken één trein minder rijdt, maar volgens de 7x24 uurstabellen en ook in de huidige dienstregeling rijdt u in het eerste uurblok zelfs twee treinen minder dan de concessie-eis. De eerste trein rijdt pas om 07:45, terwijl deze in 2025 dus al om 06:15 zou moeten rijden. U stelt dat er geen vervoervraag is, maar dat is niet te bewijzen nu er momenteel geen enkele reismogelijkheid is. Als u aan de concessie zou voldoen, dan zouden alle bestemmingen in Zeeland op zaterdag een uur eerder vanaf Breda kunnen worden bereikt. Wij zijn daarom van mening dat u beter extra ritten kunt inleggen om aan de concessie-eisen te voldoen. Dit kan door het toevoegen van de ritten 3613, 3615 en 3617 Breda – Roosendaal op zaterdag en 3617 Breda – Roosendaal op zondag.

- F. De verzoeken voor Dronten en Kampen Zuid op zaterdag tussen 07:00 en 07:59.

Voor deze stations geldt inderdaad dat er qua frequentie geen sprake is van een verslechtering ten opzichte van dienstregeling 2024. Wel ontstaat er in dienstregeling 2025, door de uurdienst van de sprinter Lelystad Centrum – Zwolle – Leeuwarden in de vroege weekendochtenden, een knip in Zwolle. Doorgaande reizigers zijn hierdoor 30 minuten langer onderweg. Voor deze doorgaande reizigers is dus geen sprake van een gelijkwaardig aanbod ten opzichte van 2024. Bovendien zijn er in 2024 ten opzichte van eerdere jaren wel enkele ritten geschrapt. Wij hebben u dan ook eerder geadviseerd tenminste deze ritten weer toe te voegen op de zaterdag- en zondagochtend. U heeft zelf ook aangegeven de knip onwenselijk te vinden en nog te zoeken naar optimalisatie. Wij hebben van u niet vernomen of u nog gaat optimaliseren. Om genoemde redenen dient de concessie leidend te zijn en is een ontheffing ongewenst. U kunt dit doen door de halfuurdienst een uur eerder te starten door het toevoegen van rit 9023 tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Deze rit rijdt in uw voorstel reeds tussen Zwolle en Leeuwarden. Dit betreft dus een beperkte aanpassing, waarmee een ontheffing niet nodig is.

- G. Het verzoek voor Almere Poort richting Naarden-Bussum op zondag tussen 08:00 en 08:59.

Voor Almere Poort geldt inderdaad dat er qua frequentie geen sprake is van een verslechtering ten opzichte van dienstregeling 2024. Door de halfuurdienst een uur eerder op te starten (toevoegen van rit 4927 tussen Almere Centrum en Hilversum en toevoegen van de terugrit 4926 tussen Hilversum en Almere Centrum) kunt u wel voldoen aan de concessie.

### **1.7 Ontheffingsverzoeken met specifieke motivatie**

- A. Het verzoek voor Driebergen-Zeist richting Utrecht Centraal op zaterdag tussen 06:00 en 06:59 en op zondag tussen 07:00 en 07:59;
- B. Het verzoek voor Nijmegen Lent richting Elst op alle dagen tussen 23:00 en 23:59.

#### **Advies:**

Reizigers profiteren van de aangepaste dienstregeling op Nijmegen Lent en Driebergen-Zeist. Wij adviseren positief over deze ontheffingsverzoeken.

- D. Het verzoek voor Gilze-Rijen richting Tilburg Reeshof op zaterdag tussen 07:00 en 07:59.

**Advies:**

Voor station Gilze-Rijen is er samenhang met uw ontheffingsverzoek voor Tilburg Reeshof uit paragraaf 1.6 onderdeel C. Wij adviseren negatief en verwijzen hiervoor naar genoemde paragraaf.

**2. Late treinen Randstad**

- A. Het verzoek voor Utrecht Centraal richting 's-Hertogenbosch en Eindhoven Centraal in weekendnachten na 01:00.

U moet in nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag na 1 uur een trein aanbieden van Utrecht Centraal naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven Centraal. U bent voornemens dat niet te doen en vraagt daar ontheffing voor. U onderbouwt het verzoek niet. Dat er een trein net voor 1 uur vertrekt is niet relevant. De concessie vraagt immers treinen na 1 uur. Bovendien reed u in de afgelopen concessieperiode meerdere jaren ook nog later in de nacht treinen tussen Utrecht Centraal en Eindhoven Centraal en rijden er elders in het land tussen middelgrote steden op latere tijdstippen treinen. Wij verwachten daarom dat er voldoende vervoervraag is voor één of zelfs meer latere verbindingen.

Daar komt bij dat alle laatste bussen op Utrecht Centraal aankomen rond 00:55, en vertrekken om 01:00. Als de trein om 00:55 uur vertrekt, is er dus net geen aansluiting op alle laatste aankomende bussen. Het ligt daarom meer voor de hand om een extra late intercity in patroontijd te rijden om 01:09 uur. Wij denken daarnaast dat er voldoende vervoervraag is in het weekend om ook om 00:39 uur een trein te rijden in patroontijd.

Aandachtspunt is dat de trein van 00:55 uur in 's-Hertogenbosch aansluiting biedt richting Tilburg. Ook deze trein zal bij een later vertrek uit Utrecht Centraal aangepast moeten worden.

**Advies:**

Wij adviseren negatief. Wij adviseren om 00:39 en 01:09 uur te rijden van Utrecht Centraal naar Eindhoven Centraal om goed aan te sluiten op de vervoervraag, de concessie-eisen en aansluitende bussen. Wij adviseren daarbij de aansluitende trein richting Tilburg ook aan te passen.

### **3. Interval tussen treinen**

#### **3.1 Ontheffingsverzoeken om eigen treinen inpasbaar te krijgen**

- A. De verzoeken voor De Vink, Voorschoten, Den Haag Mariahoeve en Den Haag Laan van NOI op zondag tussen 10:02 en 10:39.

U wilt in een aantal gevallen een ontheffing aanvragen vanwege een afwijking in het interval groter dan 35 minuten (bij een halfuurdienst), om zo de dienstregeling zo optimaal mogelijk inpasbaar te krijgen. U stelt dat dit buiten patroon rijden wordt gedaan om een zo optimaal mogelijke bediening door intercity's op dit traject te faciliteren. Het betreft echter een optimalisatie van sprinters die mogelijk wordt doordat in de vroege ochtend minder intercity's rijden.

Concreet vraagt u voor De Vink, Voorschoten, Den Haag Mariahoeve en Den Haag Laan van NOI ontheffing op zondag tussen 10:02 en 10:39 uur (bij vertrek uit De Vink). Voor 10 uur rijden de sprinters van serie 4300 versneld door Leiden Centraal. Na dit tijdstip is dat niet het geval. Hierdoor ontstaat rond dit tijdstip eenmalig een interval van 37 minuten. Dit is meer dan de in de concessie genoemde grens van 35 minuten. Hier staat tegenover dat in het uurblok rond 23:25 een interval geldt van 23 minuten in plaats van 30 minuten, omdat na dit tijdstip de sprinters ook zijn versneld.

#### **Advies:**

wij adviseren positief over ontheffingen voor De Vink, Voorschoten, Den Haag Mariahoeve en Den Haag Laan van NOI rond 10 uur 's ochtends omdat dit wordt veroorzaakt door een voor reizigers gewenste versnelling van meerdere vroege sprinters van treinserie 4300 rond Leiden Centraal.

#### **3.2 Ontheffingsverzoeken wegens extra stops**

- A. De verzoeken voor Groningen op zondag tussen 06:36 en 07:49 en Assen op zondag tussen 06:58 en 08:05.

U vraagt ontheffing voor het interval van de bediening van Groningen en Assen op zondagmorgen. Uit de informatie uit de adviesprocedure dienstregeling 2025 begrijpen wij dat u tussen intercity 722 (Groningen vertrek 06:36) en 726 (Groningen vertrek 07:49) ook nog (de te versnellen) intercity 524 rijdt. Zie daarvoor ook ons advies onder 1.1.



Er is dus geen sprake van een interval van 73 respectievelijk 67 minuten. Het grootste interval is 43 minuten. Uw verzoek om een ontheffing is daarom te ruim en daarom kunnen wij daarmee niet instemmen.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op een interval van 73 respectievelijk 67 minuten. Voor dienstregeling 2025 kunnen wij positief adviseren voor een ontheffing voor de stations Groningen en Assen voor het interval van 43 minuten tussen 06:36 en 07:19 bij vertrek uit Groningen. Onze wens is dat uiteindelijk in een volgende dienstregeling intercity 722 ook op zondag wordt versneld en een extra sprinter 6122 wordt ingelegd om 06:34, zodat deze ontheffing niet meer nodig is.

B. De verzoeken voor de stations tussen Leeuwarden en Zwolle op zaterdag tussen 06:37 en 07:47.

Uit het addendum van de adviesaanvraag blijkt dat u van plan bent intercity 622 uit Leeuwarden alsnog te versnellen. Hierdoor vertrekt deze intercity niet om 06:37 maar om 06:47 uur. Hiermee vervalt in onze ogen dit ontheffingsverzoek en hoeven wij niet te adviseren. Verder verwijzen wij u naar ons advies over uw ontheffingsverzoek voor station Wolvega in paragraaf 1.1 onderdeel D.

C. De verzoeken voor de stations tussen Leeuwarden en Zwolle op zondag tussen 07:37 en 08:47.

Uit het addendum van de adviesaanvraag blijkt dat u van plan bent intercity 626 uit Leeuwarden alsnog te versnellen. Hierdoor vertrekt deze intercity niet om 07:37 maar om 07:47 uur. Hiermee vervalt in onze ogen dit ontheffingsverzoek en hoeven wij niet te adviseren.

Door de versnelling van intercity 626 en het feit dat de intercity van een uur eerder (rit 622) nog niet wordt versneld, ontstaat er wel een uur eerder een ongelijk interval tussen 06:37 en 07:47. Dit is echter geen interval van 70 minuten, want uit de informatie bij de adviesprocedure over de dienstregeling 2025 halen wij dat u tussen rit 622 en rit 626 ook nog een rit 824 rijdt. Het maximale interval voor de intercity is daarmee 40 minuten en voor de sprinterstations 57 minuten. Voor het eerst genoemde interval is een ontheffing noodzakelijk.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op een ontheffingsverzoek voor interval van 70 minuten. Voor dienstregeling 2025 kunnen wij wel positief adviseren over een ontheffing voor de stations Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk en Meppel voor het interval van 40 minuten tussen 06:37 en 07:17 bij vertrek uit Leeuwarden. Onze wens is dat uiteindelijk in een volgende dienstregeling intercity 622 ook op zondag wordt versneld en een extra sprinter 9022 wordt ingelegd om 06:34, zodat deze ontheffing niet meer nodig is.

**3.3 Ontheffingsverzoeken ten behoeve van de vroege bediening van Schiphol Airport**

- A. De verzoeken voor de stations tussen Weesp en Leiden Centraal op zaterdag tussen 06:01 en 06:40 (vertrek Weesp);
- B. De verzoeken voor de stations tussen Schiphol Airport en Den Haag Centraal op zondag tussen 06:50 en 07:02 (vertrek Leiden Centraal).

Door het versneld rijden van de vroege sprinter 4312 vanaf Weesp, omdat deze daar niet hoeft te wachten op een inhalende intercity, ontstaat op zaterdag op de stations tot Leiden Centraal een interval met de volgende sprinter 4314 van 39 tot 41 minuten. Op zondag gebeurt iets vergelijkbaars maar dan vanaf Schiphol Airport. Dit gebeurt omdat sprinter 4314 dan niet rijdt tussen Lelystad Centrum en Schiphol Airport. U vraagt ontheffing vanaf Leiden Centraal maar dit zou dus al vanaf Schiphol Airport moeten zijn.

Deze afwijking van het interval heeft niets te maken met de vroege bediening van Schiphol Airport, want dat gaat om sprinter 4308.

**Advies:**

Wij hebben in paragraaf 1.3 onderdeel B en C reeds aangegeven de versnelling van sprinter 4312 te ondersteunen. Wij adviseren daarom positief onder dezelfde voorwaarde als daar genoemd namelijk het toevoegen sprinter 4310.

- C. De verzoeken voor de stations tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal op zaterdag tussen 07:57 en 08:34 (vertrek Leiden Centraal).

U bent voornemens sprinter 4316 vroeger te vertrekken uit Leiden Centraal. Hierdoor ontstaat een interval van 36 tot 37 minuten met de volgende sprinter 4318. Het vroeger vertrekken is positief, omdat deze sprinter hiermee niet wacht op een niet rijdende intercity. Dit sluit aan bij versnelling die u hebt doorgevoerd

bij andere sprinters in deze treinserie. Ook deze afwijking heeft niets te maken met de vroege bediening van Schiphol Airport.

**Advies:**

Wij adviseren positief op genoemde ontheffingsverzoeken.

D. De verzoeken voor de stations tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal op zondag tussen 06:07 en 06:50 (vertrek Leiden Centraal).

Sprinter 4308 rijdt versneld vanaf Lelystad Centrum voor het vroeger bereiken van Schiphol Airport. Sprinter 4312 rijdt versneld vanaf Weesp, omdat deze op dat moment nog niet hoeft te wachten op een passerende intercity. Tussen deze twee sprinters ontstaat een interval van 43 minuten voor de stations tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal. Dit grote interval geldt overigens ook voor de stations eerder op het traject, maar bij deze stations rijdt sprinter 4308 voor 6 uur. De intervalseis geldt pas vanaf 6 uur. Dit grote interval is er niet als u sprinter 4310 rijdt, zoals geadviseerd in paragraaf 1.3 onderdeel A.

**Advies:**

Wij adviseren negatief op uw verzoek en adviseren als alternatief in samenhang met ons advies in paragraaf 1.3 onderdeel A sprinter 4310 te rijden.

**Afronding**

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.

In het LOCOV hebben zitting: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen, Spoorbeheerder ProRail, de ANWB, Ieder(in), de Fietsersbond, de Landelijke Studentenvakbond, ANBO-PCOB (namens de Seniorencoalitie), Natuur & Milieu en Reizigersvereniging Rover.

Postadres Locov secretariaat:	Postbus 20901,2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Locov secretariaat:	Rijnstraat 8, 2515 XP DEN HAAG
Telefoon:	070 - 4568999