



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

NS

Tijmen Voet

Postbus 2025

3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs

Datum brief: 15 augustus 2023

Kenmerk brief: Locov 2023-227385

Bijlage(n) bij brief: -

Onderwerp: Advies dienstregeling 2024

Geachte heer Voet,

In uw brief van 4 juli 2023 (met kenmerk CC/PA/TD-951 Adviesaanvraag BDU Dienstregeling 2024) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over uw daadwerkelijk voorgenomen dienstregeling 2024 die start per 10 december 2023. Hieronder gaan wij in op uw adviesaanvraag. Allereerst gaan wij in op de hoofdlijnen en vervolgens op een aantal algemene aspecten van uw adviesaanvraag. Tenslotte zullen wij ingaan op uw specifieke voorstellen per traject. Onze eerdere adviezen over de voorgenomen capaciteitsaanvraag gelden onverkort en zullen we in dit advies niet herhalen.

## **1. Hoofdlijnen advies**

### **Geen verdere afschalingen**

U gaat verschillende treindiensten weer opschalen, met name in het Intercity segment. Tegelijkertijd is het aantal treinen aanzienlijk lager dan het aantal treinen in de oorspronkelijk voorgenomen dienstregeling 2024.

Hoewel wij blij zijn dat reizigers op meerdere trajecten straks weer vier keer per uur de trein kunnen nemen in plaats van elk half uur, constateren wij dat reizigers op een groot aantal trajecten nog steeds te maken gaan hebben met tot de helft

minder treinen. Nu deze afschalingen langer duren, neemt het risico op het afhaken van reizigers toe. U beargumenteert deze afschalingen onder andere aan de hand van veranderingen in het reispatroon. Wij constateren echter dat de afschalingen niet in lijn zijn met dit veranderde reispatroon. Reizigersaantallen zijn juist op de rustige momenten weer in lijn met de periode voor corona, terwijl op die momenten juist treinen geschrapt blijven. Wij nemen daarom aan dat ook financiële argumenten een grote rol spelen.

Op een aantal trajecten gaat u minder treinen rijden dan in 2023. Dit geldt niet alleen voor de door u genoemde trajecten Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders (Sprinters daluren en vrijdag t/m zondag, treinserie 4600), Hoofddorp-Weesp-Utrecht (Sprinters vrijdag, treinserie 5700), Hoofddorp-Leiden (Sprinters vrijdag, treinserie 4600) en Utrecht-Woerden (Sprinters daluren, treinserie 8900), maar ook voor de trajecten Amsterdam Centraal – Alkmaar (Intercity's vrijdag tot 15:00 uur, treinserie 800), Amsterdam Centraal – Hoofddorp (Sprinters vrijdag spitsuren, treinserie 5800) en Amersfoort Centraal – Amersfoort Vathorst (Sprinters avonduren, treinserie 5800). Ook beperkt u bedieningstijden aan de randen van de spits bijvoorbeeld op het traject Schiphol Airport – Lelystad Centrum (Intercity's eind ochtendspits en begin middagspits, treinserie 2400) en Leiden Centraal – Dordrecht (Intercity begin ochtendspits, treinserie 2400). Wij betreuren het zeer dat reizigers langs deze trajecten straks minder vaak de trein kunnen nemen. Langs al deze trajecten zijn bovendien grote woningbouwlocaties. Wij verwachten hier dan ook in 2024 reizigersgroei. Verlaging van frequenties past daarbij niet. Voor de mobiliteitskeuzes van de nieuwe bewoners is het van belang dat de dienstregeling niet verslechtert.

**Advies:** Wij adviseren positief op alle voorgestelde frequentieverhogingen en negatief op alle nieuwe frequentieverlagingen. Wij adviseren de dienstregeling op de nog steeds afgeschaalde trajecten zo spoedig mogelijk weer op te schalen.

### **Opschalingsplan en exploitatiebijdrage**

Nu u veel treindiensten nog niet opschaalt, is onze zorg toegenomen dat de ingroei naar de dienstregelingsuren van het niveau van 2019 te lang zal duren. Wij vrezen dat dit zal leiden tot structureel reizigersverlies. Verder herstel van de treindienst dient dan ook de hoogste prioriteit te hebben. Wij missen een perspectief wanneer u de rest van de dienstregeling weer zult opschalen en welke maatregelen u neemt om dit mogelijk te maken.

In dit advies adviseren wij voor meerdere trajecten hogere frequenties. Wij beseffen dat u daarbij beperkt wordt door personeelstekorten en dat niet alles in

één keer kan. Wij gaan daarom uit van de volgende prioritering: niet verder afschalen, herstel van halfuur diensten avonduren/weekend, herstel van kwartier diensten in de brede spits (Intercity's en Sprinters), herstel van kwartierdiensten in daluren en tenslotte terugkeer van de tienminutentreinen. Binnen deze prioritering dient herstel van treindiensten die leiden tot kortere reistijden voorrang te hebben.

Het is voor ons onduidelijk welk deel van de afschalingen wordt veroorzaakt door de lagere reizigersopbrengsten en niet door personeelstekorten. Voor de lagere reizigersopbrengsten zou u ook kunnen kijken naar andere kostenreducties dan het schrappen in de treindienst. Ook zou u de concessieverlener kunnen vragen om een extra exploitatiebijdrage/verlaging van de concessieprijs. In andere concessies is deze bijdrage ook verhoogd.

**Advies:** Wij adviseren de lagere reizigersopbrengsten niet te vertalen in minder treinen maar te zoeken naar kostenbesparingen en in overleg te treden met het Rijk voor een exploitatiebijdrage.

## **2. Algemene adviezen**

### **Onderbouwing adviesaanvraag**

U maakt niet inzichtelijk hoeveel reizigers profiteren of juist nadeel hebben van de door u voorgestelde wijzigingen. Voorheen was dit gebruikelijk bij adviesaanvragen over de dienstregeling. Dit beperkt ons in de mogelijkheid om uw redentie goed te volgen en zodoende u goed te adviseren. U motiveert uw keuzes in algemene zin alleen op basis van de vervoervraag. U onderbouwt uw keuzes niet met cijfers per traject. Daarnaast mag bij afschaling van de dienstregeling vervoervraag alleen een argument zijn, zolang u te maken heeft met een personeelstekort. Bij een lagere vervoervraag zonder personeelstekort heeft u immers ruimte om bij te sturen via de materieelinzet. Het rijden met kortere treinen heeft altijd de voorkeur boven frequentieverlaging. Wij constateren dat veel afgeschaalde treindiensten rijden met dubbele treinstellen. Dit betekent in onze optiek dat er wel voldoende vervoervraag is om deze treindiensten weer op te schalen. Nu u dit niet doet hebben grote groepen reizigers te maken met minder reismogelijkheden. Een deel van deze reizigers heeft ook langere overstaptijden.

**Advies:** Wij adviseren u in het vervolg adviesaanvragen voor de dienstregeling weer te onderbouwen met cijfers die inzicht geven in de gevolgen voor reizigers.

## **Tienminutentrein**

U rijdt de tienminutentrein Arnhem Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal (treinserie 3200) alleen in de spits. Buiten de spits is hierdoor een scheve verdeling van de treinen over het uur op het hele traject. Dit zorgt o.a. tussen Den Haag HS en Rotterdam Centraal voor drie Intercity's in tien minuten, waarna er 20 minuten lang geen verbinding is. Het zorgt ook voor een verbroken aansluiting tussen de Intercity's Arnhem Centraal – Schiphol Airport (treinserie 3100) en Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal (treinserie 3900). Buiten de spitsuren heeft Arnhem dan nog slechts twee verbindingen met Amsterdam Centraal. Dit is alleen te rechtvaardigen als er zicht is op en noodzaak tot verdere opschaling van de tienminutentrein in de loop van 2024. Als dit niet zo is, dan zijn kwartierdiensten wenselijker.

**Advies:** Wij adviseren, indien er geen zicht is op en noodzaak tot opschaling van de tienminutentrein Arnhem Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal in de daluren en het weekend, uit te gaan van een kwartierdienst, zodat de treinen beter gespreid worden over het uur en de aansluiting op station Utrecht Centraal kan worden hersteld.

## **Vrijdag**

Vanwege de lagere vervoervraag kiest u ervoor op vrijdag een dienstregeling te rijden die in grote lijnen vergelijkbaar is met de dienstregeling in het weekend. Frequenties zijn lager dan op maandag t/m donderdag en de meeste spitstreinen rijdt u niet. Op een aantal trajecten rijdt u op vrijdag zelfs minder treinen dan in het weekend. Dit laatste vinden wij niet goed uit te leggen aan reizigers. Uw dienstverlening zakt hiermee onder het acceptabele niveau. Dit kan ertoe leiden dat meer reizigers ervoor kiezen op andere dagen te werken. Hiermee bereikt u mogelijk dat reizigers zich slechter spreiden over de week. Dit is precies het tegenovergestelde van wat u wilt. Uit het Dashboard van Translink blijkt overigens dat het aantal reizigers op vrijdag niet ver afwijkt van het niveau op maandag en woensdag. Ten opzichte van het weekend ligt het aantal reizigers nog 50% hoger. De vrijdag is dan wellicht de rustigste werkdag, maar de vrijdag betitelen als een weekenddag is echter ook onjuist.

U wilt sterk inzetten op het stimuleren van reizigersspreiding. Hogere tarieven in de spits, zoals door u voorgesteld in de media, zijn hiervoor echter niet het juiste instrument in onze ogen. Wij zien wel andere mogelijkheden om via de tarieven te sturen op reizigersspreiding. Zo zou u op vrijdag de reguliere dalurenkorting voor abonneementhouders ook in de spits kunnen laten gelden. Dat stimuleert betere

reizigersspreiding zonder dat het reizen in de spits duurder wordt. Met een dergelijke maatregel compenseert u bovendien reizigers voor de sterke beperking van het aanbod op de vrijdag.

Het verruimen van de korting op vrijdag kan ook een belangrijke stimulans zijn voor de groei van het sociaal-recreatieve verkeer op deze dag. Dit verkeer kunt u verder aanjagen door promotionele acties speciaal op deze dag te richten.

**Advies:** Wij adviseren op vrijdag tenminste het aantal treinen te rijden als op zaterdag en daarom de Intercity's Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2800), Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2000) en Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal (treinserie 2100) op vrijdag ook te rijden tussen 7 en 15 uur. Wij adviseren om dezelfde reden de Sprinter Amsterdam Centraal – Hoofddorp (treinserie 5800) ook op vrijdag in spits en daluren en op maandag t/m donderdag in de daluren overdag te rijden.

**Advies:** Wij adviseren ter stimulering van reizigersspreiding de dalurenkorting per 2024 ook te laten gelden op vrijdag tijdens de spitsuren.

### **Extra reizigersvriendelijke maatregelen i.v.m. personeelstekort**

In uw besluit op ons advies over de capaciteitsaanvraag bent u niet specifiek ingegaan op ons advies over een andere wijze van inzet van uw personeel om meer treinen te kunnen rijden. U stelde eerder dat de door ons voorgestelde aanpassing van de bakkennorm (het minimumaantal conducteurs per trein) niet verantwoord is, maar u heeft dit niet onderbouwd. Ook kunt u overgaan op éénmansbediening op rustige trajecten, zoals uw collega vervoerders op decentrale spoorverbindingen al jaren doen. Reizigers zien liever een NS-trein met een conducteur minder dan geen NS-trein. Dergelijke maatregelen vergroten ook de efficiëntie van NS op langere termijn en dat is in het belang van de reiziger.

Wij zijn ons bewust dat u ook een knelpunt heeft met het aantal machinisten, maar als u minder conducteurs hoeft in te zetten kunt u mogelijk ook conducteurs laten omscholen tot machinist.

**Advies:** Wij adviseren u de bakkennorm aan te passen en op rustige trajecten éénmansbediening in te voeren, zodat er minder conducteurs nodig zijn per trein en u het volume van uw aanbod versnelt en extra kunt verhogen. Indien u dit advies niet overneemt vragen wij u nogmaals dit te onderbouwen aan de hand van de normen van collega vervoerders in binnen- en buitenland en te onderbouwen wat die veiligheidsrisico's inhouden.

## **Einde aan uurdiensten**

Wanneer in de loop van dienstregeling 2024 voldoende personeel beschikbaar is en het maakbaar is om treinen toe te voegen, bent u voornemens om op de trajecten Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert, 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne, Hoofddorp – Hoorn en Utrecht Centraal – Baarn de halfuursdienst op zaterdag en/of zondag te herstellen. Wij zijn van mening dat dit zo spoedig mogelijk dient te gebeuren. En niet alleen in het weekend, maar ook in avonduren. Uursdiensten zijn immers niet aantrekkelijk voor reizigers. Het risico is groot dat, als de huidige lage frequentie langdurig blijft, reizigers kiezen voor andere vervoersmodaliteiten. De terugkeer van de halfuurdiensten is ook noodzakelijk gezien de vervoervraag. Zo was het aantal reizigers in de Sprinters rond Eindhoven blijktens <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/> in 2022 ten opzichte van 2019 al bijna hersteld. In vergelijking tot andere trajecten een goede prestatie.

Wij merken op dat u in de capaciteitsaanvraag voor het traject Utrecht Centraal – Baarn in het weekend wel bent uitgegaan van een uurdienst. Wij gaan er echter van uit dat herstel van de halfuurdienst op dit traject geen probleem zal zijn, omdat er voor zover ons bekend geen conflicten zijn met goederentreinen.

Ook op andere trajecten is nog sprake van uurdiensten. Dit geldt voor de trajecten Zutphen-Arnhem Centraal (treinserie 7600 avonduren en op zondag), Leeuwarden – Zwolle (treinserie 9000 avonduren en op zaterdag en zondag), Zwolle – Lelystad Centrum (treinserie 9000 avonduren), Apeldoorn – Almelo (treinserie 7000 zaterdag en zondag hele traject en in avonduren alleen tussen Apeldoorn en Deventer), Alkmaar – Hoorn (treinserie 4800 avonduren) en Roosendaal – Dordrecht (treinserie 5900 zaterdag en zondag en verlengde treinserie 5100 avonduren). Ook op deze trajecten zou een halfuurfrequentie de absolute ondergrens moeten zijn.

**Advies:** Wij adviseren u vanaf start dienstregeling 2024 de volgende Sprinterdiensten ook 's avonds en in het weekend elk half uur te rijden: Tilburg Universiteit – Eindhoven Centraal – Weert, 's-Hertogenbosch – Eindhoven Centraal – Deurne, Hoofddorp – Hoorn en Utrecht Centraal – Baarn.

**Advies:** Wij adviseren in 2024 een einde te maken aan uursdiensten door ook op de volgende trajecten de frequentie in avonduren en/of het weekend van Sprinters te verhogen naar twee keer per uur: Zutphen – Arnhem Centraal, Leeuwarden – Zwolle, Zwolle – Lelystad Centrum, Apeldoorn – Almelo, Alkmaar – Hoorn en Roosendaal – Dordrecht.

## **Voorkom extra reistijd**

Doordat op veel trajecten ook in 2024 halfuurdiensten worden geboden in plaats van kwartierdiensten zoals voorheen, met name in Sprinterdiensten in de daluren en op vrijdag, hebben veel reizigers minder reismogelijkheden. Dit maakt het treinvervoer minder aantrekkelijk. Voor een aantal reizigers zijn de gevolgen echter groter. Door het vervallen van aansluitingen is er sprake van extra reistijd. Dit geldt bijvoorbeeld voor reizigers uit Den Helder en Heerhugowaard richting Beverwijk en Haarlem (25 minuten extra reistijd door het vervallen van Intercity Alkmaar – Haarlem, treinserie 3400) en voor reizigers tussen Harderwijk en Utrecht Centraal en tussen Harderwijk en Schiphol Airport (12 respectievelijk 27 minuten extra reistijd door het vervallen van de Sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal, treinserie 15600). Ook is er extra reistijd doordat busaansluitingen niet optimaal zijn (station Beverwijk als gevolg van het niet rijden van de Intercity Alkmaar-Haarlem).

**Advies:** Wij adviseren, bij de verdere opschaling van de dienstregeling, na de opschaling van de uurdiensten prioriteit te geven aan frequentieverhogingen die bijdragen aan reistijdverkorting zoals de Intercity Alkmaar – Haarlem (treinserie 3400) en de Sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal (treinserie 15600).

## **Kwartierdiensten Sprinters herstellen**

Waar u op veel trajecten de kwartierdiensten voor de Intercity's herstelt op maandag t/m donderdag, doet u dit niet voor de Sprinters. Dit betekent dat op veel trajecten in de Randstad reizigers langere wachttijden houden. Ook spreiden reizigers zich slechter over de Intercity's, omdat niet elke Intercity aansluiting biedt op een Sprinter. Hoewel u geen cijfers geeft en wij dit daardoor niet kunnen toetsen, is onze indruk dat op meerdere verbindingen in de Randstad een halfuurfrequentie in de daluren niet aansluit bij de hogere vervoervraag. Zo bereiken ons signalen dat reizigers op de stations Zandijk Zaanse Schans en Koog aan de Zaan al meerdere keren achter moesten blijven omdat er onvoldoende ruimte was in de Sprinters die nog wel reden. In dit sterk verstedelijkte gebied is een halfuursfrequentie te laag, zeker in vergelijking met de hoge metrofrequenties die op vergelijkbare trajecten elders in de metropoolregio worden aangeboden.

**Advies:** Wij adviseren u gezien de vervoervraag de kwartierdiensten van Sprinters in de Randstad spoedig te herstellen op de verbindingen Uitgeest-Driebergen (daluren, treinserie 7400), Amsterdam Centraal-Schiphol Airport (daluren, treinserie 5800), Rotterdam-Gouda Goverwelle (spits, treinserie 7700)

en Den Haag Centraal-Gouda Goverwelle (daluren, treinserie 6800). Indien hiervoor bij aanvang van het dienstregelingsjaar nog onvoldoende personeel beschikbaar is, adviseren wij u de spits op deze trajecten te verbreden en daarbuiten langere treinen in te zetten.

### **3. Adviezen per traject**

#### **Intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal (treinserie 800)**

Voor het traject Amsterdam-Alkmaar betekent de afschaling op vrijdag dat veel busaansluitingen op station Alkmaar verloren gaan. Het risico is daardoor aanwezig dat reizigers afhaken en kiezen voor ander vervoer. Dit kan leiden tot verlies aan reizigers voor NS, maar ook tot een verschraling van het openbaar vervoer in de regio. Dit omdat het OV voor de inkomsten sterk afhankelijk is van reizigers van/naar station Alkmaar. Daarnaast geldt dat op vrijdagochtenden tussen april en oktober het aantal reizigers juist hoger is door de Alkmaarse kaasmarkt. Een verlaging van het aanbod past niet daarbij. Door het bieden van aantrekkelijke arrangementen voor toeristen zou u het gebruik van de trein op vrijdag nog verder kunnen stimuleren.

**Advies:** Wij adviseren negatief op de frequentieverlaging van de Intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal (treinserie 800) op vrijdag. Wij adviseren een arrangement te ontwikkelen om bezoekers van de Kaasmarkt in Alkmaar te verleiden te kiezen voor de trein.

#### **Intercity direct Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal – Breda (treinserie 900)**

Vanaf september 2023 rijdt u twee extra ritten in de ochtendspits van Breda naar Rotterdam (door naar Amsterdam) en twee ritten in de avondspits van Rotterdam naar Breda (vanuit Amsterdam) over de HSL. In december verhoogt u de frequentie verder. Wij zien echter nu al op andere momenten overvolle treinen in deze treinserie. U heeft zelfs maatregelen genomen om het aantal reizigers in Intercity Brussel te beperken door de beschikbaarheid van goedkope tickets te beperken. Wij zijn daarom van mening dat in september, de drukste maand van het jaar, meer nodig is. Verder merken wij hierbij op dat het toevoegen van ritten tussen Breda en Rotterdam Centraal in één richting niet mag leiden tot een lager aantal zitplaatsen in de andere richting tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Dit risico is aanwezig, nu u de extra ritten tussen Breda en Rotterdam Centraal alleen in de spitsrichting rijdt. De tegenspitsrichting tussen Amsterdam en Rotterdam is net zo druk.



**Advies:** Wij adviseren de dienstregeling op de HSL-Zuid zo spoedig mogelijk uit te breiden en in ieder geval in september meer dan de nu voorgenomen treinen toe te voegen. Dit geldt ook voor het weekend. Wij adviseren bij het toevoegen van treinen tussen Breda en Rotterdam de zitplaatscapaciteit in de andere richting tussen Amsterdam en Rotterdam niet te verlagen.

### **Intercity Deventer – Amersfoort Centraal (treinserie 1500)**

U schrapt tussen Deventer en Amersfoort in de ochtendspits één rit (treinnummer 1530 vertrek om 9:18 uur).

**Advies:** Wij adviseren rit 1530 wel te rijden tussen Deventer en Amersfoort Centraal.

### **Almere Buiten – Schiphol/Amsterdam (treinseries 2400 en 4600)**

Station Almere Buiten heeft te maken met zowel een afschaling van het aantal Intercity's (treinserie 2400) als met een afschaling van het aantal Sprinters (treinserie 4600) . Hiermee stopt er op dit station in daluren en op vrijdag de hele dag slechts twee keer per uur een trein in plaats van zes keer per uur. Dit is met name op vrijdag in de spits een te grote verslechtering.

**Advies:** Wij adviseren de afschaling van de Sprinter Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders niet door te voeren en de Intercity Lelystad Centrum – Schiphol Airport zo spoedig mogelijk weer op te schalen, te beginnen met de spits op vrijdag.

### **Intercity Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal – Heerlen (treinseries 2900 en 3900)**

De Intercity van en naar Heerlen wordt om het uur gesplitst en gecombineerd met het deel van en naar Maastricht. Wij kunnen niet verklaren waarom de rechtstreekse verbinding met Heerlen niet elk uur mogelijk is. Een uurdienst is herkenbaarder voor reizigers.

**Advies:** Wij adviseren de Intercity Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal elk uur te laten doorrijden naar Heerlen

De eerste en tweede Intercity Amsterdam Centraal – Enkhuizen vertrekt op zaterdag vanaf Utrecht Centraal (treinnummers 2916 en 2918). In de tabel staan deze nu niet gespecificeerd tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal. Wij gaan ervan uit dat dit een fout is.

### **Intercity Nijmegen – Den Helder (treinserie 3000)**

U schrapt op zaterdagochtend vroeg twee Intercity's Arnhem Centraal – Nijmegen (ritten 3015/3017). Rit 3015 is de eerste trein op zaterdag. U schrapt in de avonduren twee Intercity's van Alkmaar naar Den Helder (rit 3074 en rit 3078), waardoor een onaantrekkelijke uursdienst ontstaat. Deze drie ritten rijden in dienstregeling 2023 nog wel. Het gaat hier dus om een nieuwe afschaling.

**Advies:** Wij adviseren de ritten 3015 en 3017 op zaterdag tussen Arnhem Centraal en Nijmegen en ritten 3074 en 3078 tussen Alkmaar en Den Helder op alle dagen niet af te schalen.

### **Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Leiden Centraal – Hoofddorp – Den Haag Centraal (treinseries 3300 en 13300)**

Door het kwartiersinterval van de Intercity tussen Leiden Centraal en Hoofddorp op vrijdag is het volgens u niet mogelijk tussen Leiden en Hoofddorp méér dan twee Sprinters per uur op een zinvolle manier in te passen. In de capaciteitsaanvraag ging u er nog vanuit dat er drie Sprinters inpasbaar waren en hebben wij u gewezen op de mogelijkheid van het inpassen van vier Sprinters door één station over te slaan. Het klopt dat deze Sprinters dan relatief kort achter elkaar rijden. Toch is deze verbinding zinvol. Door het schrappen van de twee Sprinters neemt de reistijd tussen Zaandam en Nieuw-Vennep toe met circa 25 minuten.

**Advies:** Wij adviseren op vrijdag de frequentie van de Sprinters te handhaven op vier keer per uur door één Sprinter van treinserie 3300 een station over te laten slaan of door een andere Sprinterserie welke nu eindigt op Hoofddorp door te laten rijden naar Leiden Centraal in plaats van treinserie 3300.

Een aantal ritten van de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Schiphol Airport rijdt met een gewijzigde tijdligging om ruimte te bieden aan de spits Intercity's Enkhuizen – Amsterdam Centraal (treinserie 4500). Deze spits Intercity's gaan echter minder vaak rijden dan voorzien in de capaciteitsaanvraag. Hierdoor hoeven op deze momenten de Sprinters niet te wachten om ingehaald te worden en kan de tijdligging aangepast worden.

**Advies:** Wij adviseren de volgende ritten van de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Schiphol Airport te versnellen: 3331/3352 op alle dagen en 3327/3329/3331/3352/3354/3356 op vrijdag.

Rit 3362 rijdt op maandag t/m donderdag aan het eind van de avondspits door naar Hoorn Kersenboogerd en alleen op vrijdag slechts tot Hoorn. In Dienstregeling 2023 rijdt deze trein ook op vrijdag door naar Hoorn Kersenboogerd. Er is op geen van deze dagen een kerende trein vanaf Hoorn of Hoorn Kersenboogerd. Vanaf Hoorn Kersenboogerd kan direct naar het opstel terrein van Hoorn gereden worden, wat vanaf de perronsporen van Hoorn zelf niet kan.

**Advies:** Wij adviseren rit 3362 op vrijdag net als in Dienstregeling 2023 te rijden naar Hoorn Kersenboogerd in plaats van Hoorn.

### **Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee (treinserie 5400)**

Om de eerste trein op maandag t/m vrijdag vanuit Zandvoort aan Zee (rit 5406) op te kunnen starten moet er een leeg materieelrit vanaf minimaal Haarlem met volledige personele bezetting rijden. Dit geldt ook voor de tweede rit op zondag (rit 5418).

**Advies:** Wij adviseren de leegmaterieelritten Haarlem – Zandvoort aan Zee 5423 op maandag t/m vrijdag en 5435 op zondag open te stellen voor reizigers.

De één na laatste Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee schrappt u op vrijdag helemaal en op de andere dagen tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee (rit 5497, vertrek 23:41 uur vanaf Amsterdam Centraal). Op zondag t/m donderdag rijdt er echter nog wel een op deze trein kerende Sprinter Zandvoort aan Zee – Haarlem (rit 5480). Rit 5497 zal dus op deze dagen sowieso ook moeten rijden tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee. Op vrijdag en zaterdag schrappt u rit 5480 terwijl deze in dienstregeling 2023 wel rijdt.

De laatste Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee (rit 5499, verstrek 00:11 uur vanaf Amsterdam Centraal) specificeert u alleen voor vrijdag t/m zondag terwijl deze in dienstregeling 2023 op alle dagen rijdt. Deze trein rijdt op vrijdag- en zaterdagochtend om 0:50 uur terug vanaf Zandvoort aan Zee naar Haarlem (rit 5482). Op overige dagen rijdt deze trein minimaal tot Haarlem terug als leegmaterieel met volledige personele bezetting. Deze rit zou ook opengesteld kunnen worden voor reizigers.

**Advies:** Wij adviseren conform dienstregeling 2023 de één na laatste en de laatste Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee (rit 5497 en 5499) alle dagen te rijden op het hele traject en de één na laatste Sprinter Zandvoort aan Zee – Haarlem (rit 5480) ook op vrijdag en zaterdag te rijden en deze ritten dus niet te schrappen. Wij adviseren de laatste rit Zandvoort aan Zee – Haarlem (rit

5482) op zondag t/m donderdag ook open te stellen voor reizigers in plaats van de huidige leegmaterieel rit.

### **Sprinter Baarn – Utrecht Centraal (treinserie 5500)**

Op de momenten dat de Sprinter Baarn – Utrecht Centraal één keer per uur rijdt kan deze worden versneld door het plannen van een korte stop in Soest. In uw specificaties is dit niet bij alle treinen gebeurd.

**Advies:** Wij adviseren zolang u de halfuurdienst niet herstelt de volgende Sprinters Baarn – Utrecht Centraal v.v. te versnellen: 5525/5528 op zaterdag en 5532/5536/5540/5545/5549/5553/5557/5561/5565/5569/5573 op zaterdag en zondag.

### **Sprinter Roosendaal – Dordrecht (treinserie 5900)**

In ons advies over de capaciteitsaanvraag hebben wij geadviseerd de Sprinter Den Haag – Dordrecht in het weekend ook overdag door te laten rijden naar Roosendaal. U heeft dit advies niet overgenomen omdat bij een doorkoppeling de treindienst Roosendaal-Dordrecht overgedimensioneerd zou zijn. Wij constateren dat in de maanden mei en juni deze Sprinter in de praktijk in de meeste weekenden wel als een doorgaande dienst Den Haag – Roosendaal heeft gereden.

**Advies:** Wij adviseren in weekenden een doorgaande Sprinter Den Haag Centraal – Roosendaal te rijden.

### **Sprinter Roosendaal – Vlissingen (treinserie 6100)**

U schrapt op maandag t/m vrijdag de laatste Sprinter van Roosendaal naar Vlissingen (treinnummer 6164). De Intercity Roosendaal – Vlissingen (treinnummer 2364) die een paar minuten eerder rijdt laat u echter niet stoppen op alle stations. Hierdoor valt er voor de kleinere stations in Zeeland een gat van een uur. Wij nemen aan dat het niet de bedoeling is een Sprinter minder te rijden in Zeeland. U heeft immers voor deze trein een contract met de provincie Zeeland. Als u de Sprinter toch laat vervallen, dan moet de Intercity die een paar minuten eerder rijdt op elk station stoppen.

**Advies:** Wij adviseren Sprinter 6164 op maandag t/m vrijdag te laten rijden. Indien deze Sprinter vervalt adviseren wij u de snelle Intercity 2364 te vervangen door een stoppende Intercity 2264.

## **Sprinter Haarlem – Leiden Centraal (– Den Haag Centraal) (treinserie 6300)**

De Sprinter Haarlem – Den Haag Centraal start (in het weekend) en eindigt (alle dagen) met een uursdienst tussen Haarlem en Leiden Centraal. Dit is een onacceptabel lage frequentie. Het is bovendien een nieuwe afschaling in een gebied waar veel woningen worden gebouwd. Een uursdienst is voor deze treinserie ook bijzonder inefficiënt, want dit levert een kering van 50 minuten op te Haarlem, waar deze ook al 24 minuten staat te keren te Leiden Centraal. Dat betekent dat deze treinserie anderhalf keer langer staat te keren dan deze rijdt (2x23 minuten).

Eerder hebben wij u daarom geadviseerd de geschrapte ritten te handhaven. Als alternatief hebben wij u voorgesteld, indien u dit advies niet zou overnemen, om de Intercity Haarlem – Leiden Centraal (treinserie 2200) op deze momenten extra te laten stoppen op Hillegom en Voorhout, zodat deze stations twee keer per uur bediend blijven worden. U heeft aangegeven dat door extra stops van de Intercity in Den Haag Centraal een kering van 0 minuten ontstaat en er dus een extra compositie nodig is. Wij herkennen ons niet in dit beeld. De Intercity Rotterdam Centraal – Leiden Centraal – Haarlem halteert niet op Den Haag Centraal. Deze Intercity kent tussen Leiden Centraal en Amsterdam Centraal zo'n drieënhalve minuut speling in de dienstregeling, exclusief de stop op Haarlem. Voor een extra stop op de stations Voorhout en Hillegom is circa vier minuten nodig. Hierdoor is het voldoende dat de Intercity slechts één minuut later aankomt op Amsterdam Centraal om deze twee extra stops te bieden. Er blijft dan nog voldoende keertijd over. Zo nodig kan de Intercity ook nog één minuut eerder vertrekken vanaf Leiden Centraal richting Haarlem. Deze maatregel levert u bovendien een besparing op aan personeel en materieel waarmee u elders ritten overeind kunt houden.

**Advies:** Wij adviseren de geschrapte ritten van de Sprinter Haarlem – Leiden Centraal te handhaven. Het betreft tussen Haarlem en Leiden Centraal op zaterdag ritten 6312 en 6327, op zondag ritten 6312/6316/6320/6331/6335 en op alle dagen ritten 6374/6378/6389/6393/6397. Het betreft tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal op werkdagen ritten 6306/6362/6377. Indien u dit advies niet overneemt, adviseren wij u de Intercity Haarlem – Leiden Centraal (treinserie 2200) op de momenten dat de Sprinter niet rijdt extra te laten stoppen op Hillegom en Voorhout zodat deze stations twee keer per uur bediend blijven worden. U kunt daarbij de halfuursdienst van de Sprinter langer bieden door 's

ochtends de eerste en 's avonds de laatste geplande rit van de Sprinter in de uurfrequentie ook te vervangen door de Intercity.

### **Sprinter Weert – Eindhoven Centraal – Tilburg Universiteit (treinseries 6400 en 16400)**

Op vrijdag t/m zondag rijden de Sprinters Weert – Eindhoven Centraal (treinserie 16400) en Eindhoven Centraal – Tilburg Universiteit (treinserie 6400) slechts één keer per uur en moeten reizigers overstappen op Eindhoven Centraal. Dit leidt tot een inefficiënte kering van 37 minuten op Tilburg Universiteit (treinserie 6400) en van 63 minuten op Eindhoven Centraal (treinserie 16400). Het personeel dat keert op Tilburg Universiteit kan daarbij niet voor andere treindiensten worden ingezet. De uurdiensten leveren u dus nauwelijks iets op terwijl reizigers te maken hebben met halvering van het aanbod én verplicht overstappen.

In uw besluit over ons advies op de capaciteitsaanvraag heeft u toegezegd de meerwaarde van wel/niet doorkoppelen op Eindhoven Centraal tegen het licht te houden en daarbij te kijken naar het aantal reizigers, eventuele overstapmogelijkheden, en eventuele efficiënte inzet van materieel en personeel. Wij worden graag geïnformeerd wat dit onderzoek heeft opgeleverd. Wij blijven van mening dat met een gewijzigde spooropstelling ook op vrijdag t/m zondag een doorgaande treindienst mogelijk is. Blijkens bovenstaande analyse is dit niet alleen voor reizigers aantrekkelijker, maar ook voor uw inzet van materieel en personeel veel efficiënter. Tenslotte wijzen wij u erop dat het aantal reizigers op deze verbinding in 2022 bovengemiddeld was en al weer bijna op het niveau van 2019.

**Advies:** Wij adviseren ook op vrijdag t/m zondag een doorgaande Sprinter Weert – Tilburg Universiteit te rijden en de halfuurdienst op deze dagen en in avonden spoedig te herstellen.

### **Sprinter Veenendaal Centrum – Uitgeest (treinserie 7400)**

De Sprinter Veenendaal Centrum – Uitgeest rijdt, net als in 2023, alleen in de spitsuren en niet tussen Veenendaal Centrum en Driebergen-Zeist. De eerste rit start in Driebergen-Zeist om 6:51 uur (rit 7416). De tegenrit rijdt echter alleen tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal en niet tussen Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist (rit 7417, vertrekt 6:27 uur uit Utrecht Centraal). Dit leidt tot een leeg materieelrit op dit tijdstip met volle personele bezetting die ook interessant kan zijn voor reizigers.

**Advies:** Wij adviseren rit 7417 ook te rijden tussen Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.

### **Sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal (treinserie 15600)**

In de capaciteitsaanvraag had u de treinserie Harderwijk – Amersfoort Centraal in de spits opgenomen, maar in deze aanvraag voor dienstregeling 2024 niet meer. Wij hebben u destijds geadviseerd om deze treinserie te rijden als verlenging van de intercity Amersfoort Centraal – Den Haag Centraal (treinserie 2000). In uw reactie heeft u aangegeven dat dit niet zou kunnen doordat de paden in één richting niet op elkaar aansluiten en wegens het verschil in materieelinzet. Ons inziens is het met een gewijzigd pad wel inpasbaar, en is hiervoor geen extra materieel nodig. Gezien de beperkingen van het keerspoor in Nunspeet is inzet van een dubbel treinstel niet mogelijk. Dit is ook niet nodig als op drukke momenten VIRM-materieel wordt ingezet op deze treinserie. Wij verwachten dat een dergelijke opzet het gebruik zal doen toenemen doordat reizigers bijna een kwartier korter onderweg zijn met een gelijktijdige aankomst/vertrek te Utrecht Centraal en het vervallen van de overstap.

**Advies:** Wij adviseren u, zodra de hoeveelheid beschikbaar personeel dit toelaat, in plaats van een losse spitsprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal (treinserie 15600) in te voegen, dit in te vullen door middel van een intercity Harderwijk – Utrecht Centraal – Den Haag Centraal (treinserie 2000).

### **Intercity en Sprinter Zwolle – Groningen (treinseries 500, 700 en 8100)**

U heeft toegezegd versnelling van de laatste stoppende Intercity's tussen Groningen en Zwolle te onderzoeken (rit 516 en 718 op werkdagen en ritten 524 en 721 op zondag). Daarnaast heeft u twee Intercity's versneld zonder een Sprinter toe te voegen.

**Advies:** Wij vernemen graag wat het onderzoek naar versnelling van de Intercity's Groningen – Zwolle heeft opgeleverd. Wij adviseren u een Sprinter toe te voegen tussen Zwolle en Groningen (rit 8120 op zaterdag en 8122 op zondag) nu u de gelijktijdig rijdende Intercity hebt versneld.

### **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) en Reizigersvereniging ROVER.

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