

Advies	Antwoord
<p>U werkt op verschillende manieren aan het verkleinen van het personeelstekort. Wij waarderen de inzet om eerst te kijken naar maatregelen die de reiziger niet treffen, zoals het vergroten van het personeelsbestand en het verhogen van de inzetbaarheid van personeel. Helaas concludeert u dat deze maatregelen niet afdoende zijn, en bent u voornemens flink te snijden in de dienstregeling dit najaar en in 2023.</p> <p>U spreekt over een afschaling van 10% ten opzichte van 2019. Het percentage reizigers dat wordt geraakt is echter aanzienlijk hoger dan 10% door minder reismogelijkheden. Wij vinden het principiële onjuist dat u een percentage ten opzichte van 2019 communiceert. De dienstregeling is sinds 2019 immers uitgebreid. Op basis van het aantal ritten en het aantal dienstregeling uren is de afschaling voor zover wij kunnen zien gemiddeld zo'n 13% ten opzichte van de oorspronkelijk voorgestelde dienstregeling. In het weekend is dit zelfs 15 tot 20%. Op sommige trajecten en momenten van de week is zelfs sprake van een halvering van het aantal treinen. Dit is een enorme verschralling van het aanbod. U waarschuwt bovendien voor de zeer reële kans dat de tekorten aan met name conducteurs in 2023 verder oplopen. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Tweede Kamer geïnformeerd dat dit mogelijk gaat om een extra verschralling tot 15% ten opzichte van 2019 [Kamerstuk 29984 nr. 992, 25 augustus 2022]. Dit is schrikbarend.</p> <p>De arbeidsmarkt kent momenteel een historische krapte. Dit speelt in meerdere sectoren. Wij zijn echter verbaasd over de omvang van het probleem bij NS en het feit dat deze zo plotseling lijkt op te treden. Wij vragen ons af of het personeelstekort niet eerder te voorspellen was, en dus ook eerder op te vangen. Ook is voor ons onduidelijk in hoeverre de financiële uitdagingen van NS een rol spelen in uw voorstel.</p>	<p>U vraagt of het personeelstekort te voorspellen was, en dus ook eerder op te vangen. NS verwachtte een grote uitstroom als gevolg van de leeftijdsopbouw van haar personeel en anticipeerde daarop in haar werving. Ook waren er al in 2021 signalen dat de arbeidsmarkt krappere zou worden. De mate en snelheid waarin die krapte zich manifesteerde was echter veel groter dan wat experts voorspelden - en dus waar NS zich op kon voorbereiden.</p> <p>NS kent inderdaad ook financiële uitdagingen, maar die spelen geen rol in dit voorstel. Dit voorstel is niets meer of minder dan de meest efficiënte inzet van ons personeel en materieel, om zo goed mogelijk aan de vervoersvraag te blijven voldoen. Zodra de personeelscapaciteit dat toelaat zal NS, gericht en verantwoord, opschalen.</p>
<p>U geeft aan dat u was voorbereid op de hoge uitstroom van personeel als gevolg van (vervroegde) pensionering, maar dat de combinatie met de krapte op de arbeidsmarkt en het aanhoudende hogere ziekteverzuim leidt tot een tekort aan personeel onder met name conducteurs. Wij zien een opmerkelijke dip in de personeelwerving. Waar u in 2018 en 2019 nog ruim 4000 nieuwe medewerkers wief waren dit er in 2020 slechts 2800. In 2021 lag dit aantal op ruim 3700. Het huidige aantal openstaande vacatures komt min of meer overeen met de veel lagere werving in 2020. Wij zijn daarom van mening dat u niet volstaan heeft aan artikel 72 lid 1 c van de vervoerconcessie die u verplicht te zorgen voor behoud van de personele bezetting voor zover deze noodzakelijk is voor de uitvoering van de concessie.</p>	<p>De aanname die u hier doet is niet correct. Er is in 2020 en 2021 geen dip in de werving van conducteurs en machinisten geweest. Sterker nog, het aantal geworven conducteurs en machinisten samen lag in 2020 en 2021 hoger dan de jaren ervoor. Er zijn in die periode wel minder retailmedewerkers geworven, en in kantoorfuncties is via natuurlijk verloop een besparing gerealiseerd.</p>
<p>Voor de coronapandemie waren er sterke groeiprognoses voor het reizigersvervoer over het spoor. Deze groeiprognoses gelden nog steeds, zij het wat vertraagd. Het personeelsbestand van NS zou logischerwijs mee moeten groeien met deze prognoses. Onze verwachting was dan ook dat NS al jaren bezig was met de werving van (meer) nieuw personeel. De instroom zou hoger moeten liggen dan de uitstroom. Dat dit niet (voldoende) het geval blijkt te zijn vinden wij spijtig.</p> <p>Eind 2021 breidde u de dienstregeling nog uit met nieuwe tienminutentreinen. In januari 2022 was er in de adviesaanvraag voor dienstregeling 2023 geen enkel signaal dat de dienstregeling mogelijk niet uitvoerbaar zou zijn. Gezien de benodigde opleidingsduur van het personeel en het feit dat reeds in het voorjaar een groot aantal treinen begon uit te vallen moet uiterlijk begin 2022 het aankomende tekort al bekend zijn geweest. Wij betreuren het dat u toen dit dilemma niet met ons besproken heeft. Bovendien heeft u al maatregelen genomen die een deel van het probleem opvangen, waaronder het rijden met kortere treinen en het inzetten van reservepersoneel in reguliere diensten. De effecten daarvan merkt de reiziger ook. Al die maatregelen gezamenlijk namen 50% van het tekort weg. Dat u desondanks zegt nog 13% van de dienstregeling (als minimum) te moeten schrappen vinden wij op z'n minst opmerkelijk. Zeker omdat u volgens de concessie ons een maakbare dienstregeling had moeten voorleggen tijdens de adviesprocedure aan het begin van het jaar. De gigantische omvang van uw probleem staat daarmee in schril contrast. Wij vinden het verwijtbaar dat u dit probleem nu pas onderkent en daarmee maatregelen moet nemen die gigantische negatieve impact op de reiziger hebben.</p>	<p>NS maakt continu prognoses t.a.v. benodigde capaciteit om gewenste dienstregeling te rijden (inclusief voorgenomen productstappen) en de ontwikkeling van het personeelsbestand onder invloed van o.a. verwachte uitstroom, en stelt haar wervingsbehoefte op basis daarvan vast. Ook hielden we rekening met een krappere wordende arbeidsmarkt. De omvang, en de snelheid waarmee die toenam, van de krapte op de arbeidsmarkt en daarmee de moeilijkheden om die wervingsbehoefte in te vullen waren groter dan de experts voorspelden. Daar is ook NS door overvallen. Wel zien we, terugkijkend, dat we te lang gedacht hebben dit probleem met werving op te kunnen lossen. Ook was het aanpassen van de dienstregeling voor NS het allerlaatste redmiddel. De omvang van het probleem, en de mater waarin dat in 2023 doorwerkt, werd pas in de loop van het jaar duidelijk.</p>

Verder verwijten wij u dat u geen nieuwe dienstregeling hebt ontworpen. U snijdt nu een flink aantal treinen weg uit het spoorboekje waardoor er geen evenwichtige verdelingen over het uur ontstaat en aansluitingen mogelijk niet meer optimaal zijn. Tevens onderbouwt u niet wat elk cluster van maatregelen oplevert in relatie tot het personeelstekort, wat eventuele alternatieven opgeleverd zouden hebben en wat de effecten zijn voor reizigers (aantal reizigers, extra reistijd/wachttijd/overstaptijd). Als u eerder het tekort had onderkend had u een nieuwe dienstregeling kunnen ontwerpen in plaats van een uitsnijding kunnen maken. Dan was er ook overleg met het aansluitend busvervoer mogelijk geweest en was de overlast van de reiziger beperkt.

Wij vragen u uw voorstellen alsnog beter te onderbouwen en adviseren u alles op alles te zetten om verdere verschraving te voorkomen en om de voorgestelde afschalingen te beperken en zo snel mogelijk terug te draaien. Wij adviseren u tevens met maatregelen te komen om de reiziger te compenseren voor het tijdelijke ongemak om te voorkomen dat reizigers afhaken.

U past de dienstregeling voor een “langere periode” aan. U geeft echter niet aan hoelang dit zal duren. In onze ogen dient u de dienstregeling weer volledig aan te bieden volgens de oorspronkelijke plannen zodra het personeelstekort is opgelost. Wij missen in dit verband een opschalingsplan. Welke treindiensten gaat u als eerste weer introduceren op het moment dat u meer personeel beschikbaar heeft? Wat is daarbij uw afwegingskader? Doel moet zijn dit uiterlijk bij de start van dienstregeling 2024 of zoveel eerder als mogelijk bereikt te hebben.

Wij adviseren u een opschalingsplan te maken gerelateerd aan de hoeveelheid beschikbaar personeel en deze ter advisering voor te leggen aan de consumentenorganisaties in het Locov. Wij vragen u ons vanaf nu tenminste elk kwartaal op de hoogte te houden van de ontwikkeling van het personeelstekort tot het moment dat uw personeelsbestand weer op het benodigde niveau is.

NS is zeer verbaasd over uw verwijt dat NS geen nieuwe dienstregeling heeft ontworpen. NS heeft juist heel bewust de basisstructuur in stand gehouden. Dit heeft de volgende voordelen:

(1) NS houdt de rechtstreekse verbindingen in stand, waardoor reizigers niet onnodig hoeven over te stappen.  
- Voorbeelden zijn: Groningen/Leeuwarden - Den Haag/Rotterdam; Nijmegen – Den Helder, Enschede – Schiphol/Den Haag, Rotterdam – Uitgeest.

(2) De dienstregeling is herkenbaar voor reizigers omdat de vertrektijden zo veel als mogelijk worden gehandhaafd.

(3) De bestaande overstapknoyen worden behouden. NS biedt daarom een aantrekkelijk netwerk met soepele overstappen voor reizigers, vaak cross-platform.

- Voorbeelden IC-knoyen: Utrecht Centraal, Leiden Centraal, Zwolle, Arnhem Centraal, Almere Centrum, Amersfoort Centraal.

- Voorbeelden knoyen tussen NS en regionale vervoerders: Arnhem Centraal, Zwolle, Zutphen, Almelo, Groningen, Leeuwarden, Amersfoort Centraal.

- Voorbeelden knoyen tussen Intercity's en Sprinters: Gouda, Arnhem Centraal, Rotterdam Centraal, Hoorn, Zaandam. Leiden Centraal.

- Voorbeelden knoyen NS-netwerk op buitenlandse vervoerders: Maastricht, Venlo, Enschede. De dienstregeling is dusdanig afgeschaald dat NS ook makkelijk weer kan opschalen.

Uiteraard zijn er optimalisaties mogelijk, dit geldt met name voor de tijdliggingen op de afgeschaalde tienminutendienstregeling. Maar het verlagen van frequenties heeft per definitie gevolgen voor aansluitingen op bepaalde stations.

Er is een dusdanig tekort aan Hoofdconducteurs dat helaas niet de gehele dienstregeling gereden kan worden. Hierdoor schaal NS de dienstregeling structureel af, zodat de afschaling efficiënter kan plaatsvinden en de afschaling minder effect heeft op de dienstregeling. Met hetzelfde schrappen hebben we dan meer resultaat.

Zoals in de adviesaanvraag is toegelicht, heeft NS een integrale aanpak opgesteld om het personeelstekort aan te pakken. Door structureel af te schalen, krijgen reizigers ook duidelijkheid. NS is van mening dat er geen compensatie nodig is.

Op dit moment werkt NS er hard aan om ervoor te zorgen dat er geen verdere afschaling nodig is. Mede op basis van de regionale beschikbaarheid van personeel en reizigersimpact zal NS weer opschalen. Op dit moment is daarin nog geen keuze gemaakt. NS informeert u op het moment dat de dienstregeling weer opgeschaald kan worden.

In 2022 was u voor het aanbieden van het aantal treinen, zoals opgenomen in de dienstregeling, afhankelijk van de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk. In 2023 is er vanuit het Rijk nog slechts een beperkte vergoeding. In de toelichting op de halfjaarcijfers geeft u aan dat het doorzetten van de oorspronkelijke dienstregeling ook financieel gezien op lange termijn niet verantwoord is [<https://nieuws.ns.nl/halfjaarcijfers-ns-matig-herstel-in-eerste-helft-2022/>] en presenteert u de aanpassing van de dienstregeling ook nadrukkelijk in relatie tot het lagere aantal reizigers [<https://nieuws.ns.nl/ns-past-dienstregeling-verder-aan/>]. Hoewel u het financiële argument niet noemt in de adviesaanvraag hebben wij gezien deze berichtgeving de indruk dat dit ook heeft meegewogen bij het bepalen van de omvang van het voorstel om de dienstregeling af te schalen. Als dit zo is dan vinden wij dit een uiterst slechte zaak die zeer onwenselijk is.

U heeft de dienstregeling lange tijd in stand gehouden tijdens de coronacrisis ondanks alle beperkingen. Juist nu de reizigers terugkeren is het onwenselijk om de dienstregeling alsnog af te schalen. Daarmee wordt het beoogde effect van de beschikbaarheidsvergoeding, namelijk het in stand houden van het aanbod voor de toekomst, deels tenietgedaan. Afschaling van de dienstregeling kan immers een negatief effect hebben op het aantal reizigers terwijl gezien de woningbouwopgave en de afspraken in het Klimaatakkoord juist groei van het aandeel van de trein in de totale mobiliteit noodzakelijk is.

Wij vragen u te bevestigen dat de voorgestelde afschaling alleen te maken heeft met het personeelstekort en dat de dienstregeling weer volledig zal worden aangeboden zodra dit tekort is opgelost. Mocht een deel van de afschaling te maken hebben met uw financiële positie en een structureel karakter hebben dan adviseren wij over dit deel negatief. Wij adviseren u dan tevens inzichtelijk te maken hoe groot dit deel is en om welke maatregelen dit gaat en adviseren deze per direct terug te draaien

Uitstroom door pensioen zal in de komende jaren een kwetsbaar punt blijven. Toch zal het vervoersaanbod moeten groeien. Wij onderschrijven de reeds door u genomen maatregelen om het personeelsbestand en de inzetbaarheid van het personeel te vergroten en het ziekteverzuim te verlagen. Wij horen graag welke maatregelen structureel worden doorgevoerd.

Het inzetmodel van uw personeel lijkt met de voorgestelde afschaling van de dienstregeling niet efficiënter te worden. U schrapt weliswaar enkele spitsdiensten, maar tegelijkertijd schrapt u ook veel treinen in de daluren. Hierdoor blijven er naar onze verwachting veel halve diensten en nemen deze mogelijk zelfs toe. Dit kost relatief veel personeelscapaciteit. U zou daarom met dezelfde hoeveelheid personeel meer treinen kunnen blijven rijden.

Wij adviseren te onderzoeken of met dezelfde hoeveelheid personeelsdiensten het aanbod in de daluren kan worden uitgebreid, met als prioriteit de randen van de spits.

We betreuren het dat dit beeld bij u is ontstaan. U geeft aan dat wij het financiële argument niet noemen in de adviesaanvraag, dat klopt en dat komt omdat dat ook geen rol speelt in dit besluit. De voornemens voor dienstregeling 2023 zijn niets meer of minder dan de beste dienstregeling die we met het beschikbare personeel en materieel in het licht van de verwachte tekorten kunnen bieden. De lagere reizigersaantallen worden soms in deze context genoemd omdat dat de afschaling in het juiste perspectief plaatst, en omdat wij in onze aanpassingen zoveel mogelijk rekening houden met de (veranderde) reispatronen. Zodra de capaciteit dat toelaat zal NS starten met het opschalen van haar dienstregeling.

Om het personeelsbestand te vergroten (HC's) worden maatregelen genomen om de instroom te verhogen en de uitstroom te verlagen. Voorbeelden van die intensivering van werving zijn:

- o de radio-, online- en televisiecampagnes
- o een PR-campagne genaamd SimulaTour
- o een verhoogde referral bonus
- o een nieuwe wervingswebsite met nog meer visuele informatie
- o het laagdrempeliger maken en versimpelen van het sollicitatieproces
- o het aanpassen van een aantal eisen
- o het fors vergroten van de recruitment- en opleidingscapaciteit

Daarnaast zijn gepensioneerden gevraagd om opnieuw voor NS te werken. Tegelijk werken we aan maatregelen gericht op het actief behouden van medewerkers (om doorstroom, pensioen/RVU en externe uitstroom te verlagen).

Om de inzetbaarheid van conducteurs te verhogen worden maatregelen genomen om het aantal gewerkte uren te verhogen en verzuim en onttrekking te verlagen. Daarbij werkt NS bijvoorbeeld aan:

- de mogelijkheid van 40-uurscontracten
- het verkopen van werktijdverkorting
- het efficiënter inrichten van opleidingen om minder personeel aan de operatie te onttrekken en nieuw personeel sneller inzetbaar te krijgen. Dit doet NS bijvoorbeeld door het inkorten, digitaliseren en/of het verlagen in frequentie van opleidingen en her-instructies.

Net als alle voorgaande jaren, rijdt NS meer treinen in de beide spitsen dan in de daluren. De verhouding is hierbij schever geworden, er rijden per december relatief minder treinen in de daluren. Echter, de wijze waarop de personeelsdiensten ontwikkeld worden, is gelijk gebleven. We werken net als voorheen toe naar een zo optimaal mogelijke inzet van ons personeel. Het is onjuist dat er halve diensten zijn of dat NS met dezelfde hoeveelheid personeel meer treinen kan rijden.

#### Minder aan- en afkoppelen

Het aan- en afkoppelen van treinstellen kost extreem veel aan extra diensten voor machinisten. Deze diensten gaan op aanrangeren en het rijden van ritten met leeg materieel. Ook moeten treinstellen die worden weggezet door een conducteur 'leeg gelopen' worden. Al deze personeelscapaciteit is niet beschikbaar voor het rijden van treinen voor reizigers. Nu de personeelscapaciteit het grootste knelpunt is, is het dus het meest efficiënt om van begin tot einde van de dag met dezelfde materieelinzet te rijden en het aan- en afkoppelen van treinstellen te minimaliseren.

Wij adviseren u het aan- en afkoppelen van treinen zoveel mogelijk te beperken en hiertoe het rijden van in verhouding tot de vervoersvraag "te lange" treinen in de daluren te accepteren.

De inzet van materieel is een complexe puzzel, waarbij treinen niet de gehele dag in dezelfde omloop rijden. Juist door op bepaalde momenten stellen af te trappen en bij te plaatsen, kunnen we de benodigde capaciteit (zowel van materieel als van personeel op langere treinen) op de juiste plekken inzetten. Ook kan materieel gebruikt worden voor onderhoud.

#### Aanpassen bakkennorm

Het minder aan- en afkoppelen kan knellen in die gevallen dat treinen zo lang zijn dat extra conducteurs nodig zijn. De norm voor het aantal conducteurs per trein is gekoppeld aan de lengte van de trein en ingesteld in verband met spoorwegveiligheid. Tijdens de coronacrisis heeft u echter deze "bakkennorm" tijdelijk aangepast en was het voldoende om met één hoofdconductor per trein te rijden [<https://www.fnv.nl/getmedia/db47ef68-a224-41ed-9727-b1cb255d1a67/Q-A-coronavirus-van-NS-19-mei-2020.pdf> blz. 16]. U heeft aangegeven eigen strengere normen te hanteren dan (eventuele) wettelijke kaders. Wij zien niet in waarom afwijken van uw eigen norm niet mogelijk zou zijn. Uiteraard mag de spoorveiligheid niet in het geding komen. U kunt hiervoor op grote stations extra maatregelen nemen door vertrekassistenten in te zetten en spiegels of monitors te plaatsen. Ook dienen de afspraken over extra inzet van conducteurs op specifieke lijnen en tijdstippen in verband met de sociale veiligheid overeind te blijven.

Wij adviseren u de bakkennorm voor hoofdconducteurs te verhogen zodat op langere treinen minder conducteurs nodig zijn en hiervoor zo nodig aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen zoals de inzet van vertrekassistenten op de grote knooppunten.

Het klopt dat we tijdens de coronacrisis tijdelijk met een andere bakkennorm gereden hebben. Dat had o.a. te maken met coronamaatregelen en de lagere reizigers aantallen in de trein. In de huidige situatie is een dergelijke aanpassing niet verantwoord, voor reizigers en voor collega's. Wel bereiden we samen met bonden en Medezeggenschap maatregelen voor om tot een alternatieve invulling van 2e menstaken op de trein te komen, door bijvoorbeeld inzet van kantoorpersoneel en inhuur van beveiligers. We delen uiteraard met u dat de spoorwegveiligheid niet in het geding mag komen en afspraken over sociale veiligheid overeind dienen te blijven.

#### Inzetten kantoorpersoneel

Om de werkdruk van conducteurs te ontlasten kunt u ook kijken in hoeverre uw eigen kantoor- en winkelpersoneel een bijdrage kan leveren.

Wij adviseren u te onderzoeken of het niet rijdend personeel van NS tijdens een deel van de werktijd kan worden ingezet in het logistieke proces, bijvoorbeeld als vertrek assistent.

Dit is een maatregel die NS momenteel voorbereidt, in overleg met bonden en Medezeggenschap.

#### Eenmansbediening

Recent heeft u enkele Sprinters voorzien van extra techniek en camera's voor de toekomstige Airport Sprinter. In deze trein wordt het hierdoor mogelijk dat niet de conducteur maar de machinist de deuren bedient tijdens de vertrekprocedure, het zogenaamde Technisch Geleid Vertrekproces [<https://nieuws.ns.nl/start-testritten-airport-sprinter/>]. Deze technische aanpassing zou ook eenmansbediening mogelijk kunnen maken, zodat treinen kunnen rijden zonder conducteur.

Decentrale vervoerders rijden al jaren zeer succesvol op deze manier. Zij zetten in plaats van conducteurs vliegende controleteams in. Hierdoor is een efficiëntere inzet van personeel mogelijk. Uit cijfers van de OV-klantenbarometer concluderen wij bovendien dat dit geen negatief effect heeft op de sociale veiligheid. Wij zien mogelijkheden op een groot aantal Sprinterdiensten over te gaan tot eenmansbediening. Decentrale vervoerders en metro's rijden al jaren succesvol met eenmansbediening en wij verwachten dan ook van NS dat zij deze maatregel snel introduceert.

Wij adviseren u versneld al het Sprinter materieel om te bouwen om eenmansbediening technisch mogelijk te maken. De middelen die u bespaart door het personeelstekort kunt u hiervoor inzetten. Wij adviseren u te onderzoeken op welke trajecten het mogelijk is per dienstregeling 2024 over te gaan tot eenmansbediening en ons hierover te informeren in de adviesaanvraag voor deze dienstregeling in januari 2023.

NS onderzoekt verschillende mogelijkheden om de impact van het personeelstekort te verkleinen en kijkt daarbij ook naar haar inzetmodel. Daarbij wordt op dit moment ingezet op een alternatieve invulling van de taken die een tweede HC, de zogenoemde 2e menstaken, normaal gesproken uitvoert. Momenteel werken we samen met bonden en medezeggenschap de mogelijkheden voor inzet beveiligers, kantoorpersoneel en inhuur op de trein uit. Veiligheid voor onze reizigers en collega's staat voorop. In de komende maanden werken we onze plannen voor 2024 verder uit.

#### Inzetmodel personeel

Wij denken dat er aanpassingen mogelijk zijn in het inzetmodel van het personeel om met minder personeel wel meer treinen te rijden. Zo zou u de inzet van personeel per dag meer trajectgebonden kunnen maken. Dit beperkt de tijd die verloren gaat aan overstappen tussen treinseries en het passagieren van het personeel van het ene naar het andere station. Diversiteit kan dan nog steeds geboden worden in het werk door het personeel gedurende de week op verschillende trajecten in te zetten.

Wij adviseren u samen met vakbonden en consumentenorganisaties te onderzoeken hoeveel personeelsdiensten een meer trajectgebonden inzet van personeel zou kunnen besparen en hoeveel extra treindiensten daarmee voor reizigers kunnen worden aangeboden en hoe daarbij tegelijk voldoende diversiteit in het werk behouden kan worden.

Een meer trajectgebonden inzet van personeel levert een minder efficiënte personeelsinzet op, en dat betekent dat NS meer treinen zou moeten schrappen voor de dezelfde hoeveelheid personeel. Uw aanname dat dit efficiëntie oplevert is dus onjuist. NS gaat er vanuit dat u niet meer treinen wil schrappen.

#### Innovatieagenda

Tenslotte missen wij innovatieve maatregelen, zoals het versneld introduceren van Automatic Train Operation (ATO), vernieuwende dienstregelingsconcepten (bijvoorbeeld het introduceren van zone-treinen), innovatieve logistieke maatregelen (bijvoorbeeld geautomatiseerd splitsen en combineren van treinen) en het versnellen van opleidingstrajecten. Wij adviseren u met een innovatieagenda met bijbehorend substantieel budget te komen met als doel een efficiënter en voor reizigers attractiever spoorproduct.

Dank voor deze suggesties. Wij onderzoeken doorlopend innovatieve maatregelen die kunnen bijdragen aan een efficiëntere en attractievere dienstverlening. Uiteraard kijken we nu ook in het kader van de integrale aanpak welke maatregelen specifiek bij kunnen dragen aan de huidige uitdagingen. Het digitaliseren, en daarmee verkorten, van opleidingen is daar een goed voorbeeld van.

#### Consistente keuzes

Het is verder op onderdelen lastig om een consistente lijn te ontdekken in de door u voorgestelde maatregelen in vergelijking met de maatregelen die u tot nu toe hebt genomen. U heeft bijvoorbeeld momenteel treinen geschrapt die vanaf december weer gaan rijden (tienminutentrein Eindhoven-Amsterdam). Ook ad hoc schrapt u momenteel bij personeelskrapte treinen die in uw voorstel voor 2023 blijven rijden. Daar staat tegenover dat u in 2023 treinen gaat schrappen die bij eerdere afschalingen altijd zijn blijven rijden en die ook op dit moment bij ad hoc afschalingen blijven rijden.

De maatregelen in 2022 waren ad hoc-maatregelen, terwijl NS juist voor de afgehaalde dienstregeling beter rekening kon houden met reizigerspatronen en reizigersvraag. De afschaling in Dienstregeling 2023 is daarom geoptimaliseerd. Daarom is het logisch dat hiertussen verschillen zitten, maar dit is ten gunste van de reiziger.

#### Reizigers spreiden

U stelt voor op woensdag en vrijdag op enkele trajecten in de Randstad twee in plaats van vier intercity's in de spits te rijden. Op andere trajecten is de dienstregeling in de spits alleen op vrijdag aangepast, op weer andere trajecten zijn er alleen afschalingen in de daluren en het weekend en er is zelfs een traject waar u op woensdag en vrijdag de hele dag treinen schrapt maar deze in het weekend blijft rijden. Hiermee wordt de dienstregeling in hoge mate ingewikkeld en daardoor onvoorspelbaar voor de reiziger.

Verder zien wij beleidsmatig ook geen consequente lijn. U heeft al maatregelen genomen en onderzoekt maatregelen, waaronder prijsprikkels, om de spits te ontlasten en de daluren te ontlasten. Daarbij richt u zich ook nog eens op de dinsdag en donderdag. U maakt het nu echter zeer onaantrekkelijk om met de treinen buiten de spits en buiten dinsdag en donderdag te reizen. Door juist op deze momenten treinen te schrappen ontmoedigt u reizigers hun werkdagen aan te passen. Onze verwachting is ook dat op meerdere trajecten het aantal reizigers op woensdag en vrijdag niet in de trein zal passen. Wij voorzien met name in de vrijdagmiddagspits problemen, omdat in de treinen dan ook veel studenten zitten die op weg terug zijn naar huis en omdat er dan veel uitgaanspubliek is. Wij vrezen dan ook dat u hiermee zelf het volgende probleem creëert, zowel op korte termijn als op lange termijn.

NS heeft de extra afschaling op woensdag ingetrokken. Echter, er is een groot verschil in drukte tussen verschillende dagen, ook binnen de werkweek. Daarom vindt NS het logisch en verantwoord om bij de te maken keuzes rekening te houden met de vervoersvraag. Hierdoor ontstaan er logischerwijs verschillen tussen bijvoorbeeld de donderdag en de vrijdag. NS blijft de vervoerscapaciteit in relatie tot de reizigersvraag goed monitoren. Uiteraard rijdt NS liever ook in de daluren meer treinen, maar daarin heeft NS keuzes moeten maken als gevolg van het personeelstekort. Daarom heeft NS gekozen voor een robuuste halfuurdienst in de daluren in plaats van een kwartierdienst met veel uitval en daardoor te drukke treinen.

#### Kwartierdienst biedt kwaliteit

Voor forenzen is het verschil tussen een kwartierdienst en een half uurdienst van cruciaal belang. Een halfuurdienst maakt veel overstappen ook langer. Mogelijk overwegen reizigers, die op woensdag en vrijdag veel met de trein reizen, door de lagere frequentie en de grote drukte over te stappen op de auto. Wij vrezen dat het afschalen naar een halfuurdienst in de spits op meerdere trajecten op woensdag en vrijdag en op sommige trajecten zelfs op alle werkdagen gaat leiden tot reizigersverlies. Hiermee bereikt u voor de lange termijn precies het tegenovergestelde van uw beleidsdoel om reizigers beter te spreiden en het aantal reizigers te laten groeien. Het kan jaren duren om deze reizigers weer terug te winnen. Daar staat tegenover dat u op maandag t/m donderdag de tienminutentrein Amsterdam Centraal-Eindhoven Centraal handhaaft. Wij zien dat de hoge frequentie een groot succes is en zouden deze graag behouden en verder uitbreiden op meer trajecten. Tegelijk vinden wij een dergelijke frequentie in combinatie met de afschaling tot twee keer per uur in de spits tussen andere steden in de Randstad niet goed uit te leggen.

Wij adviseren negatief op alle afschalingen in de spits op woensdag en vrijdag. Wij adviseren u op alle trajecten in de dienstregeling alleen onderscheid te maken tussen werkdagen, weekend, spits en dal.

#### Kwaliteit in daluren

Wij betreuren de beperking van het aantal treinen in de daluren, de avonduren en het weekend. Door de lagere frequenties krijgen reizigers te maken met extra overstappen en langere reistijden. Wij zien in de gemaakte keuzes opmerkelijke verschillen. Zo rijdt u tussen Leiden en Haarlem, tussen Rotterdam en Gouda en tussen Den Haag en Gouda slechts twee Intercity's per uur. Het aantal reizigers op deze trajecten is vergelijkbaar met Amsterdam-Alkmaar (vier IC's per uur). Het aantal reizigers tussen Haarlem en Amsterdam Centraal is zelfs 50% hoger [<https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag>]. Toch rijden ook hier maar twee IC's per uur terwijl tussen Amsterdam Centraal-Amsterdam Amstel met een vergelijkbaar aantal reizigers zes IC's per uur rijden. Eerder heeft u besloten de tienminutentrein op zondagavond tot later op de avond te laden doorrijden dan op werkdagen vanwege de grote vervoervraag. Wij kunnen daarom niet verklaren dat u de tienminutentrein op zondag schrapt maar op maandag t/m donderdag handhaaft.

Wij adviseren in daluren overdag de kwartierdiensten te handhaven op de trajecten Den Haag Centraal-Haarlem-Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal-Gouda-Utrecht Centraal. Indien andere maatregelen onvoldoende helpen om het personeelstekort te beperken heeft het onze voorkeur om de tienminutentrein af te schalen tot vier keer per uur om dit mogelijk te maken. Wel vragen wij u daarbij aansluitingen te optimaliseren en te komen tot een goede spreiding over het uur (kwartierdienst).

#### Treinen op voldoende lengte

Wij hebben de laatste maanden regelmatig gezien dat ook op trajecten waar was afgeschaald treinen in de kortst mogelijke samenstelling reden terwijl deze met dezelfde inzetnormen van personeel een dubbele lengte hadden kunnen hebben. Hierdoor ontstonden zelfs in de late avonduren volle treinen, terwijl dit onnodig was. Wij adviseren op trajecten waar u afschaalt de overige treinen waar nodig te verlengen.

Gezien de personeelstekorten heeft NS keuzes moeten maken. Leidend daarbij zijn onder andere de reizigersvraag en de concessie. Op basis van de reizigersvraag heeft NS de dienstregeling - gegeven de tekorten - zo goed als mogelijk geoptimaliseerd. Uit de analyse bleek dat de tienminutentreinen tussen Amsterdam en Eindhoven op maandag tot en met donderdag nodig zijn om voldoende capaciteit te bieden. Daarom handhaaft NS deze. NS is blij dat u de tienminutentreinen een groot succes vindt, dit is een aanmoediging voor de uitbreiding van de dienstregeling in de komende jaren.

Gezien de personeelstekorten heeft NS keuzes moeten maken. Leidend daarbij zijn onder andere de reizigersvraag en de concessie. Op basis van de reizigersvraag heeft NS de dienstregeling - gegeven de tekorten - zo goed als mogelijk geoptimaliseerd. Uit de analyse bleek dat de tienminutentreinen tussen Amsterdam en Eindhoven op maandag tot en met donderdag nodig zijn om voldoende capaciteit te bieden. Daarom handhaaft NS deze. Op andere trajecten wordt voldoende vervoerscapaciteit geboden.

Door de structurele afschaling in de Dienstregeling is NS beter in staat om de omliggende treinen/series op maat te brengen en beter vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Waar nodig verlengt NS treinen. Dat is - rekening houdend met inzetnormen voor personeel en beschikbaar materieel - niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld doordat het aantal dubbeldekkers met 6 bakken beperkt is en we daardoor genoodzaakt zijn ook treinen met 4 bakken te laten rijden.

Eén keer per uur onacceptabel en niet efficiënt

Op de meeste trajecten blijft twee keer per uur een trein rijden. Op een aantal trajecten gaat u echter in de avonduren en/of in het weekend nog maar één keer per uur rijden. Hiermee zakt uw dienstverlening tot een onacceptabel niveau. Hierdoor haken veel reizigers af en komen de genoemde verbindingen in een negatieve spiraal terecht. Bovendien constateren wij dat de winst aan personeelsuren op meerdere van deze trajecten gering of zelfs nihil is. Zo krijgt de Sprinter Deurne-'s-Hertogenbosch (treinserie 4400) in het weekend een kering in 's-Hertogenbosch van 55 minuten. Wij zien voor het personeel weinig mogelijkheden om over te stappen op andere treinen. De Sprinter Weert-Tilburg Universiteit (treinserie 6400) krijgt in het weekend op Tilburg Universiteit een kering van 37 minuten. Wij zien voor het personeel geen mogelijkheden om over te stappen op andere treinen. Hiermee gaat naar onze inschatting 50% van de besparing van personeelsinzet op het traject tussen Tilburg Universiteit en Eindhoven Centraal verloren. Wij adviseren negatief op alle afschalingen die leiden tot een frequentie van 1x per uur. Voor elk traject waar u deze reizigersvriendelijke maatregel doorzet vragen u te onderbouwen hoeveel deze afschalingen daadwerkelijk opleveren aan besparing op personeelsdiensten en hoeveel alleen leidt tot minder efficiëntie van de personeelsinzet.

De kering in 's-Hertogenbosch is inderdaad 55 minuten. Aangezien dit een standplaats van personeel betreft, hebben we wel mogelijkheden om hier de dienst te onderbreken of om over te gaan op een andere rit. Daarmee is deze winst wel incasseerbaar. NS heeft namelijk een efficiënt inzetmodel. De kering in Tilburg Universiteit is inderdaad een ongelukkige 37 minuten. Hiervoor hebben we geen beter alternatief kunnen vinden, zonder op andere plekken nog meer treinen te moeten opheffen. De winst in personeelsminuten wordt op deze plek inderdaad kleiner, maar is er nog altijd.

Capaciteitsverdeling optimaliseren

Voor 2023 heeft de capaciteitsverdeling inmiddels plaatsgevonden. Hierdoor zijn de mogelijkheden om de dienstregeling aan te passen beperkter dan wanneer eerder dit jaar reeds gesproken was over de dreigende afschaling. Dit ontslaat u echter niet van de plicht om te komen tot een dienstregeling die zo optimaal mogelijk is voor uw reizigers. Wij adviseren u indien nodig in overleg te gaan met ProRail en andere vervoerders om ondanks de vastgestelde capaciteitsverdeling aansluitingen te optimaliseren en zo nodig hiervoor deze verdeling te herzien.

Het capaciteitsverdelingsproces betreft een jaardienstverdeling. Vervoerders vragen capaciteit aan voor een volledige jaardienstregeling of een gedeelte ervan (bijvoorbeeld de strandtreinen). De capaciteitsaanvragen van de verschillende vervoerders worden door ProRail beoordeeld en waar nodig vindt coördinatie plaats voor conflicterende capaciteitsaanvragen. ProRail verdeelt de capaciteit voor het gehele dienstregelingsjaar. De vervoerders krijgen jaardienstrechten (soms gedeeltelijke jaardienstrechten). Wil een vervoerder gedurende een lopend dienstregelingsjaar een andere capaciteitsaanvraag doen, dan is dat mogelijk. ProRail zal echter geen herverdeling van capaciteit doen. Nieuwe capaciteitsaanvragen (bv rijtjdoptimalisaties, extra stops, optimaliseren aansluitingen, etc.) kunnen gebruik maken van de zgn restruimte of witte ruimte. Mochten nieuwe aanvragen in een lopend jaar leiden tot conflicten tussen vervoerders, dan is het altijd mogelijk om in onderling overleg te bekijken of tot een gezamenlijke oplossing kan worden gekomen. Echter als een vervoerder met jaardienstrechten niet wil schuiven, is er geen formele herverdeling mogelijk. In de praktijk blijkt dat tussentijdse dienstregelingsaanpassingen zeker mogelijk zijn. NS, ProRail en andere vervoerders werken constructief samen om te komen tot een voor alle partijen optimale dienstregeling.

Leeg materieel openstellen

In de dienstregeling zitten meerdere leeg materieelritten. Uw beleid is deze niet open te stellen voor reizigers, omdat deze ritten in de loop der jaren kunnen wijzigen in verband met wijziging van opstellen en behandelen. Zolang u zo rigoureuus snijdt in de dienstregeling vinden wij deze maatregel niet houdbaar. Wij adviseren u leeg materieelritten die zijn opgenomen in de jaardienstregeling open te stellen voor reizigers.

NS plant de personeelsinzet zo efficiënt mogelijk. Het standard open stellen van leeg materieelritten maakt de personeelsinzet inefficiënter, omdat er dan sowieso een hoofdconductor op de trein moet. Hierdoor is de kans groot dat NS elders drukke treinen moet schrappen omdat dat personeel dan niet ingezet kan worden op andere drukke treinen.

Overleg met regionaal openbaar vervoer

De wijzigingen kunnen grote effecten hebben voor aansluitingen op het regionaal openbaar vervoer. Doordat de maatregelen per dag verschillen is dit ook foutgevoelig. U geeft niet aan dat u uw voorstel al hebt afgestemd met busvervoerders. Wij betwijfelen of het op deze korte termijn nog mogelijk is om deze dienstregelingen aan te passen. Wij adviseren u de wijzigingen op korte termijn goed af te stemmen met het regionaal openbaar vervoer om de aansluitingen zo goed mogelijk te houden. Wij vragen daarbij specifiek aandacht voor de busaansluitingen op de stations Beverwijk en Veenendaal - De Klomp.

Uiteraard heeft NS hierover afstemming gezocht en gevonden.

#### Operationele keuzes aanpassen

Wij missen in de adviesaanvraag een analyse wat de gewijzigde dienstregeling betekent voor de operationele keuzes tijdens de uitvoering van de dienstregeling. Bij lagere frequenties wordt onder meer het halen van aansluitingen belangrijker. Door het instellen van meer wachttijdregelingen kan worden voorkomen dat reizigers in een trein met een paar minuten vertraging gelijk 30 of zelfs 60 minuten later aankomen op hun bestemming. Dit betreft niet alleen aansluitingen tussen NS-treinen maar ook aansluitingen op treinen van uw collega vervoerders.

Wij adviseren u alle wachttijdregelingen te actualiseren en waar nodig nieuwe wachttijdregelingen te introduceren. Wij vragen u hiervoor uw personeel goed te instrueren. Ook vragen wij u deze wachttijdregelingen openbaar te maken zodat reizigers weten waar ze op mogen rekenen.

NS is voornemens op diverse stations wachttijdregelingen in te stellen zodat aansluitende treinen bij vertraging extra lang blijven wachten op stations om aansluiting te blijven bieden vanuit de vertraagde trein. Dit betreft onder andere Leiden Centraal. NS is hierover in overleg met ProRail.

#### Den Helder/Enkhuizen – Amsterdam Centraal – Eindhoven Centraal

Op zaterdag en zondag rijdt de Intercity Maastricht-Alkmaar (treinserie 800) niet tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar en rijdt de Intercity Heerlen-Enkhuizen (treinserie 3900) niet tussen Eindhoven Centraal en Amsterdam Centraal.

Wij adviseren u op zaterdag en zondag de Intercity Maastricht-Amsterdam Centraal en de Intercity Amsterdam Centraal-Enkhuizen te combineren tot één doorgaande Intercity, conform de dienstregeling van treinserie 2900. Op deze manier ontstaat meer directe reisrelaties en kortere reistijden tussen zowel Enkhuizen en Amsterdam als Amsterdam en Eindhoven.

ProRail verdeelt de capaciteit voor het gehele dienstregelingsjaar. De vervoerders krijgen jaardienstrechten (soms gedeeltelijke jaardienstrechten). Wil een vervoerder gedurende een lopend dienstregelingsjaar een andere capaciteitsaanvraag doen, dan is dat mogelijk. ProRail zal echter geen herverdeling van capaciteit doen. Nieuwe capaciteitsaanvragen (bv rijtjdoptimalisaties, extra stops, optimaliseren aansluitingen, etc.) kunnen gebruik maken van de zgn restruimte of witte ruimte. Mochten nieuwe aanvragen in een lopend jaar leiden tot conflicten tussen vervoerders, dan is het altijd mogelijk om in onderling overleg te bekijken of tot een gezamenlijke oplossing kan worden gekomen. Echter als een vervoerder met jaardienstrechten niet wil schuiven, is er geen formele herverdeling mogelijk.

Wanneer wij conform de treinserie 2900 willen gaan rijden zijn er conflicten met goederenpaden. Op dit moment loopt er een studie voor Dienstregeling 2024.

#### Almere Centrum – Amsterdam Centraal

U stelt voor de Intercity Amsterdam Centraal – Almere Centrum (treinserie 2600) de hele woensdag en vrijdag te schrappen, terwijl deze in het weekend wel blijft rijden. Wij vinden dit een vreemde keuze. Een onderbouwing met vervoerscijfers ontbreekt. Op deze verbinding rijdt geen andere Intercity. Hierdoor zijn reizigers elf minuten langer onderweg. Bovendien zijn de Sprinters en ook enkele Intercity's op dit traject in de spitsuren blijkens de NS-reisplanner erg druk. De overstap tussen de Intercity's uit Leeuwarden en Groningen (treinseries 700 en 1800) en de Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal is een essentiële schakel tussen Noord-Nederland en Noord-Holland. De Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal behoort daarom tot het basisnetwerk.

Wij adviseren de Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal niet af te schalen op woensdag en vrijdag.

NS zal de Intercity tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal op woensdag de hele dag blijven rijden, om dit mogelijk te maken rijdt de Intercity tussen Lelystad en Dordrecht (serie 2400) op vrijdag niet meer in de spits tussen Schiphol Airport en Lelystad.

#### Lelystad/Amsterdam – Den Haag – Dordrecht

Op de momenten dat de Intercity Amsterdam Centraal-Haarlem-Den Haag Centraal (treinserie 2100) niet rijdt worden veel reizigers afhankelijk van een overstap op Leiden Centraal. Bij vertraging is er een risico dat grote groepen reizigers deze aansluitingen missen en te maken krijgen met tot 30 minuten extra reistijd.

Wij adviseren een wachttijdregeling van vijf minuten in te stellen op station Leiden Centraal voor de Intercity's van/naar Den Haag op de momenten dat deze in een halfuurfrequentie rijden.

Voor de overstap op station Leiden wordt een wachttijdregeling opgesteld. Ook voor andere stations is NS voornemens wachttijdregelingen te verruimen. NS is hierover in overleg met ProRail..

Op werkdagen als de Intercity Schiphol Airport-Dordrecht (treinserie 2400) en de Intercity Amsterdam Centraal-Haarlem-Dordrecht (treinserie 2200) beiden rijden is het in onze ogen mogelijk deze treinen beter te spreiden over het uur. In plaats van een 10/20 ligging is dan een 15/15 ligging mogelijk. Hierdoor verbeteren ook de aansluitingen in Leiden Centraal, Rotterdam Centraal en Dordrecht. Het is hiervoor wel nodig dat ook de Sprinters Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal (treinseries 5000 en 5100) worden aangepast, zodat aansluitingen op Den Haag HS behouden blijven.

Wij adviseren de dienstregeling op de Oude lijn te optimaliseren voor het verbeteren van aansluitingen en het beter spreiden van treinen over het uur.

Ook NS zou het liefst de Intercity's op de tienminutentrajecten in een kwartierligging willen rijden op het moment dat er vier Intercity's in plaats van zes Intercity's per uur rijden. Hiervoor is echter een structurele herplanning van de Dienstregeling voor nodig. NS heeft op dit moment onvoldoende plancapaciteit om deze wijziging door te voeren. Daarnaast belemmert een herplanning ook om snel op te kunnen schalen wanneer dit mogelijk is. NS bestudeert voor Dienstregeling 2024 hoe hier mee om te gaan en informeert u over de uitkomsten.



#### Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Hoofddorp

Tussen Amsterdam Centraal, Schiphol Airport en Hoofddorp verlaagt u buiten de spitsuren de frequentie van vier naar twee Sprinters per uur (treinserie 4600). Op zondagochtend rijdt u een derde trein per uur Amsterdam Centraal – Hoofddorp (treinserie 5800). Deze treinen rijdt u echter niet op zaterdag. Wij hebben geen verklaring voor deze keuze. Wij zien liever niet de frequentieverlaging op dit traject maar de extra treinen kunnen in onze ogen beter ingezet worden op andere momenten.

NS blijft tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp in het weekend vier Sprinters rijden in plaats van twee Sprinters per uur zoals vermeld in de adviesaanvraag. NS zal dit zo snel als mogelijk doorvoeren.

#### Amsterdam Centraal – Haarlem – Zandvoort

U stelt in uw adviesaanvraag dat de frequentie tussen Amsterdam Centraal en Haarlem wordt verlaagd van vier naar twee Sprinters per uur. Uit de tabellen maken wij op dat dit alleen in het weekend en in avonduren is. Wij vragen u dit te bevestigen. Wij merken op dat reizigers uit Zandvoort op deze momenten niet alleen hun rechtstreekse verbinding verliezen met Amsterdam Centraal, maar ook circa 15 minuten langer onderweg zullen zijn, omdat de Intercity Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal op deze momenten niet rijdt. Dit is een onacceptabele verslechtering.

In de zomerperiode is het ontbreken van een rechtstreekse verbinding Zandvoort – Amsterdam Centraal in het weekend bovendien niet uitvoerbaar gezien de grote stroom reizigers tussen Amsterdam en Zandvoort. U rijdt in deze periode de afgelopen jaren niet voor niets vier extra treinen per uur tussen Haarlem en Zandvoort naast de reguliere Sprinter Amsterdam Centraal-Zandvoort.

Wij adviseren de Sprinter Zandvoort-Amsterdam Centraal niet af te schalen. Daarnaast adviseren wij in wijzigingsblad juni ook de extra treinen te rijden conform adviesaanvraag dienstregeling 2023.

We zien voor de zomerperiode deze afschaling als niet realistisch. Voor de winter van 2022/2023 houden we deze verbinding conform adviesaanvraag, NS studeert nog op een andere logistieke oplossing richting het voorjaar en de zomer.

Door het schrappen van de Sprinters Zandvoort – Amsterdam Centraal tussen Haarlem en Amsterdam Centraal ontstaat in weekend en avonduren een lange kering op Amsterdam Centraal voor de Sprinter Hoorn – Haarlem – Amsterdam Centraal (treinserie 4800). Wij betwijfelen daarom of deze maatregel daadwerkelijk leidt tot een lager beroep op personeel. Tegelijk kent de Sprinter Leiden Centraal – Haarlem (treinserie 6300) een lange kering op Haarlem. In de tijd dat beide treinen keren kunt u op en neer rijden tussen Haarlem en Amsterdam. Door de Sprinter uit Leiden door te laten rijden als Intercity naar Amsterdam Centraal kan een directe verbinding Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal behouden blijven. Nadeel is dat deze tussen Haarlem en Amsterdam Centraal slechts vijf minuten voor de Intercity Vlissingen-Haarlem-Amsterdam Centraal zal rijden.

Wij adviseren de Sprinter Leiden Centraal – Haarlem (treinserie 6300) in daluren door te rijden naar Amsterdam Centraal ter compensatie van de vervallen Intercity Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal en de vervallen Sprinter Amsterdam Centraal – Haarlem. Voorkeur heeft echter beide verbindingen zo spoedig te herstellen.

In tegenstelling tot uw aanname zijn voor lange keringen op Amsterdam Centraal en Haarlem geen personeel noodzakelijk. Stations Amsterdam Centraal en Haarlem zijn namelijk standplaatsen en daar kan worden overgestapt op andere treinseries (rekening houdend met een minimale overgangstijd). Dit is juist het voordeel van de efficiënte personeelsmodel van NS, in tegenstelling tot lijnsgebonden inzet waar u voor pleit. NS bestudeert alternatieve dienstregelingen voor de treindienst rondom Haarlem (sprinter Zandvoort-Haarlem-Amsterdam en Sprinter Hoorn-Alkmaar-Haarlem-Amsterdam / IC Amsterdam - Haarlem-Den Haag Centraal en IC spits Alkmaar-Haarlem) wanneer het strandseizoen van start gaat.

#### Alkmaar – Haarlem

In het weekend rijden tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal twee Sprinters en tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal twee Intercity's. Hierdoor is er in Uitgeest geen goede aansluiting vanuit de richting Alkmaar en de Zaanstreek. In de vroege ochtenduren was dit knelpunt er al een heeft u dit opgelost door de Sprinter Alkmaar – Haarlem een paar minuten te verschuiven.

Wij adviseren in het weekend de Sprinters Alkmaar-Haarlem aan te passen zodat in Uitgeest een overstap ontstaat op de Sprinters van/naar de Zaanstreek.

We bieden deze aansluiting in het weekend. De sprinter uit Zaandam komt in Uitgeest aan om .12/.42 en de sprinter naar Alkmaar vertrekt om .15/.45 met een cross-platform overstap. In andere richting komt de sprinter uit Alkmaar aan om .14/.44 en vertrekt de sprinter naar Zaandam om .18/.48 met een cross-platform overstap.

Door het vervallen van de Intercity Alkmaar-Haarlem zijn er niet alleen minder reismogelijkheden. Ook de reistijd neemt toe. Vanaf Alkmaar naar Haarlem met 14 minuten maar vanaf Den Helder en Schagen naar Beverwijk en Haarlem is dit zelfs 26 minuten omdat ook de alternatieve route via Amsterdam Sloterdijk vervalt omdat buiten de spits de Intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Den Haag Centraal niet rijdt.

Wij adviseren de drukste Intercity's Alkmaar – Haarlem v.v. te behouden en deze Intercity zo spoedig mogelijk weer volledig te rijden.

Wij begrijpen uiteraard uw punt, maar ook in Noord-Holland worden wij, net als collega-vervoerders, geconfronteerd met een personeelstekort om de dienstregeling conform plan uit te voeren. Het is dan kiezen tussen kwaden. NS kiest er in eerste instantie voor om te richten op het bieden van voldoende capaciteit.

#### Harderwijk – Amersfoort Centraal

U rijdt de spitsverbinding Harderwijk – Amersfoort Centraal niet meer. Bij eerdere afschalingen bleef u deze verbinding rijden terwijl u andere spitsverbindingen wel schrapte. U deed dit omdat reizigers met de Sprinter Zwolle-Amersfoort Centraal een 12 minuten langere reistijd hebben richting Utrecht Centraal. Bovendien zouden in de spits niet alle reizigers in deze Sprinter passen. Wij hebben geen nieuwe informatie van u ontvangen over de huidige vervoervraag op deze verbinding.

Wij vragen u te onderbouwen of er voldoende vervoercapaciteit is in de spits tussen Harderwijk en Amersfoort en adviseren u de spitsverbinding op dit traject zo spoedig mogelijk te herstellen.

NS verwacht voldoende vervoerscapaciteit te bieden. NS blijft dit uiteraard monitoren.

#### Almere Buiten

In de huidige dienstregeling stoppen er zes treinen per uur op Almere Buiten. In uw voorstel rijdt de Sprinter Almere Oostvaarders - Hoofddorp (treinserie 4300) in het weekend en op werkdagen in de avonden niet meer tussen Almere Centrum en Almere Oostvaarders. Op dezelfde momenten en ook op werkdagen in daluren rijdt de Intercity Lelystad Centrum – Dordrecht ook niet op dit deel van het traject. Hierdoor krijgt Almere Buiten in het weekend en in de avonden nog slechts twee treinen per uur. Bovendien rijdt in het weekend ook de Sprinter Utrecht Centraal – Weesp – Hoofddorp niet (treinserie 5700). Voor reizigers uit Almere Buiten betekent dit dat er zowel geen aansluitende Sprinter is voor alle stations tussen Weesp en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport als geen aansluitende Intercity in deze richting. Wij adviseren u te onderzoeken of het mogelijk is de Intercity Leeuwarden/Groningen-Almere-Den Haag Centraal tijdelijk in het weekend en in daluren een extra stop te laten maken op Almere Buiten.

NS heeft uw voorstel onderzocht. Een extra stop te Almere Buiten past helaas niet in de dienstregeling. De stationnementen te Lelystad en Almere zijn al minimaal (vaak 1 minuut) en er is helaas ook geen surplus aan speling in de dienstregeling beschikbaar. Een extra stop benodigt 1,5 tot 2 minuten extra tijd en deze is niet in de dienstregeling beschikbaar. Het opnemen van de extra stop zou leiden tot het verbreken van belangrijke aansluitknoepen en dus ten koste gaan van veel meer reizigers.

Wij merken op dat de Sprinter uit Hoofddorp een kering van vier of 34 minuten krijgt op Almere Centrum. Indien sprake is van een kering van vier minuten, dan vragen wij ons af of deze voldoende betrouwbaar kan worden uitgevoerd gezien de drukte op de spoorcorridor Schiphol – Almere. Indien sprake is van een lange kering van 34 minuten kan deze Sprinter net zo goed blijven doorrijden tot Almere Oostvaarders.

De kering op Almere Centrum bedraagt 4 minuten. We verwachten dat deze kering in de avond en het weekend voldoende robuust is om niet tot hinder op de corridor Schiphol-Almere te leiden.

#### Schiphol Airport – Arnhem Centraal

Door het vervallen van de tienminutentrein tussen Schiphol Airport en Arnhem Centraal ontstaat er een scheve verdeling van treinen over het uur. Wij zien mogelijkheden op de momenten dat er vier intercity's rijden op dit traject om de treinen beter te spreiden over het uur en de reistijden voor een deel van de reizigers korter te maken. Ook de Sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist kunnen dan beter gespreid worden over het uur. De effecten van deze maatregel moeten wel worden onderzocht. Deze zijn afhankelijk van de dag van de week en het moment van de dag, omdat u de tienminutentrein van/naar Eindhoven Centraal op sommige dagen wel rijdt en op andere dagen niet.

Op de momenten dat de tienminutentrein Amsterdam-Eindhoven niet rijdt adviseren wij u alle treinen op de beide corridors gelijk te verdelen over het uur.

Wij adviseren u te onderzoeken of de dienstregeling van de Intercity's en Sprinters op de corridor Schiphol Airport – Arnhem Centraal ook op andere momenten kan worden geoptimaliseerd zodat de treinen beter gespreid zijn over het uur en de reistijden korter zijn met behoud van de belangrijke aansluitingen.

Ook NS zou het liefst de Intercity's op de tienminutentrajecten in een kwartierligging willen rijden op het moment dat er vier Intercity's in plaats van zes Intercity's per uur rijden. Hiervoor is echter een structurele herplanning van de Dienstregeling voor nodig. NS heeft op dit moment onvoldoende plancapaciteit om deze wijziging door te voeren. Daarnaast belemmert een herplanning ook om snel op te kunnen schalen wanneer dit mogelijk is. NS bestudeert voor Dienstregeling 2024 hoe hier mee om te gaan en informeert u over de uitkomsten.

#### Arnhem Centraal – Nijmegen

Op werkdagen tussen de spitsen rijdt de Intercity Schiphol Airport – Nijmegen (treinserie 3100) niet tussen Arnhem en Nijmegen. Deze Intercity keert normaal gesproken in Nijmegen op de Intercity Den Helder – Nijmegen (treinserie 3000). Het gevolg van de maatregel is dat beide treinen een lange kering krijgen: de Intercity uit Schiphol staat in Arnhem Centraal 30 minuten stil en de Intercity uit Den Helder staat in Nijmegen 26 minuten stil. Wij betwijfelen daarom of de voorgestelde maatregel de door u gewenste besparing van personeel oplevert. Ook betwijfelen wij of een lange kering mogelijk is op station Arnhem Centraal. Wij hebben dit niet kunnen toetsen, omdat wij geen basissspooropstelling van u hebben ontvangen. Als dit niet mogelijk is, moet het materieel worden weggevoerd en heeft u juist extra personeel nodig in plaats van minder personeel.

Wij adviseren de frequentieverlaging op werkdagen tussen de spitsen tussen Arnhem Centraal en Nijmegen te toetsen op uitvoerbaarheid op de daadwerkelijke opbrengst in personeelsdiensten.

De kering in Arnhem gebeurt een keer per uur aan het perron (spoor 10) en een keer per uur door het treinstel weg te rangeren. Omdat zowel Arnhem als Nijmegen een personeelsstandplaats is, zien we genoeg mogelijkheden om de dienst te onderbreken of om over te gaan op een andere rit. Dit is het voordeel van het efficiënte inzetmodel van NS.

#### Amersfoort – Utrecht – Den Haag/Rotterdam

U geeft aan te onderzoeken of de vertrek- en aankomsttijden van de Intercity's in Utrecht Centraal iets kunnen verschuiven, waardoor er in de spits vier keer per uur een reismogelijkheid Amersfoort Centraal – Den Haag Centraal kan worden geboden. Wij zien ook mogelijkheden om op andere momenten de dienstregeling op deze corridor te verbeteren. Dit kan door de Intercity's tussen Gouda en Amersfoort Centraal buiten de spits beter te spreiden over het uur. Wij adviseren de Intercity's tussen Gouda en Amersfoort Centraal (treinseries 500/600/11700/1700) op de momenten dat de 3e en 4e Intercity Utrecht Centraal – Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal niet rijden (treinseries 2000 en 2800) in een kwartierligging te brengen.

Op woensdag rijdt de Sprinter Den Haag Centraal – Gouda (treinserie 6800) in de spits wel maar de Intercity Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2000) niet. Wij vinden dit een opmerkelijke keuze, omdat veel reizigers tussen deze treinen overstappen. Onze voorkeur heeft het dat de Intercity's op alle werkdagen in ieder geval in de spits blijven rijden. Mocht u dit niet aanpassen, dan vragen wij u de negatieve effecten voor reizigers te beperken. Een paar minuten eerder rijdt de Intercity Rotterdam Centraal – Amersfoort Centraal (treinserie 500/600). Door de Sprinter uit Den Haag in Gouda op deze Intercity te laten aansluiten behouden reizigers uit bijvoorbeeld Zoetermeer vier reismogelijkheden per uur richting Utrecht Centraal. De Intercity Rotterdam Centraal – Amersfoort moet dan iets later vertrekken uit Gouda en Utrecht Centraal. Wij adviseren de Intercity Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2000) op alle werkdagen in ieder geval in de spits te rijden. Mocht u dit niet aanpassen dan adviseren wij u in de spits op woensdag de aansluitingen in Gouda te optimaliseren.

#### Dordrecht-Breda

De Sprinter Dordrecht-Arnhem rijdt op werkdagen in avonduren en in het weekend de hele dag nog slechts één keer per uur. In het algemene deel hebben wij reeds negatief geadviseerd over het verlagen van frequenties naar twee keer per uur. Tussen Dordrecht en Breda komt daar bovenop dat hier geen Intercity rijdt. Wij vinden een frequentie van één keer per uur tussen twee grote steden onacceptabel. Bovendien voldoet u hiermee niet aan de concessie. Dordrecht en Breda zijn immers beide volgens bijlage 5 "grote" stations en daarom bent u verplicht tussen deze stations zeven dagen per week tussen 6 en 24 uur twee treinen per uur te rijden. Wij adviseren om de Sprinter Dordrecht-Arnhem Centraal in avonduren en in het weekend in ieder geval tussen Dordrecht en Breda twee keer per uur te rijden en te onderzoeken of deze kan worden gekoppeld aan één van de Sprinters van/naar Den Haag Centraal.

In de spits biedt NS vier reismogelijkheden per uur tussen Amersfoort en Den Haag Centraal. Het verschuiven de dal van bv de IC's tussen Den Haag Centraal en Utrecht (1700/11700) betekent andere vertrek-, aankomst- en overstaptijden. De dienstregeling wordt er niet duidelijker op (afwijkingen van patroon). NS heeft er juist voor gekozen om de basisstructuur (Groningen/Leeuwarden - Zwolle - Rotterdam en Enschede - Amersfoort - Schiphol/Den Haag) te handhaven. Daarnaast rijden de Intercity's tussen Gouda en Utrecht en tussen Utrecht en Amersfoort al in een kwartierligging.

Mede n.a.v. uw reactie hebben wij besloten de Intercity Den Haag Centraal - Utrecht Centraal op woensdag niet op te heffen.

De concessie vereist dat NS twee keer per uur van Dordrecht richting Dordrecht Zuid rijdt en twee keer per uur van Breda richting Prinsenbeek rijdt (de hele week, ook 's avonds). Deze treinen moeten in die richting rijden maar hoeven niet te halteren op Dordrecht Zuid en Prinsenbeek. We voldoen dus niet alleen met Sprinter 6600 aan de concessie-eisen, maar de eis wordt deels ingevuld door Intercity's op dat traject. Op de tussenliggende stations geeft soms alleen Sprinter 6600 invulling aan de concessie-eisen, maar 's avonds na 20.00 uur en in het weekend hoeft er op die stations 1 trein per uur per richting te rijden, wat dankzij de 6600 ook gebeurt.

#### Breda-Rotterdam Centraal-Schiphol Airport-Amsterdam Centraal (Hogesnelheidslijn)

Tussen Rotterdam Centraal en Breda verlaagt u de frequentie van treinen over de hogesnelheidslijn van vijf naar drie treinen per uur. Omdat de Intercity Brussel vrijwel gelijktijdig met IC Direct rijdt, betekent dit feitelijk een halfuurdienst. In het weekend en

17

in avonden verlaagt u ook de frequentie tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal van vijf naar drie treinen per uur. Alleen de Intercity Brussel biedt nog één keer per uur een rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam Centraal/Schiphol Airport en Breda. Hiermee is sprake van een aanzienlijke verslechtering van het aanbod voor reizigers op deze drukke corridor. Bovendien voldoet u niet aan de minimum frequentie zoals opgenomen in artikel 61 lid 1 van de vervoerconcessie.

U motiveert dit voorstel richting de staatssecretaris met het argument dat u veel diensten bespaart, omdat er lange treinen op de HSL rijden waarop twee conducteurs moeten worden ingezet. In het algemene deel hebben wij deze bakkennorm al ter discussie gesteld. Daar komt bij dat de meeste HSL-treinen uit zeven bakken bestaan, slechts één bak langer dan de maximale lengte voor de inzet van één hoofdconductor.

Tenslotte constateren wij dat u, nu de testritten zijn afgerond, de komende maanden opleidingsritten gaat uitvoeren met de ICNG. Wij zien daarom veel mogelijkheden om meer zitplaatscapaciteit en hogere frequenties te bieden dan in uw voorstel en toch te besparen op personeelsinzet. Wij zien daarom geen reden voor het honoreren van het verzoek om ontheffing van de verplichtingen in de concessie voor de bediening op de hogesnelheidslijn.

Wij adviseren negatief op de frequentieverlagingen op de HSL-Zuid. Wij zijn van mening dat u hiervoor geen ontheffing dient te krijgen. Als reizigersvriendelijke alternatieven stellen wij u voor: verlagen van de bakkennorm, HSL-treinen 1 bak korter maken en/of ICNG- opleidingsritten openstellen voor reizigers.

Het rijden met dubbele bemensing op alle HSL-treinen heeft een veiligheidsgrondslag. Het is voor NS niet mogelijk om hier in de plannen van af te wijken.

De test- en opleidingsritten van ICNG rijden we onder ontheffing en niet met toelating. Zonder toelating mogen we niet met passagiers rijden.

We zien daarnaast geen mogelijkheid om de HSL-treinen tijdelijk met 1 bak in te korten: dit heeft een negatief effect op onze geboden capaciteit. Daarbij doet een bak minder niets af aan de veiligheidseis om met dubbele bemensing op de HSL te rijden.

#### Nieuwjaarsdag

U stelt voor op 1 januari de treindienst pas vanaf 10:00 uur op te starten, terwijl u voorheen op nieuwjaarsdag als op een zondag reed. Wij erkennen dat op nieuwjaarsdag in de vroege ochtend de vervoersvraag laag is en dat uw voorstel past binnen de specifieke concessie-eisen die op deze dag gelden tot 10:00 uur (artikel 44 lid 1). Niet rijden is echter voor ons geen optie. Ook op deze ochtend zijn er reizigers die afhankelijk zijn van uw vervoersaanbod. Wij hebben er wel begrip voor als u als uitzondering in 2023 het aanbod op nieuwjaarsdag in de vroege ochtend beperkt.

Wij adviseren op nieuwjaarsdag 2023 tot 10 uur op elk traject één keer per uur te rijden waarbij de eerste trein vertrekt op het tijdstip zoals opgenomen in de eerder door u voorgestelde dienstregeling 2023.

Treinserie 1000 en 1100: Mocht u de frequentieverlagingen op de HSL Zuid handhaven dan stellen wij u de volgende verbeteringen voor. De eerste Intercity Breda – Rotterdam Centraal op zaterdag (trein 1116) en op zondag (trein 1120) rijdt in uw voorstel niet door naar Den Haag Centraal. Aansluitend rijdt de Intercity Direct van Rotterdam Centraal naar Amsterdam Centraal (trein 1007 respectievelijk 1011). Wij adviseren deze treindiensten door te koppelen zodat een doorgaande rit Breda-Amsterdam Centraal ontstaat.

Op nieuwjaarsdag is er een zeer lage reizigersvraag. Daarnaast draagt het later opstarten bij aan het tekort aan hoofdconducteurs. Ook voldoet de concessie hierin. NS besluit daarom conform adviesaanvraag.

We begrijpen deze wens, we willen deze doorkoppeling onderzoeken.

De eerste Intercity Den Haag-Eindhoven Centraal op zondag rijdt een half uur vroeger (trein 1123) terwijl de tweede intercity niet start in Den Haag Centraal maar op Rotterdam Centraal (trein 1125). Wij vermoeden dat dit een fout is.

Dit komt inderdaad niet geheel overeen met de dienstregeling per december. We rijden trein 1123 als eerste rit van Rotterdam naar Eindhoven, en trein 1125 van Den Haag Centraal naar Eindhoven.

Treinserie 2100: Omdat u de Intercity Den Haag Centraal-Haarlem-Amsterdam Centraal alleen in de spitsuren rijdt op maandag, dinsdag en donderdag eindigen in de ochtendspits drie treinen op Amsterdam Centraal, terwijl in de middagspits drie treinen daar moeten opstarten. Deze treinen moeten tussen de spitsen naar een opstelsterrein wat rond Amsterdam veel personeelscapaciteit kost. Wij verwachten dat Haarlem het dichtstbijzijnde opstelsterrein is. Wij adviseren daarom aan het eind van de ochtendspits drie Intercity's van Amsterdam Centraal naar Haarlem toe te voegen (treinen 2139, 2141 en 2143) en voor het begin van de middagspits drie Intercity's van Haarlem naar Amsterdam Centraal toe te voegen (treinen 2142, 2144 en 2146).

Het klopt dat deze ritten moeten worden afgerangeerd - dit gebeurt naar Haarlem. Het inleggen van de genoemde zes ritten voor reizigers vraagt meer inzet van HC's, waardoor we op andere plekken beter bezette ritten moeten schrappen.

<p>Treinserie 2900: De vierde Intercity Enkhuizen-Maastricht op zaterdag (trein 2929) staat in de specificatie vermeld gelijktijdig met de Intercity Amsterdam-Maastricht (trein 829) en de Intercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal (trein 3929). Wij adviseren u op dit tijdstip conform ons advies in het algemene deel een doorgaande Intercity Enkhuizen-Maastricht (trein 2929) te rijden samen met de Intercity Eindhoven-Heerlen (trein 3929).</p>	<p>Het klopt dat we trein 2929 tot Amsterdam rijden, en dat een paar minuten voor aankomst van die rit, trein 829 naar Maastricht vertrekt. NS wil onderzoeken of en per wanneer we hier een doorgaande rit 3929 Enkhuizen-Maastricht en een losse rit 13929 Eindhoven-Heerlen van kunnen maken.</p>
<p>Treinserie 3300: De Sprinter Hoorn-Hoofddorp vervalt in de avonduren en in het weekend 1x per uur. Hiermee voldoet u op werkdagen in de uurblokken tussen 18 en 20 uur niet aan artikel 44 lid 1 van de vervoerconcessie die stelt dat in deze uurblokken op werkdagen vanaf elk station twee treinen dienen te rijden. Wij adviseren daarom trein 3373 (ma-vr) en 3377 (ma-vr) wel te rijden.</p> <p>Op zondag ontbreekt de vierde rit van Hoorn naar Hoofddorp. Daardoor valt er een gat van 120 minuten tussen twee ritten, wat niet aan de concessievoorwaarde voldoet dat er tenminste één trein per uur moet rijden in het weekend. Wij adviseren daarom trein 3331 (zo) wel te rijden.</p> <p>Op zaterdag valt er een gat van 74 minuten tussen de eerste en tweede rit. Wij adviseren daarom trein 3321 (za) wel te rijden.</p>	<p>Mede n.a.v. van uw advies laten we ritten 3331 en 3373 wel rijden. Met het opheffen van 3377 voldoet NS nog steeds aan de minimale bedienings-eisen in de concessie. Ook op zaterdag voldoet NS nog aan de eisen in de concessie: tussen 6 en 24u rijden we minimaal 1 trein per uur.</p>
<p>Treinserie 4300: De Sprinters Almere Oostvaarders-Hoofddorp rijden in het weekend niet meer tussen Almere Oostvaarders en Almere Centrum. Een aantal van deze treinen heeft echter geen kerende trein en komt vanaf of vertrekt naar het opstel terrein in Lelystad Centrum. Het schrappen van deze ritten levert geen besparing van materieel of personeelsdiensten. Wij adviseren deze ritten daarom wel aan te bieden voor reizigers. Dit betreft de treinen 4316 (za-zo), 4318 (za-zo), 4320 (zo), 4322 (zo), 4385 (zo-do) en 4387 (ma-zo). Bij een lange kering op Almere Centrum geldt dit voor alle inkortingen.</p>	<p>NS kiest hier voor het bieden van een voorspelbare dienstregeling. Daarmee leggen we geen extra losse ritten aan de randen van de dag beladen in, terwijl we die verbinding (Oostvaarders-Almere C met serie 4300) de rest van de dag niet bieden. Ook kan dit potentieel extra personeel kosten.</p>
<p>Treinserie 4400: De Sprinter Deurne-'s-Hertogenbosch rijdt in het weekend nog slechts één keer per uur. Mocht u deze maatregel handhaven, dan adviseren wij u op zaterdag de eerste trein een half uur vroeger te rijden omdat deze als enige op het andere halve uur rijdt (trein 4418 Deurne – Eindhoven Centraal). Hierdoor wordt de dienstregeling efficiënter en ontstaat een doorgaande trein naar 's-Hertogenbosch (trein 4416 Eindhoven Centraal-'s-Hertogenbosch).</p> <p>Op werkdagen eindigt de laatste trein in het halfuurpatroon (trein 4467) in Deurne, terwijl de retourrit vervalt (trein 4474). Dit levert daarmee een extra leeg materieelrit op met volledige personele bezetting. Wij adviseren daarom de Sprinter van Deurne naar Eindhoven Centraal van 20:06 uur (trein 4474) wel te rijden.</p> <p>Door het vervallen van de Sprinter van 19:58 uur van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven Centraal (trein 4471) voldoet u op werkdagen niet aan de concessievoorwaarde om tot 20:00 uur op elk traject twee treinen per uur te rijden. Wij adviseren daarom deze trein wel te rijden.</p> <p>De laatste Sprinter van Eindhoven naar Deurne (trein 14487/4487) rijdt op zondag t/m donderdag een half uur vroeger dan op vrijdag en zaterdag (trein 4489). Deze Sprinter rijdt als enige op het andere halve uur en is daarmee zeer inefficiënt qua materieel en personeelsinzet. Wij adviseren u daarom deze Sprinter ook op werkdagen een half uur later te rijden (trein 4489).</p>	<p>Op werkdagen rijdt de 4467 inderdaad naar Deurne, maar de 4474 rijdt nog Deurne-Eindhoven.</p> <p>Ook zonder rit 4471 voldoet NS nog steeds aan de concessie-eisen van de minimale bediening. We bieden na 19:30 nog een rit aan.</p> <p>De (1)4487 rijdt inderdaad niet zo efficiënt als wij zouden willen. Onze gewenste oplossing bleek niet mogelijk wegens onderhoudsroosters.</p>
<p>Treinserie 4500: De Intercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal rijdt nog slechts 2 ritten 's ochtends naar Amsterdam, en 's middags één rit naar Enkhuizen. Als dit in praktijk een leeg materieelrit naar Enkhuizen oplevert, is het wenselijk een tweede rit naar Enkhuizen te rijden (trein 4554).</p>	<p>NS heeft op de drukste momenten waarop dit voor de reizigersvraag nodig was, een trein ingezet wat nog mogelijk was binnen de beschikbare personeelscapaciteit.</p>

Treinserie 14900: De derde Sprinter op zaterdagochtend van Utrecht Centraal naar Hilversum (trein 14920) heeft geen retourrit. Wij gaan er vanuit dat deze trein doorrijdt naar Almere Centrum om daar te keren op de tweede trein van Almere Centrum naar Utrecht Centraal (treinnummer 4925). Wij adviseren u in dat geval deze trein open te stellen voor reizigers. Op zondagavond ontbreekt ook een rit van Utrecht Centraal naar Hilversum (trein 14970), terwijl de retourrit van Hilversum naar Utrecht Centraal wel rijdt. Wij gaan er vanuit dat dit een fout is adviseren u deze trein wel te rijden. De laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar Almere Centrum op werkdagen (trein 14986) rijdt als enige op het andere halve uur, terwijl er wel een kerende rit op Hilversum moet beginnen (trein 14987). Wij adviseren daarom de laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar Almere Centrum een half uur later te rijden (trein 14988). De één na laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar Almere Centrum (trein 14984) rijdt niet terug naar Hilversum (trein 14989) terwijl deze trein wel weer rijdt tussen 20 Hilversum en Utrecht Centraal. Wij adviseren deze leegmaterieelrit met vertrek om 0:21 uur uit Almere Centrum open te stellen voor reizigers.

Rit 14920 rijdt niet door naar Almere Centrum. Wel wil NS onderzoeken of het mogelijk is om deze rit door te trekken naar Almere (open voor reizigers). Rit 14970 hebben we op zondag wel ingelegd. Het wel rijden van rit 14984 en 14988 wil NS ook onderzoeken.

Treinserie 5400. De eerste Sprinter Haarlem-Zandvoort op zondag (trein 5429) rijdt niet terug naar Haarlem. Vermoedelijk rijdt deze als leegmaterieelrit om vervolgens de tweede Sprinter Haarlem-Zandvoort (trein 5431) te rijden. Wij adviseren u daarom op zondag de eerste trein Zandvoort – Haarlem circa een half uur vroeger te rijden (trein 5412). Dit kan eventueel buiten patroon om voldoende keertijd op Haarlem te hebben. De laatste Sprinter Zandvoort-Haarlem (trein 5482) rijdt alleen op vrijdag en zaterdagavond. Op andere avonden rijdt deze rit als leeg materieel met volledige personele bezetting terug naar Haarlem. Wij adviseren u deze rit open te stellen voor reizigers.

NS wil onderzoeken of het openstellen van deze ritten mogelijk is. Dit doen wij in samenhang met onze studie naar dit traject in het kader van het strandseizoen.

Treinserie 5500: De Sprinter Utrecht Centraal-Baarn rijdt in de avonden en het weekend nog slechts 1x per uur. Mocht u deze maatregel handhaven dan adviseren wij u de eerste avondrit van Baarn naar Utrecht Centraal die u heeft voorgesteld te schrappen (trein 5570) te handhaven. Deze trein zou anders toch moeten rijden als leegmaterieel rit. Wij adviseren ook de laatste rit van Baarn naar Utrecht Centraal (trein 5586) te handhaven en een kwartier tot een half uur later te rijden (trein 5588). Op dat moment zou anders een leegmaterieel rit rijden met volledige personele bezetting (machinist en hoofdconducteur).

De 5570 rijdt op maandag t/m vrijdag. In het weekend rijdt de 5500 hele dag 1x p/u. Wordt al toegepast (ma-vr) of het voorstel is niet relevant (za-zo).

De 5588 inleggen als reizigerstrein willen we onderzoeken.

Treinserie 6600: De Sprinter Dordrecht-Arnhem rijdt op werkdagen in avonden en in het weekend de hele dag nog slechts één keer per uur. Mocht u deze maatregel handhaven dan adviseren wij u de laatste rit van Breda naar Dordrecht (trein 6687) en de laatste rit van Nijmegen naar 's-Hertogenbosch (trein 6691) een half uur later te rijden indien dit past binnen het onderhoudsrooster. Hiermee bespaart u materieel en personeel.

NS heeft ervoor gekozen om de huidige eerste en laatste treinen zoveel mogelijk op de reguliere tijden te blijven handhaven.