

Advies consultatieversie Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie

Bijlage B: Adviezen volumedefinitie

Deze bijlage is een uitwerking van ons advies bij artikel 2 en 4 en bijlage 8. De consumentenorganisaties adviseren de volume-definitie op de onderstaande punten aan te scherpen.

A. Minimumfrequentie 2x per uur voor verbindende én ontsluitende treindiensten ook in het weekend (lid 1 a en b)

Een frequentie van 1x per uur is niet aantrekkelijk voor reizigers en is strijdig met de ambities van het Klimaatakkoord en het Toekomstbeeld OV. In het weekend is het op de weg ongeveer even druk als in de daluren op werkdagen. De piek in het weekend is hoger dan in het dal door de weeks. In de avonduren is het in het weekend zelfs drukker op de weg dan in de avonduren op werkdagen [Bron:

<https://maps.rijkswaterstaat.nl/dataregister/srv/dut/catalog.search#/metadata/f58eacc9-ca69-487a-a53b-11efad0bbbc9?tab=general>]. Dit rechtvaardigt geen lagere frequenties.

Wij adviseren met uitzondering van de nachtelijke uren geen lagere frequenties voor ontsluitende en voor verbindende treinen meer toe te staan dan twee keer per uur.

B. Vier keer per uur de norm in brede Randstad, Brabant en regio Arnhem-Nijmegen (lid 1 a en b)

Op een groot deel van het hoofdrailnet wordt inmiddels een kwartierdienst geboden met ontsluitende en verbindende treinen. In de praktijk blijkt dat het aantal reizigers bij uitbreiding van een halfuurdienst naar een kwartierdienst fors groeit omdat reizigers dan een aanzienlijk kortere wachttijd hebben. Op veel trajecten is de potentiële vervoersvraag ook voldoende om deze frequentie te vragen. Vaak wordt in een halfuurdienst al met meerdere treinstellen gereden.

Wij adviseren in de brede Randstad, Brabant en de regio Arnhem-Nijmegen een minimumvolume te eisen van vier ontsluitende en vier verbindende treinen per uur conform de kaarten in deze bijlage en de Concessiehouder te prikkelen ook op andere trajecten de frequentie te verhogen naar 4x per uur.

C. Borgen hoogfrequent spoorvervoer (lid 1 a en b)

Op sommige baanvakken wordt reeds 6x per uur gereden met verbindende en/of ontsluitende treinen. Dit dient op deze baanvakken dan ook het minimum te zijn in de

concessie. Op deze baanvakken dient de maximumfrequentie ten minste 8x per uur te zijn. Met een frequentie van 8x per uur kunnen betere aansluitingen op andere treinseries worden gecreëerd en wordt het ook mogelijk om de verbindende treinen te differentiëren in bijvoorbeeld vier Intercity's en vier Sneltreinen. Tevens geeft een halvering in de minder drukke uren een betere verdeling over het uur dan bij 6x per uur.

Wij adviseren de gerealiseerde en geplande hoogfrequente spoordiensten (tienminutentreinen) te borgen door dit als minimumfrequentie te eisen op de betreffende baanvakken conform de kaarten in deze bijlage en op deze baanvakken de maximumfrequentie op ten minste 8x per uur te leggen.

D. Avondal later beginnen (lid 1 a en b)

Na de avondspits neemt de vervoervraag op de weg en het spoor af. Dit wordt door de Concessiehouder opgevangen door het eindigen van spitsdiensten en het inzetten van kortere treinen. Op het wegennet zien wij het vervoersaanbod vervolgens vanaf 21 uur verder afnemen. De grens van 20 uur 's avonds voor het afbouwen van frequenties (lid 1 sub a en sub b) is daarom te vroeg. Ook op gedecentraliseerde spoorverbindingen wordt over het algemeen pas afgeschaald na 21 uur 's avonds. Wel kan de frequentie op hoogfrequente spoordiensten al om 20 uur 's avonds worden afgebouwd naar vier keer per uur. Gezien de hoge vervoervraag op deze verbindingen dient deze frequentie wel tot ten minste 22 uur geboden te worden.

Wij adviseren de avondluren voor frequente treindiensten (4x per uur overdag) pas na 21 uur te beginnen in plaats van vanaf 20 uur en op hoogfrequente treindiensten (6x per uur of meer overdag) 's avonds tussen 20 en 22 uur ten minste een frequentie van 4x per uur te vragen zoals verwerkt in de tabellen bij de kaarten in deze bijlage.

E. Eerste treinen vroeger, laatste treinen later (lid 1 b en d)

Op enkele verbindingen rijdt de laatste trein (ruim) voor middernacht. Voor werknemers in ploegendiensten kan dit te vroeg zijn. Op de weg neemt het verkeer weliswaar na 23:00 uur sterk af, maar tussen 0:00 en 1:00 uur is er nog steeds vervoervraag. In het weekend neemt de vervoervraag pas een uur later af. In de ochtend is er tussen 5:00 en 6:00 uur al veel verkeer op de weg, vergelijkbaar met 22:00 uur 's avonds. Toch starten de meeste treindiensten pas rond 6:00 uur op. Dit betekent dat de trein voor vroege forenzen niet aantrekkelijk is. Wij zien ook in de meeste decentrale concessies meer treinen rijden tussen 0:00 en 2:00 uur en in de vroege ochtend tussen 5:00 en 6:00 uur. Wij stellen daarom een beperkte verruiming van de bedieningstijden voor. Per saldo betekenen onderstaande adviezen op enkele trajecten één trein extra een half uur vroeger en/of een half uur later.

Wij adviseren op alle baanvakken tussen 5:00 en 6:00 (aankomst eerste trein op knooppunt voor 6:00 uur) en tussen 0:00 en 1:00 uur treindiensten (vertrek laatste trein vanaf knooppunt na 0:30 uur) treindiensten te vragen conform de volumedefinitie bij de kaartjes in deze bijlage. In het weekend en op feestdagen mag de treindienst later opstarten en moet er ook een spoordienst worden geboden tussen 1:00 en 2:00 uur.

F. Schiphol beter bereikbaar aan de randen van de dag

Station Schiphol Airport moet vanwege de vele medewerkers in ploegendienst ook aan de randen van de dag goed bereikt kunnen worden. Daarom is het nu al mogelijk dat dit station voor 5:45 uur kan worden bereikt met een ontsluitende treindienst vanuit verschillende richtingen. De bereikbaarheid van Schiphol Airport aan de randen van de dag dient geborgd en op enkele verbindingen verbeterd te worden in de concessie.

Wij adviseren de bereikbaarheid van Schiphol Airport met aankomsten van ontsluitende treindiensten voor 5:45 uur en vertrek vanaf Schiphol Airport na 0:30 uur te borgen voor de baanvakken opgenomen in de kaart in deze bijlage.

G. Uitbreiden nachtnet (lid 1c)

Het Nachtnet bedient zeven dagen per week met een Intercity elk uur de stations Rotterdam Centraal, Delft, Den Haag Hollands Spoor, Leiden Centraal, Schiphol Airport, Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal. Het is wenselijk dat op dagen dat dit mogelijk is volgens het onderhoudsrooster stations Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA hieraan toe te voegen. Ook is het aansluitend bij uw ambities voor de stedenring Nederland wenselijk om Breda, Tilburg, Den Bosch, Eindhoven Centraal en Arnhem Centraal aan te sluiten op het Nachtnet.

Wij adviseren het Nachtnet uit te breiden met Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer ArenA en ten minste in het weekend ook Breda, Tilburg, Den Bosch, Eindhoven Centraal en Arnhem Centraal zoals opgenomen in de kaart in deze bijlage.

H. Ontsluitend nachtnet in het weekend

De Concessiehouder rijdt in het weekend op verzoek van decentrale overheden enkele nachttreinen. Deze worden goed gebruikt en verdienen daarom een plek in de concessie. Momenteel kan uitgaanspubliek op andere trajecten met het OV niet thuiskomen. Tijdens het weekend is de intensiteit van het verkeer 's nachts dubbel zo hoog als in doordeweekse nachten. Er is gezien deze vervoersvraag in het weekend behoefte aan ontsluitende treindiensten die de kleinere stations bedienen vanaf de centrale stations in de historische steden. Deze behoefte zien wij ook groeien op donderdagavond en is er ook buiten de Randstad. Op enkele gedecentraliseerde treindiensten worden dergelijke nachttreinen dan

ook met succes aangeboden. Op het hoofdrailnet zijn in het verleden juist uitgaanstreinen geschrapt, bijvoorbeeld tussen Arnhem Centraal en Zutphen. Door het aanbod nachttreinen uit te breiden kunt u de verkeersveiligheid vergroten. De kans op ongelukken is 's nachts immers groter.

Wij adviseren de Concessiehouder te verplichten op de blauw gemarkeerde trajecten op de kaart in deze bijlage in de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag elk uur ontsluitende treinen te rijden (eventueel met een ingroeiperiode) en te verplichten bij voldoende vervoervraag ook extra treinen te rijden in de nacht van donderdag op vrijdag.

I. Vakantiedienstregeling uitsluiten

Vlak voor de coronaperiode heeft de Concessiehouder de zomervakantiedienstregeling afgeschaft. Hiermee is gehoor gegeven aan een jarenlange wens van de Consumentenorganisaties. Een gemiddelde reiziger heeft niet de hele zomer vakantie. In de rest van de periode ervaart deze reiziger langere wachttijden en reistijden. Het inzetten van kortere treinen is daarom een maatregel die veel reizigersvriendelijker is.

Wij adviseren een vakantiedienstregeling expliciet uit te sluiten.

J. Feestdagen vastleggen

Het is wenselijk vast te leggen welke dagen worden erkend als feestdag en welk volume ten minste moet worden geboden op feestdagen. Nu wordt op feestdagen standaard de zondagdienstregeling gereden terwijl andere vervoerders bijvoorbeeld op Koningsdag de zaterdagdienstregeling rijden. Wij vragen specifiek aandacht voor de nachttreinen rond de feestdagen. Het is wenselijk dat de late treinen en nachttreinen die alleen in de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag rijden ook te laten rijden in bijvoorbeeld de nacht voor Koningsdag.

Wij adviseren een bepaling op te nemen over erkende feestdagen, voor Koningsdag ten minste de zaterdagdienstregeling te vragen en weekend nachttreinen ook te verplichten in de nacht voorafgaande aan feestdagen.

K. Oudejaarsavond (lid 1e)

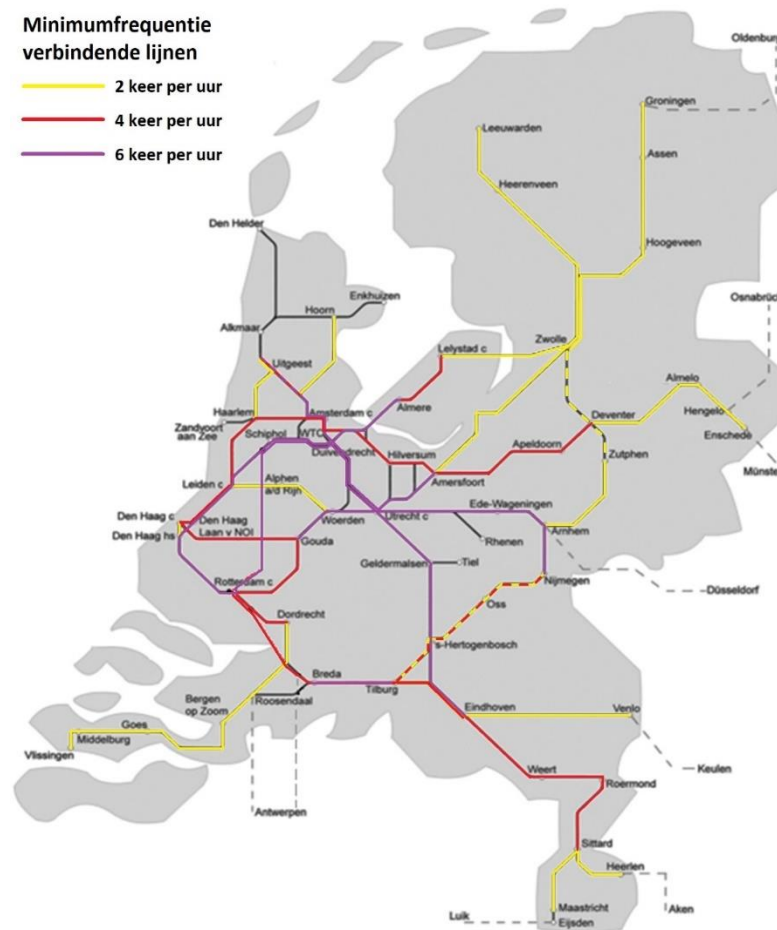
U staat de Concessiehouder toe 31 december vanaf 20:00 uur tot 1 januari 1:00 uur geen trein te laten rijden. De maatschappelijke invulling van Oudejaarsavond is veranderd waarbij de trend is dat er steeds meer gereisd wordt. Uw voorstel is daarmee niet toekomstvast. Door treinen aan te bieden voorkomt u dat reizigers op deze feestdag aangewezen zijn op de auto.

Wij adviseren de Concessiehouder toe te staan op 31 december vanaf 20:00 uur de frequenties te verlagen naar 2 treinen per uur per station per richting en van 22:30 tot 1:00 uur geen treinen te rijden. Wij adviseren u de Concessiehouder daarbij te verplichten op elk traject op 1 januari tussen 1:00 en 2:00 uur ten minste 1 trein te rijden in beide richtingen naar het eerstvolgende knooppunt en na 1:00 uur het weekend nachtnet weer te rijden.

Toelichting bij de kaarten op de volgende bladzijden:

- Elk baanvak kent een minimumfrequentie voor verbindende treinen en een minimumfrequentie voor ontsluitende treinen zoals weergegeven met de verschillende kleuren op de kaarten op de volgende bladzijden;
- De minimumfrequentie verschilt tussen werkdagen, zaterdagen en zon- en feestdagen;
- Overdag is de frequentie op werkdagen ten minste 2x per uur (basis), 4x per uur (frequent) of 6x per uur (hoogfrequent). In de vroege ochtend en late avond gelden lagere frequenties;
- In het weekend hebben hoogfrequente ontsluitende treindiensten overdag een minimumfrequentie van 4x per uur;
- De minimumfrequentie is gedefinieerd per uurblok waarbij het blok 0 staat voor het tijdblok van 0:00 tot 1:00 uur
- De **eerst rit** vanaf ieder station komt op het eerstvolgende knooppunt aan voor 6:00 uur (werkdagen), 6:30 uur (zaterdag) of 7:00 uur (zon- en feestdagen). Dit geldt voor zowel ontsluitende als verbindende treindiensten;
- De **laatste rit** vertrekt vanaf ieder knooppunt niet eerder dan 0:30 uur in de nacht voorafgaand aan werkdagen of 1:30 uur in de nacht voorafgaand aan weekenddagen en feestdagen;
- In aanvulling op de minimumfrequenties gelden afzonderlijke bedieningseisen voor het nachtnet en voor de bereikbaarheid van Schiphol Airport (eerste aankomende trein, laatste vertrekkende trein). Deze staan op aparte kaarten;
- Alle frequenties zijn minimumfrequenties. Bij het advies over de concessie zullen wij u ook adviseren over de maximumfrequenties.

Voorstel volume-eisen Verbindende treindiensten (Hogesnelheidstreinen, Intercity's en sneltreinen gezamenlijk)



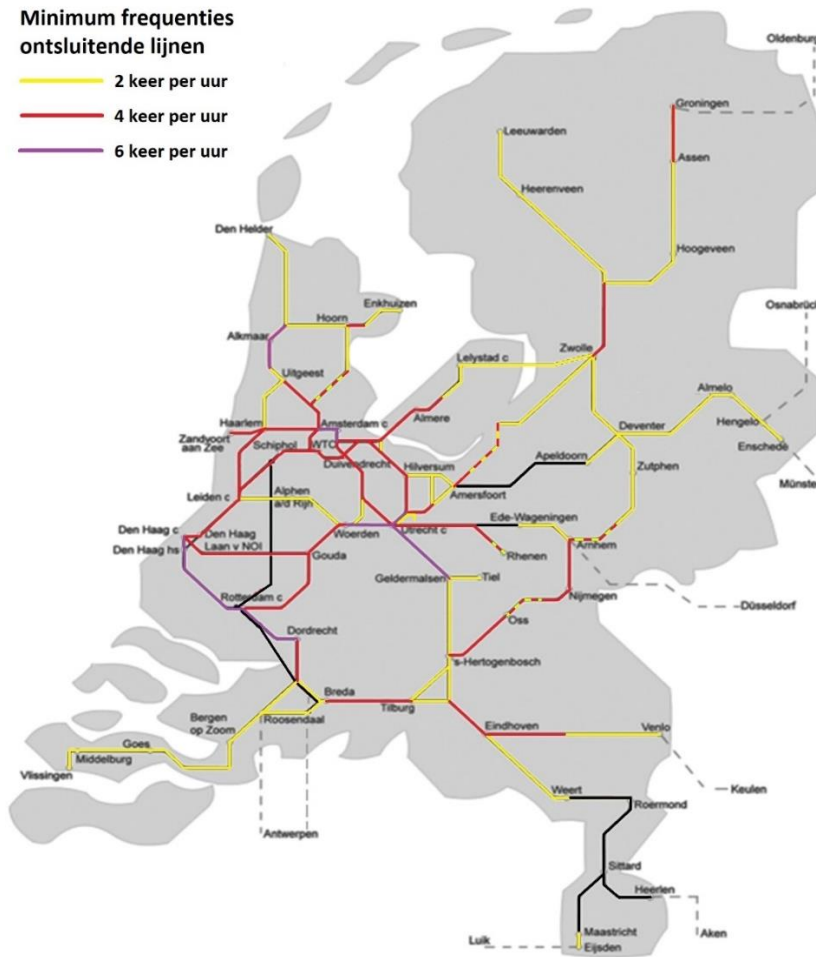
Stippellijn betekent: hogere frequentie pas mogelijk na aanpassing infrastructuur

Verbindend		0	1	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Werkdagen	Basis	2		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Frequent	2		1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
	Hoogfreq.	2		1	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	2	2
Zaterdag	Basis	2	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Frequent	2	1		2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
	Hoogfreq.	2	1		2	2	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	2	2
Zondag en feestdagen	Basis	2	1		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Frequent	2	1		1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
	Hoogfreq.	2	1		1	2	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	2	2

Voorstel volume-eisen Ontsluitende treindiensten

Minimum frequenties ontsluitende lijnen

- 2 keer per uur
- 4 keer per uur
- 6 keer per uur



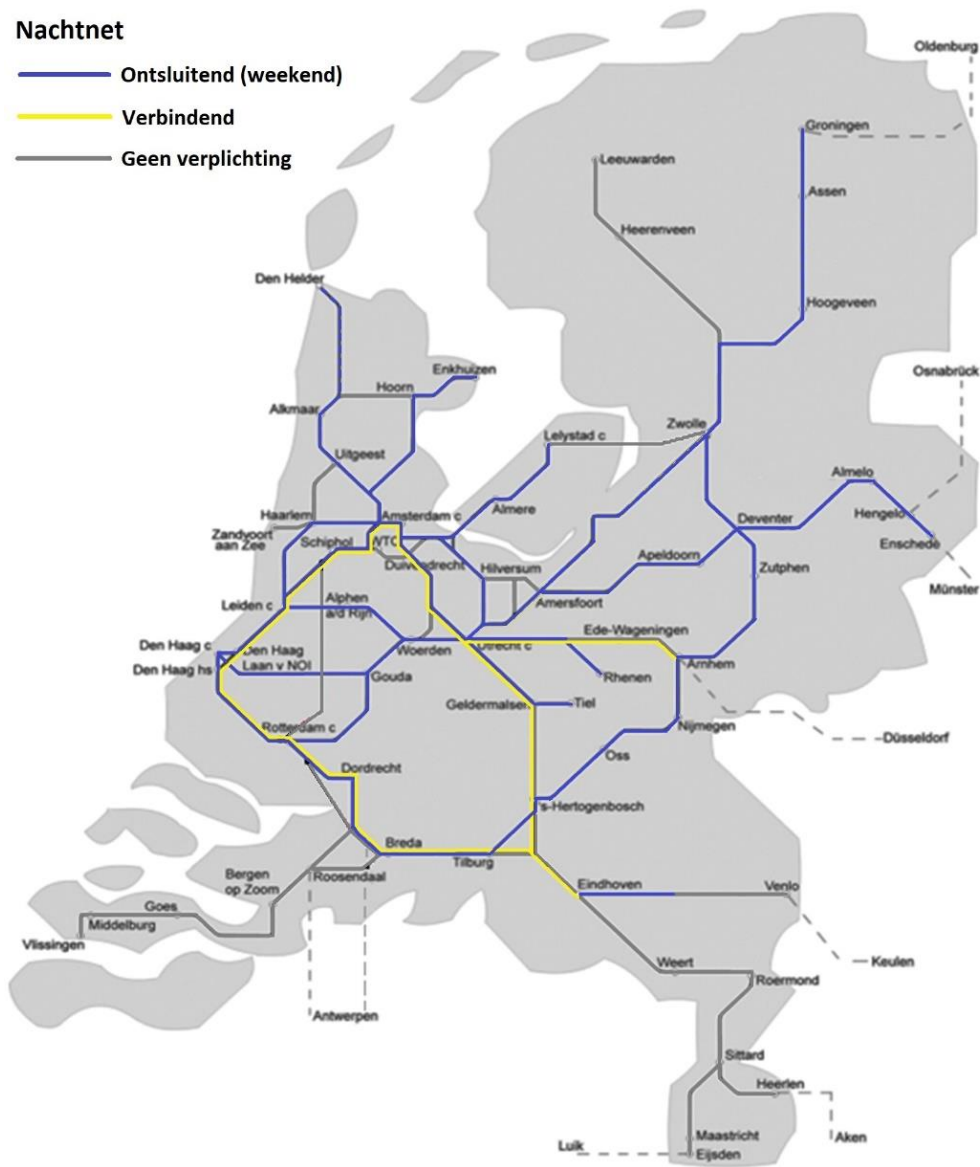
Stippellijn betekent: hogere frequentie pas mogelijk na aanpassing infrastructuur

Ontsluitend		0	1	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Werkdagen	Basis	2		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Frequent	2		1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
	Hoogfreq.	2		1	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	2	2
Zaterdag	Basis	2	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Frequent	2	1		2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
	Hoogfreq.	2	1		2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2
Zondag en feestdagen	Basis	2	1		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Frequent	2	1		1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
	Hoogfreq.	2	1		1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2

Voorstel volume-eisen Nachtnet

Nachtnet

- Ontsluitend (weekend)
- Verbindend
- Geen verplichting



Voorstel volume-eisen Bereikbaarheid Schiphol dagranden

Verbindingen dagranden Schiphol Airport

— Vereist

