



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS Reizigers
De heer P. Dirix
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
9 maart 2016
Ons kenmerk
Locov 2016-58225
Onderwerp
Advies dienstregeling 2017

Doorkiesnummer
070-4569556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/TD-754LC

In uw brief van 26 januari 2016¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de voorgenomen dienstregeling voor 2017, die op 11 december 2016 moet ingaan. Wij adviseren u natuurlijk graag over de dienstregeling voor 2017 en volgen hierbij de indeling van de adviesaanvraag.

Over de Intercity Amsterdam – Brussel en de verbinding Roosendaal – Antwerpen hebben wij al eerder geadviseerd. Dit aspect laten wij in dit advies buiten beschouwing omdat de uitkomst van de besluitvorming nog niet bekend is. Over de verdere internationale verbindingen waar NS een rol in heeft zullen wij u nog afzonderlijk adviseren.

Met betrekking tot Limburg moeten wij het voorbehoud maken dat wij de afstemming tussen treindiensten van NS en de nieuwe regionale vervoerder nog niet goed hebben kunnen beoordelen. Onze regionale vertegenwoordigers is namelijk nog geen inzicht geboden in de voorgenomen dienstregelingwijzigingen van deze nieuwe vervoerder. Dit vanwege de nog lopende juridische procedure die door de zittende concessiehouder is aangespannen.

Alvorens wij specifiek ingaan op het dienstregelingontwerp voor 2017 zijn een aantal algemene opmerkingen op zijn plaats.

Wij willen u allereerst complimenteren met het gevolgde proces tot nu. U heeft ons vanaf een vroeg stadium en op gezette tijden betrokken bij de uitwerking van het dienstregelingontwerp 2017. Dit stelt ons in staat om op een vroeg moment onze gezichtspunten in te brengen, maar ook om u met voldoende kennis een advies te geven. Wij stellen dit zeer op prijs.

¹ CC/PA/TD-754LC Adviesaanvraag dienstregeling 2017

Bezoekadres secretariaat
Plesmanweg1-6
2596 JG DEN HAAG

Postadres
Postbus 20905
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Unie KBO en ROVER.

Het dienstregelingontwerp voor 2017 bevat veel wijzigingen. In een uitgebreid herontwerp van de dienstregeling zitten altijd positieve en minder positieve elementen. Voor het ontwerp van 2017 is dat niet anders. Wij zien ook nog enkele onzekere elementen.

Onze algemene indruk is dat de positieve elementen in het ontwerp voor 2017 overheersen, met frequentieverhogingen op een aantal Intercity- en Sprinterverbindingen en reistijdverbeteringen op de verbinding Den Haag – Eindhoven en op de IJssellijn-Intercity. Dat is goed om te constateren en daar zijn wij ook blij om. Maar wij zien ook zorg- en verbeterpunten in het ontwerp. Het is onvermijdelijk dat wij bij deze zorgpunten in ons advies uitgebreider stilstaan dan bij verbeteringen die wij simpelweg met vreugde begroeten. Dit komt ook doordat positieve en negatieve effecten voor reizigers nooit zomaar tegen elkaar kunnen worden weggestreept. Een verbetering biedt iets extra, een verslechtering grijpt in: in bestaand reisgedrag en soms zelfs in persoonlijke keuzes die reizigers eerder hebben gemaakt. En wat in een totaal pakket veranderingen misschien als bijeffect wordt gezien, kan voor een specifieke lijn of regio een hoofdeffect betekenen.

In het dienstregelingontwerp zien wij veel reistijdissues. Naast enige duidelijke verbeteringen zijn er ook rijtijden die langer worden zonder dat hiervoor een direct begrijpelijke oorzaak is zoals de bediening van meer stations. Wij zien vaker dan voorheen lange stationnementen, vooral bij Sprinters, dikwijls door inpassingproblemen. Lang stilstaan op een tussenstation betekent niet alleen een tijdverlies in minuten, het heeft ook een psychologisch effect op reizigers.

Zoals uit een aantal van onze adviezen blijkt, beschouwen wij de dienstregeling 2017 niet als een eindmodel, maar als een fase in een langlopende ontwikkeling. Verdere verbeteringen zijn wenselijk én mogelijk. Zeker wanneer een goede synthese kan worden bereikt tussen de uitgangspunten voor een optimaal aanbod aan de reizigers en het beleid t.a.v. de infrastructuur.

Advies dienstregelingontwerp 2017

Hanzelijn – Flevolijn – Weesp (2.1 t/m 2.5)

In de voorgestelde dienstregeling wordt goed geprofiteerd van de nieuwe infrastructuur op de OV-SAAL-route. Dat doet u door elk kwartier in plaats van elk halfuur een Intercity te bieden tussen Almere Centrum en Schiphol via Amsterdam Zuid. Daarbij wordt Almere ook rechtstreeks verbonden met de zuidvleugel van de Randstad. Wij vinden dit een belangrijke verbetering.

Het is daarbij ook goed dat in Almere Buiten weer een Intercity gaat stoppen. Dit ontlast mede de drukke Sprinters in de spits, waarvan er tussen Almere Centrum en Oostvaarders twee per uur minder gaan rijden.

Het verdere pakket veranderingen op deze route stemt ons echter per saldo niet positief. Wij zien een aantal minder positieve effecten.

- a. Lelystad verliest zijn directe IC-verbinding met Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Lelylaan. Hoewel de reistijd gelijk blijft, is een overstapverbinding voor een aanzienlijk deel van de reizigers permanent minder attractief door comfortverlies en onzekerheid. Voor

reizigers tussen Lelystad en de Amsterdamse stations Sloterdijk en Lelylaan ontstaan twee extra overstappen. Een pluspunt is wel de betere spreiding van de vier Lelystadse Intercity's over het uur. Dit levert meer reiscijfers op.

Wij zien als ideaal model: vier intercity's met een goede spreiding over het uur. Twee van deze Intercity's rijden richting Amsterdam Centraal en twee richting Zuidtak. In Almere Centrum wordt telkens een vlotte overstapmogelijkheid in de andere richting geboden.

- b. De verbinding tussen Almere en Utrecht verslechtert. De reistijd wordt, afhankelijk van de reisrichting, twee tot zes minuten langer. Daarbij stopt deze trein de komende jaren niet meer in Utrecht Overvecht, waardoor reizigers van/naar het noordoostelijk deel van de stad Utrecht meer tijd gaan verliezen. Er komt een einde aan de tijdelijke verlenging van deze treindienst naar Almere Oostvaarders. Dit was al langer bekend, maar de reizigers van Parkwijk, Buiten en Oostvaarders gaan nu merken dat hun reistijd door deze stapeling van effecten met zes of elf minuten toeneemt. Dat kan zelfs nog meer zijn bij een reis van/naar Utrecht Overvecht.

Utrecht en Almere zijn belangrijke polen waartussen al langere tijd een beter OV-aanbod qua snelheid en materieelcomfort gewenst is (momenteel rijdt hier SLT). Een verlengde reistijd en niet meer bedienen van Overvecht zijn tegenovergestelde effecten van de nieuwe dienstregeling die wij op deze verbinding graag zouden zien.

- c. Het aantal Sprinters met een langdurige stilstand (van zes, zeven of negen minuten) in Weesp neemt toe ten opzichte van de huidige dienstregeling. Het stationnement van de Sprinters van/naar Amsterdam Centraal wordt één à twee minuten korter, maar per saldo neemt de Sprinterstilstand in Weesp toe. Sommige reizigers kunnen dit ondervangen door een extra overstap op een Intercity in Almere in te laten, maar veel anderen hebben die mogelijkheid niet. De onwenselijkheid van deze effecten behoeft uiteraard geen betoog.
- d. Doordat de Sprinter op de Hanzelijn buiten de overstapknoop Zwolle valt, ontstaan zeer onaantrekkelijke overstaptijden tussen Dronten en Kampen Zuid enerzijds en de richtingen Groningen (Intercity), Leeuwarden, Emmen, Twente en Deventer anderzijds. Deze overstappers moeten dan 22 tot 28 minuten op hun 'aansluiting' wachten. Wij zijn van mening dat u dit effect te gemakkelijk marginaliseert. De Hanzelijn is er immers óók om Oostelijk Flevoland betere verbindingen met Noordoost-Nederland te geven.
- e. Dronten en Kampen Zuid zijn rechtstreeks via een Sprinter verbonden met Amsterdam Centraal. Voor zo'n lange afstand is een Sprinter echter niet de geschikte treinsoort. Dit gezien het aantal tussenstops en het comfort, dat niet past bij een ritduur van meer dan een uur. In de voorgestelde dienstregeling wordt deze ritduur nog vier minuten langer, doordat de Sprinter in totaal acht à negen minuten stilstaat in Lelystad en Almere Oostvaarders. Vervolgens wordt in Almere Centrum nèt geen overstapmogelijkheid geboden op de Intercity naar Amsterdam Centraal. Wel is er een verbeterde overstap op de Intercity richting Schiphol, die in deze richting een mooie reistijdwinst van een kwartier oplevert.

Op zulke afstanden met reistijden van een uur of meer zou u de tweedeling Sprinter/Intercity minder rigide kunnen toepassen. Een reeds bestaand voorbeeld daarvan is de trein Enkhuizen – Amsterdam Centraal. Deze trein stopt op het eerste deel van zijn route overal stopt en rijdt vervolgens rechtstreeks naar Amsterdam. Wij hebben een dergelijke opzet voor de verbinding Zwolle – Kampen Zuid – Dronten – Lelystad – Amsterdam C al eens eerder bij u geopperd in een thema-overleg. Een uitwerking hiervan zou kunnen zijn:

- de Sprinter (Den Haag C –) Amsterdam C – Zwolle wordt ingekort tot Almere Oostvaarders;
- de Intercity Amsterdam C – Almere Centrum gaat doorrijden naar Almere Oostvaarders, Lelystad, Dronten, Kampen Zuid en Zwolle.

Deze opzet betekent dat het aantal treinen tussen Almere Centrum en Almere Oostvaarders ten opzichte van 2016 gelijk blijft en dus niet daalt, zoals nu gepland is. Hier staan de volgende verbeteringen in het aanbod tegenover:

- een aanzienlijke versnelling van de verbinding van Dronten, Kampen Zuid en Almere Oostvaarders met Amsterdam C;
- behoud van de rechtstreekse IC-verbinding van Lelystad met Amsterdam C, waarmee het bij (a) gesignaleerde minpunt is weggenomen.

Alles overziend stellen wij vast dat naast het zoeken van verbeteringen ook veel zuur voor diverse reizigersgroepen in het dienstregelingontwerp zit. Wij verklaren dit voor een deel uit grenzen die de infrastructuur stelt. Versoberingskeuzes voor OV SAAL die enige jaren geleden zijn gemaakt zijn hier mede debet aan. En ook enkele nog uit te voeren infrastructurele aanpassingen in de komende jaren (Weesp, Naarden-Bussum) horen daar bij. Voor een ander deel zien wij een verklaring in keuzes die NS zelf maakt. Hierbij denken wij in de eerste plaats aan uw lage prioriteit bij het zoeken naar mogelijkheden om, sneller dan gepland, op de Hanzelijn met 160 km/u te rijden. Via kortere rijtijden zijn immers betere uitgangspunten te creëren voor een optimaal dienstregelingontwerp.

Een concreter, nog in 2017 realiseerbaar advies voor een uitwerking met meer plussen en minder minnen kunnen wij u niet geven. De hierboven genoemde aandachtspunten kunt u beschouwen als een algemeen advies met een verdere reikwijdte dan 2017. Hierover wisselen wij de komende tijd met u graag verder van gedachten.

Leiden – Den Haag (2.6)

Een al langer gekoesterde wens, zowel van u als van ons, gaat in vervulling: de Intercity's tussen Den Haag C, Leiden en Schiphol komen in een mooie kwartierligging in plaats van de huidige afwisselende tussenpozen van 10 en 20 minuten. Daarmee sluiten de Intercity's in de noord-zuidrichting (Haarlem/Schiphol, Den Haag C/Dordrecht) in Leiden ieder kwartier allemaal op elkaar aan.

Hoofddorp, Westtak (2.7)

Hoofddorp krijgt een kwartierdienst voor de Sprinter naar Amsterdam C in plaats van twee rechtstreekse Sprinters en twee overstapverbindingen. Dat vinden wij een verbetering.

Tegelijkertijd verliest station Amsterdam Lelylaan wel zijn rechtstreekse Intercityverbindingen met Leiden en de zuidvleugel van de Randstad enerzijds en met Almere en Lelystad anderzijds. Dit is een gevolg van het concentreren van Intercity's op de corridors via Haarlem en via de Zuidtak, en het bedienen van de relatie Schiphol – Amsterdam C met de kwartierdienst van de IC Direct die de tussengelegen stations overslaat. Daardoor komt station Lelylaan in de luwte van het IC-netwerk te liggen, wat niet strookt met het toenemende belang van dit station als toegangspoort tot het westelijke deel van Amsterdam. Een extra stop van de IC Direct, zo die al mogelijk zou zijn, lijkt ons hierop niet het juiste antwoord. Oplossingen die inbreuk maken op de nu ontworpen lijnvoeringsstructuur lijken ons voor de korte termijn niet realistisch. Ten behoeve van ontwikkelingen op langere termijn willen wij dit echter wel als aandachtspunt signaleren.

Frequentieverlaging Sprinters Zuidtak – Gooilijn 's avonds (2.9)

Tegen de achtergrond van de komst van de Noord/Zuidlijn, waardoor meer reizigers via Amsterdam Zuid zullen reizen, en de betekenis van Amsterdam als cultuur- en uitgaansstad vinden wij het geen goed idee om de bereikbaarheid van de stations aan de Zuidtak vanuit Het Gooi na circa 20 uur te verslechteren. Het is ook op die uren gewenst dat een attractief OV een vervoermiddelkeuze aanmoedigt die bijdraagt aan het leefklimaat en aan de verkeersveiligheid. Wij adviseren dan ook negatief over deze frequentieverlaging.

Wachttijd IC Leeuwarden in Zwolle en aansluiting Groningen – Enschede (3.1)

Het emplacement van Zwolle wordt in de loop van 2017 verbouwd. Dit is een complicatie bij de verbeterplannen rondom Zwolle, omdat de infrastructuur begin 2017 nog niet volledig geschikt is voor de plannen. Pas na verbouwing van het emplacement is het mogelijk om aan de noordkant van het station drie treinen gelijktijdig te laten binnenkomen en vertrekken. Deze gelijktijdigheid is nodig om de lange wachttijd van de Intercity's van/naar Leeuwarden te kunnen verkorten zonder andere treinen uit de aansluitknoop Zwolle te verdringen.

De toegezegde verkorting van de stationnementtijd levert in het huidige dienstregelingmodel reistijdwinst op voor doorgaande IC-reizigers over station Zwolle heen. Wij zien dat deze tijdwinst bij de Intercity serie 600 grotendeels teniet wordt gedaan door de toevoeging van een stop in Meppel aan de Friese Intercity. Deze stop is overigens óók een wens van de consumentenorganisaties. Maar de kortere stationnementtijd in Zwolle wordt dan wel een kritische voorwaarde om in Leeuwarden goede aansluitingen tussen de 'snelle' Intercity en de regionale treindiensten van Arriva te kunnen bieden. Hier kan dus niet aan worden getornd.

Zolang de nieuwe infrastructuur in Zwolle niet is opgeleverd, zal de verkorting van de wachttijd van de Leeuwarder Intercity's leiden tot opschuiving van de treinen richting Enschede naar de rand van de overstapknoop. U geeft aan dat de overstap van de Intercity uit Groningen op deze trein verloren gaat. Wij zien dat er drie minuten verschil zit tussen de aankomst van de Intercity uit Groningen op spoor 5 en het vertrek van de Sprinter naar Enschede van spoor 9. Dit is één minuut te weinig voor een officiële overstap (die in de reisplanner wordt vermeld). Reizigers die bekend zijn met de situatie en niet door beperkingen gehinderd zijn, zullen deze aansluiting bij een punctuele aankomst van de Intercity vaak nog wel halen. Maar het is een ongelukkige situatie, want de kans

is groot dat er op het vertrekmoment van de Sprinter naar Enschede nog overstappende reizigers aan komen lopen.

Gezien de bovenstaande adviseren wij u nogmaals kritisch te bezien of in de overstaptijd nog een minuut te winnen valt. Mocht dat niet haalbaar blijken, zorg er dan voor dat deze tijdelijke situatie zo kort mogelijk duurt. Hierbij denken wij aan de verbouwing van de infrastructuur in de zomer van 2017 in plaats van in de herfst.

Wij adviseren positief over de maatregelen om de aansluiting tussen de Vechtdallijn en de Intercity's op de Hanzelijn te verbeteren.

Uitbreiding treindienst Zwolle – Leeuwarden (3.2)

De consumentenorganisaties in Locov en Rocov Fryslân bepleiten reeds lang een viertreinenmodel met twee Intercity's en twee Sprinters per uur. In 2012 bent u met de provincie Fryslân overeengekomen dat hiernaar wordt toegewerkt, met 2017 als streefjaar voor het eindmodel. Wij vinden het daarom zeer teleurstellend dat pas onlangs een mogelijk probleem met de energievoorziening naar voren is gekomen, waarvan de nadere analyse blijkbaar de nodige tijd vraagt.

U wilt voor 2017 in beginsel capaciteit voor een drietreinenmodel (dat lijkt op het huidige) bij ProRail aanvragen. Maar met de mogelijkheid om, als duidelijk wordt dat de energievoorziening geen belemmering zal vormen, op een later moment alsnog een viertreinenmodel aan te vragen. Dat kan eventueel met een ingangsdatum van december 2016 of een later wijzigingsblad.

Wij adviseren negatief over uw voornemen om een drietreinenmodel in plaats van een viertreinenmodel aan te vragen.

- Ten eerste vinden wij het onjuist dat u een uiterste terugvaloptie als uitgangspunt neemt. Wij zien, ook indien het probleem met de energievoorziening niet tijdig is opgelost, mogelijkheden om de Sprinterdiensten tijdelijk met dieselmaterieel te rijden. De urgentie van het voorbereiden van deze optie door NS, en van het vinden van een oplossing voor de energievoorziening door ProRail, zal minder worden gevoeld als u bij voorbaat uitgaat van het drietreinenmodel.
- Het door u voorgestelde drietreinenmodel betekent ook nog een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie voor de gebruikers van de Friese Sprinterstations. De nu al slecht over het uur gespreide vertrektijden tussen Leeuwarden en Meppel (met afwisselend intervallen van 18 of 19 minuten en 42 of 41 minuten) wordt nog schever getrokken (met intervallen van 12 en 48 minuten).

Wij zien graag een concrete uitwerking van het viertreinenmodel tegemoet, zodat wij u daarover nader kunnen adviseren.

Betere overstappen in Leeuwarden en Groningen (3.3)

Wij juichen deze verbetering toe.

Meer treinen tussen Groningen en Assen (3.4)

Een overgang van een halfuurdienst naar een kwartierdienst betekent altijd een grote sprong in attractiviteit van het OV. Wij hopen dat hiermee ook veel nieuwe reizigers gaan kiezen voor de trein. Een goede marketing zal hier ongetwijfeld aan bijdragen. Vooral als deze 'ketenbreed' is, met bijvoorbeeld een

informatiepakket en een kennismakingsaanbieding niet alleen voor het traject Assen – Groningen, maar ook voor het OV-netwerk in en rond de stad Groningen inclusief OV Fiets.

Snellere Intercity's tussen Groningen/Leeuwarden en de Randstad (3.5)

Door het overslaan van Duivendrecht wordt bij de Intercity's Zwolle – Den Haag een rijtijdwinst van twee à drie minuten bereikt. Deze wijziging gerieft ongetwijfeld meer reizigers dan zij ontrief. Wij adviseren dan ook positief, mede omdat Duivendrecht wel IC-verbindingen met Lelystad en Amersfoort behoudt. Vlotte verbindingen in deze richtingen blijven gewenst omdat station Duivendrecht veel wordt gebruikt door reizigers die wonen of werken in Amsterdam Zuidoost. En in de genoemde richtingen is omreizen via Amsterdam Zuid geen goed alternatief.

Snellere Sprinter Apeldoorn – Enschede (3.6)

Wij zijn verheugd dat u de rijtijd van de Sprinter Apeldoorn – Enschede flink kunt verbeteren, zoals wij u vroegen in ons advies over het wijzigingsblad december 2015 d.d. 27 november 2015. De gebruikers van deze Sprinter zullen dit zeer waarderen.

Het zou mooi zijn als de kleine patroonafwijkingen bij de vertrektijden uit Almelo richting Enschede ook nog kunnen worden gladgestreken.

Versnelling Intercity Zwolle – Roosendaal (4.1)

Met de nu ontworpen dienstregeling van de IJssellijn komt gelukkig een einde aan een periode waarin reizigers via het deeltraject Arnhem – Nijmegen te maken hadden met een trage en aanvankelijk zelfs geknipte verbinding. Deze lang gewenste verbetering wordt door ons dus dankbaar begroet.

Wij geven graag nog wel enkele wensen aan u mee. In de periode vóór de 'knip' in 2006 had de IJssellijn in zijn geheel ongeveer dezelfde rijtijd als straks in 2017. Maar in 2006 had de lijn wel drie stops méér (Elst, Tilburg West en Gilze-Rijen) en een langere wachttijd in Breda. Met dit in gedachten hadden wij een iets grotere rijtijdwinst verwacht. Van belang is vooral de vraag of er tussen Den Bosch en Roosendaal nog enige minuten te winnen zijn. Dit gezien de belangrijke verbeteringen die daarmee zouden kunnen worden bereikt: een aansluiting op/van de IC Amsterdam – Brussel in Breda en een minder lange stop van de Vlissingse intercity in Roosendaal.

Sprinters rond Arnhem – Nijmegen (4.2)

Wij zijn blij met de ontwikkeling van een Sprinternetwerk dat is ontvlochten uit de IJssellijn-Intercity en dat de door u beschreven kenmerken heeft: een kwartierdienst tussen Arnhem en Wijchen op maandag t/m zaterdag, ieder halfuur doorverbindingen naar Zutphen en Den Bosch en goede aansluitingen op de Intercity's naar Utrecht en Zutphen.

Over deze verbetering adviseren wij dus positief. Wel adviseren wij u de perioden waarin tussen Nijmegen en Den Bosch een Sprinter-halfuurdienst wordt geboden 's avonds en op zondag te verruimen. Gezien de vele activiteiten in de steden en de studenten zou de halfuurdienst ook na 22 uur moeten worden geboden. Op zondag zou de halfuurdienst moeten beginnen rond het middaguur in plaats van rond 16 uur omdat steeds meer winkels op zondag open zijn.

Inpassing tussen Arnhem en Nijmegen (4.3)

Zoals hierboven opgemerkt, zijn wij positief over het rond Arnhem en Nijmegen aan te bieden dienstregelingsmodel, inclusief de Tielse treindienst, die niet in Elst wordt afgekapt. Wij zijn het met u eens dat het een punt van zorg is dat de infrastructuur dit model op sommige punten qua robuustheid en gewenste treinlengte eigenlijk onvoldoende faciliteert. Er zijn dus capaciteitsverbeterende maatregelen nodig. Wij spreken graag met u over de mogelijkheden en de stand van zaken daaromtrent. Bijvoorbeeld aanpassingen op station Nijmegen, waar de beperkte beschikbare perronlengte onlangs al een knelpunt leek te zijn bij het aanbieden van voldoende vervoercapaciteit voor een drukke spitsrein.

Graag geven wij u alvast een suggestie voor een kleine aanpassing die op station Nijmegen uitkomst zou kunnen bieden. Wanneer spoor 1a zou kunnen worden bereikt door Sprinters en Intercity's uit de richting Wijchen/Den Bosch, zou het treinverkeer zonder kruisende bewegingen kunnen worden afgewikkeld en kunnen de sporen langs het middenperron over hun volle lengte worden benut. Daarmee zijn de lengtebeperkingen verleden tijd en is een robuustere dienstuitvoering mogelijk. De infrastructurele aanpassing is beperkt. Er is een extra wisselverbinding nodig tussen het spoor waarover de treinen uit Wijchen het station binnenrijden en spoor 2. Via het bestaande kruiswissel kunnen de treinen dan spoor 1a bereiken. Een aandachtspunt hierbij is wel dat gezorgd moet worden voor voldoende capaciteit bij de nog te plaatsen poortjes voor reizigers die op spoor 1a in- en uitstappen.

Meer treinen tussen Oss en Den Bosch (4.4)

Een mooie verbetering, met vanzelfsprekend een positief advies.

Versnelling/verlegging Intercity Den Haag – Eindhoven (5.1)

De versnelling van de Intercityverbinding Den Haag – Eindhoven door verlegging naar de HSL-Zuid is een al langer bestaand voornemen. Wij hebben dit voornemen steeds ondersteund, mits Dordrecht goed verbonden blijft richting Breda (zie hierna bij 5.2).

De verlegging naar de HSL-Zuid mag echter niet betekenen dat de betrouwbaarheid van deze verbinding vermindert. De aanhoudend hoge rituitval van de IC Direct door storingen, en de vele baanvakstremmingen door defecte treinen of te hoge windkracht baren ons grote zorgen. De hardnekkigheid van deze problemen duidt er nog niet op dat zij onder controle zijn. De IC Den Haag – Eindhoven gaat straks met soortgelijk materieel over een deel van dezelfde infrastructuur rijden. Als de problemen dan nog steeds voortduren, zal een nog groter aantal reizigers hier last van krijgen. Bij problemen met de IC Direct of de HSL kunnen reizigers tussen Rotterdam en Breda nu nog uitwijken naar de gewone Intercity. Die rijdt echter straks niet meer.

Wij kunnen dan ook op dit moment nog geen onvoorwaardelijk positief advies geven over de verlegging van de IC Den Haag – Eindhoven naar de HSL-Zuid in de jaardienstregeling 2017. De reizigers tussen de zuidvleugel van de Randstad en de Brabantse stedenrij zijn pas gebaat bij deze verlegging, wanneer de rituitval en de beschikbaarheid van de treinverbinding bij storm zich niet langer in negatieve onderscheiden van het gemiddelde op het hoofdrailnet. Wij adviseren de treindienst alleen naar de HSL-Zuid te verleggen indien gebleken is dat de IC Direct aan deze voorwaarden kan voldoen. Lukt dat niet, dan adviseren wij u de huidige lijnvoering langer in stand te houden. Dit zal dan onvermijdelijk ook gelden voor een aantal andere, hiermee verbonden wijzigingen.

Wij vinden het jammer dat een stop in Rotterdam Blaak niet inpasbaar is gebleken. Met de aansluiting op de oost-westas van het Rotterdamse metronetwerk, die niet bij Rotterdam Centraal komt, zou de bereikbaarheid van Rotterdam per OV sterk verbeteren. Wij adviseren deze optie in beeld te houden voor een later jaar waarin de inpassingmogelijkheden zouden kunnen veranderen.

Bediening Dordrecht (5.2)

Dordrecht gaat er in de nieuwe dienstregelingopzet op achteruit. Dat zit hem met name in het verlies van de intercityverbinding met Noord-Brabant. De resterende Sprinters bieden in Breda ook geen snelle overstap op/van de Intercity's richting Eindhoven. Wij adviseren U een Intercity Dordrecht – Breda in te leggen, die de meeste toegevoegde waarde zal hebben wanneer hij een snelle overstap op/van de Intercity richting Eindhoven mogelijk maakt. Deze trein zou dan ook ieder half uur moeten rijden om een succes te worden.

Venlo – Eindhoven (5.3)

Wij begrijpen de noodzaak om de huidige Intercity Den Haag – Venlo bij verlegging naar de HSL-Zuid in te korten tot Eindhoven. Er is pas na de komst van de Intercity Nieuwe Generatie voldoende HSL-gekwificeerd materieel om zo'n langere route te rijden. Derhalve adviseren wij hierover positief.

Wij signaleren wel dat de ontwikkeling van de IC-lijnvoering rond Eindhoven nu vooral door materieelbeschikbaarheid is gestuurd. De uitkomst hiervan is niet per sé een logische stap in een ontwikkelingsrichting die zich voor de langere termijn aandient. Daarin zien wij juist wel weer een directe oost-westverbinding ontstaan, die als snelle Intercity Den Haag via Eindhoven verbindt met Düsseldorf. Hiermee rijst ook de vraag hoe toekomstvast de rechtstreekse verbinding tussen Venlo en de richting Utrecht is. In een toekomst met hogere treinfrequenties is er misschien ook wel plaats voor beide. Wij denken graag mee over een netwerkontwikkelingsvisie voor de middellange en lange termijn.

Wij zijn niet gelukkig met de 7x24-uursuitwerking voor de avond, waarin de doorgaande verbinding van Venlo richting Randstad verbroken wordt. Er pendelt dan een aparte Intercity tussen Venlo en Eindhoven, zonder dat deze vlot aansluit op een Intercity naar of vanuit de richting Utrecht. Reizigers moeten in Eindhoven ruim een kwartier wachten. Dit is voor wie 's avonds naar huis reist een vervelende achteruitgang ten opzichte van de huidige dienstregeling. Op dit moment wordt immers wel een vlotte overstap van/naar de richting Utrecht geboden, naast de rechtstreekse verbinding met Den Haag die ook 's avonds in stand blijft. Wij adviseren u hier nog eens kritisch naar te kijken vanuit een klantperspectief.

Uitwerking in en rond Eindhoven (5.4)

Aan de belangrijkste overstapverbindingen heeft u terecht prioriteit gegeven, al is daardoor de toch ook belangrijke aansluiting tussen de richting Den Haag/Breda en Maastricht gesneuveld. Ook in een aantal andere relaties zien wij langere overstaptijden. Tevens staat de Sprinter van Den Bosch richting Deurne in Eindhoven tien minuten stil. Diezelfde Sprinter krijgt ook al een lange stop van zes minuten in Boxtel, al lijkt dat slechts tijdelijk.

De komende jaren zullen rond Eindhoven wellicht nog verdere dienstregelingwijzigingen volgen. Wij beseffen dat het niet mogelijk is om met

een mengeling van frequenties en verschillende tijdliggingen alles op alles te laten aansluiten. Maar wat ons betreft moet een verbetering van de dienstregelingknoop Eindhoven wel als doel worden gesteld.

Kortere overstappen Venlo (5.5)

De verbeterde aansluiting in Venlo op zowel de Maaslijn als de Eurobahn waarden wij zeer als een belangrijk pluspunt in de nieuwe dienstregelingopzet.

Limburg (5.6)

Wij zijn van mening dat de doorgaande Intercity Schiphol – Heerlen 's avonds, gezien het lange-afstandskarakter van deze verbinding, te vroeg eindigt. De laatste doorgaande Intercity's zouden om 20.18 uit Schiphol Airport en om 20.35 uit Heerlen moeten vertrekken.

De overstapconstructie op/van de Intercity's Amsterdam – Maastricht is op de uren in de avond waarop een Intercity-pendeldienst tussen Heerlen en Sittard rijdt bijzonder ongelukkig. Dit vanwege ongeveer 20 minuten overstaptijd in Sittard. Wij adviseren u de patroontijden van de pendel-Intercity op die uren aan te passen, zodat een korte overstap wordt geboden.

Om de regio Heerlen met zo'n 250.000 inwoners in de avonduren toch een volwaardige IC-verbinding met de Randstad te bieden, kunt u er ook voor kiezen om met de Intercity's Amsterdam - Maastricht een treindeel voor Heerlen mee te laten rijden. In Sittard kan dan het gedeelte van/naar Heerlen aangekoppeld of afgesplitst worden, zoals vroeger ook het geval was.

Wij vinden het belangrijk dat bij vertragingen, veroorzaakt door eerdere verstoringen, de Intercity's naar Heerlen blijven doorrijden en niet tot Sittard worden ingekort. Wij vragen u dit op te nemen in de bijsturingspecificaties.

Zeeland (5.7)

Voor de reizigers tussen Zeeland en de Randstad pakt het nieuwe dienstregelingontwerp niet goed uit. Vijf jaar geleden was de reistijd met de Intercity tussen Vlissingen en Rotterdam, eenmaal per uur weliswaar, nog 95 minuten. Daarna liep dat op tot 103 minuten, doordat alle treinen tussen Vlissingen en Roosendaal overal gingen stoppen. En in het dienstregelingontwerp 2017 komt hier nog vijf minuten bij, om de belangrijke overstap op de IJssellijn-Intercity te kunnen blijven bieden. Voor al die effecten zijn goede redenen. Maar voor verplaatsingen tussen Zeeland en de Randstad wordt de trein door de jaren heen trager en dus minder aantrekkelijk.

Daar komt bij dat de rechtstreekse verbinding met Schiphol wort verbroken. Dit is beslist geen wens van Zeeland, Bergen op Zoom en Roosendaal. Het zou juist goed zijn om verbindingen met Schiphol zo ver mogelijk in het land te laten doordringen, ten gerieve van reizigers met bagage.

Wij denken graag met u, de provincie en ook de streekvervoerder mee over mogelijkheden om de Zeeuwse lijn aantrekkelijker te maken.

Eén zo'n mogelijkheid zou kunnen zijn het inzetten in de spits van een toegevoegde 'snelle' Intercity die tussen Roosendaal en Vlissingen alleen stopt in Goes en Middelburg en Vlissingen Souburg. Deze worden dan in Roosendaal afgesplitst van of gecombineerd met de overal stoppende Intercity, net zoals in de huidige praktijk in de spits ook al treindelen in Roosendaal worden bijgeplaatst

of afgetrapt om capaciteitsredenen. Dit betekent wel extra bakkilometers en personeelsinzet, maar de snelheid en extra reismogelijkheden op de momenten met de grootste vervoersvraag zullen ook meer treinreizigers opleveren.

Het feit dat de tijden waarop de treinen in Middelburg, Goes en Bergen op Zoom in beide richtingen aankomen en vertrekken iets verder uit elkaar komen te liggen is een ander punt dat aandacht behoeft. Dit maakt het moeilijker om in beide richtingen goede busaansluitingen te bieden. Wij denken dat dit met kleine verschuivingen in een aantal vertrektijden (niet meer dan één minuut) is op te lossen. Die speling moet er zijn, gezien de stationnementduur in o.a. Goes en de twee minuten rijtijd die u heeft toegevoegd tussen Vlissingen en Roosendaal.

De flink verkorte overstaptijd in Roosendaal op/van de IJssellijn-Intercity is een mooie verbetering. Zeker nu deze op hetzelfde perron geboden kan worden, zoals u ons mondeling heeft toegelicht, waarbij ook het stationnement van de Zeeuwse Intercity met een minuut minder hoeft te worden verlengd.

Knip Sprinter Utrecht – Breda in Den Bosch (5.8)

De meerderheid van de gebruikers van deze Sprinter stapt in Den Bosch uit of over en heeft dus geen last van deze knip. Daarentegen krijgt de minderheid van reizigers op deze route, die tussen twee Sprinterstations aan weerszijden van Den Bosch reist, hier extreem veel last van. Omdat de overstaptijd tussen de geknipte delen in Den Bosch 28 minuten wordt, zal de reisplanner misschien een hinkstapsprong adviseren met een stukje IJssellijn-Intercity in het midden van de reis. De extra reistijd is dan evengoed nog 22 minuten. Wij adviseren een dichtbij de perrons gelegen Stationswachtkamer op station Den Bosch.

Frequentieverhoging Breukelen – Amsterdam (6.1)

De frequentieverhoging van de Sprinters tussen Breukelen en Amsterdam is, zoals u bekend is, ook door ons zeer gewenst. Wij zijn dus verheugd dat deze nu wordt gerealiseerd. Op dit viersporige baanvak is het echter wel een onverwachte tegenvaller dat dit niet mooi inpasbaar blijkt. Wij zien de mooie kwartierdienst Utrecht – Breukelen van nu daardoor veranderen in een scheve 7/23-minutendienst. En 13 minuten stilstaan in doorstroomstation Utrecht verdient ook geen schoonheidsprijs. Wij vragen ons af wat dit met 10-minutendiensten zou moeten worden.

Gegeven de capaciteitsproblematiek vinden wij de door u aangegeven prioriteiten wel de juiste.

Frequentieverhoging Utrecht Leidsche Rijn (6.2)

Voor een agglomeratienetwerk is een frequentie van minstens 4 treinen per uur een belangrijke voorwaarde tot succes. Wij zijn blij dat het mogelijk is om dit nu ook in Utrecht Leidsche Rijn te bieden.

Ook hier zien wij weer de schaduwkant van een lange Sprinterstilstand die ergens moet worden ingelast. In dit geval is er gelukkig wel concreet zicht op verbetering.

Korte overstappen en meer reismogelijkheden rond Amersfoort (6.3)

De ontwikkelingen rond Amersfoort zijn welkome verbeteringen. Door het schuiven met tijden wordt de zeer lange overstaptijd tussen de Sprinters op de Veluwelijn en Gooilijn flink verkort. En door de betere spreiding over het uur van de Sprinters tussen Amersfoort en Amersfoort Vathorst profiteren de reizigers op

dit traject meer van de treinfrequentie en de extra overstapmogelijkheden die dat oplevert.

Bediening Heiloo, IC Den Helder - Nijmegen (7.1)

Wij onderschrijven geheel de door u genoemde voordelen van het consequent laten stoppen in Heiloo van (alleen) de Intercity Den Helder – Nijmegen. Ons advies is positief. Wel zijn reizigers tussen Den Helder en Amsterdam nu nog wat langer onderweg. Wij vragen u te bezien of het een mogelijkheid is om toch de huidige vertrek- en aankomsttijden in Den Helder te handhaven. Bij een eerder vertrek, al is het maar een minuut, komt de aansluiting vanaf Texel onder hoge druk te staan.

Bij de wijziging van de stop in Heiloo hebben wij nog wel een aandachtspunt. Bij de planning van de materieelcapaciteit moet rekening gehouden worden met een toename van het aantal reizigers op de IC Den Helder – Nijmegen. Eventueel kunt u reizigers van de stations Schagen tot en met Alkmaar actief wijzen op het alternatief van de (iets snellere) IC's van de serie 800 richting Maastricht.

Wij zien dat de rijtijd van de Sprinter tussen Alkmaar en Haarlem flink verbeterd is. Onze waardering hiervoor.

Intercity Alkmaar – Haarlem (7.2)

De terugkeer van de stops te Heiloo en Castricum in de (spits-)Intercity Alkmaar – Haarlem is zeer gewenst. Dit zowel vanwege de reistijden van/naar deze stations als in het belang van een betere verdeling van de reizigers over deze Intercity en de Sprinter op hetzelfde traject. Hierover zijn wij dus positief. Wij zien nog wel enkele complicaties die om verbetering vragen.

- De aansluiting in Haarlem op de intercity naar Den Haag C blijft met twee minuten zeer krap. In de huidige dienstregeling klagen reizigers al dat de overstap heel vaak misgaat. De spits-IC komt straks 's ochtends in Haarlem vlak na de Sprinter aan, zodat de geringste vertraging van deze Sprinter al meteen tot het missen van de aansluiting zal leiden. 's Middags in omgekeerde richting is de kans op het missen van deze overstap minstens zo groot.
- In Alkmaar vervalt de aansluiting van/op de Intercity uit Den Helder. Als alternatief hiervoor noemt u de Intercity's serie 800 die in de spits in Schagen beginnen en eindigen. De vroegste vertrektijd uit Schagen van deze treinen is pas om 7.10 uur, zodat de eerste twee Intercity's naar Haarlem geen goede aansluiting hebben voor reizigers die van een station ten noorden van Alkmaar komen. In omgekeerde richting geldt hetzelfde voor de laatste spits-IC uit Haarlem.

Het tweede probleem zou ondervangen kunnen worden door 's ochtends ook de treinen 823 en 825 te laten starten in Schagen, of anders in Heerhugowaard, en 's avonds in omgekeerde richting ook trein 860 naar Schagen te verlengen. Hiervan profiteren natuurlijk ook andere reizigers.

Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn om af te zien van de stop van de spits-IC's in Heiloo en de huidige vertrektijden in Alkmaar aan te houden. Hiermee wordt in Haarlem een beter haalbare aansluiting van 5 minuten geboden op de Intercity naar Den Haag HS, Rotterdam en verder. Reizigers uit Heiloo kunnen dan met de Intercity die voor de spits-IC uit rijdt naar Castricum en daar overstappen.

Hoorn Kersenboogerd (7.3)

Wij zijn blij dat het weer mogelijk wordt om alle spits-Intercity's in Hoorn Kersenboogerd te laten stoppen. Gezien de klachten van de afgelopen jaren zullen de reizigers deze verbetering zeer waarderen.

Hetzelfde geldt voor de ruimere kering in Kersenboogerd van de Sprinter naar Hoofddorp. De reizigers zullen hiervan ongetwijfeld merken dat deze trein beter op tijd rijdt en in Kersenboogerd minder vaak uitvalt doordat hij wegens vertraging wordt ingekort tot Hoorn.

Wij zien dat de Intercity's tussen Hoorn en Amsterdam met deze wijziging iets trager worden. Wij adviseren u te bezien of deze minuten dienstbaar zouden kunnen worden gemaakt aan een iets latere vertrektijd en een iets vroegere aankomsttijd in Hoorn, omdat dit zeer gunstig zou uitpakken voor busaansluitingen in Hoorn. Een andere mogelijkheid is wellicht het gebruik van deze tijd voor het inlassen van een stop in Zaandam of in Purmerend. De komst van de Noord/Zuidlijn en de daarmee gepaard gaande inkorting van veel buslijnen uit Purmerend zou kunnen betekenen dat een deel van de reizigers uit Purmerend die nu in Amsterdam Centraal op de trein stappen een andere keuze gaat maken.

Haarlem – Amsterdam (7.4)

De invoering van het corridormodel heeft er in 2007 voor gezorgd dat reizigers uit Haarlem moesten gaan overstappen voor alle bestemmingen voorbij Amsterdam Centraal. De volgende stap wordt nu dat reizigers tussen Haarlem en Utrecht voor het deel van hun reis tussen Haarlem en Amsterdam de Sprinter in plaats van de Intercity moeten nemen als zij hun reistijd niet tien minuten langer willen laten worden. Ook dan wordt hun reistijd echter nog altijd enige minuten langer. Deze Sprinters zijn nu al erg vol, zeker in de spits, maar dikwijls ook daarbuiten. Dit is in de huidige dienstregeling nog verergerd, doordat u in de Sprinterserie 4800 op de meeste tijdstippen materieel met een kleinere capaciteit inzet. In Amsterdam wordt de overstap ongemakkelijker doordat de Sprinters op het excentrisch gelegen spoor 1 aankomen en vertrekken. Kortom, de dienstregeling 2017 zal reizigers tussen Haarlem en Utrecht of verder niet vrolijk stemmen.

Wij adviseren u bij de materieelplanning voor de Sprinterseries 4800 en 5400 voldoende rekening te houden met een toenemend aantal gebruikers. Gezien de bovengenoemde kwaliteitsontwikkeling gaan wij voor de volgende ontwikkelingsfase graag met u in gesprek over een minder rigide lijnvoering, met rechtstreekse IC-verbindingen van/naar Haarlem over Amsterdam heen. Meer keuze in rechtstreekse verbindingen tussen de verschillende richtingen, ook in het Sprintersegment, zal tevens leiden tot lagere druktepieken bij de transfervoorzieningen op Amsterdam Centraal.

Uitsnijdingsperikelen

Door het 's avonds en op zondagochtend uitsnijden van de Intercity-treinserie 2100 Amsterdam C – Den Haag C vervalt op die uren de aansluiting in Haarlem tussen de Sprinter van/naar de richting Uitgeest en de Intercity's richting Leiden. De overstaptijd wordt dan 20 minuten. Wij denken dat hiervoor een oplossing kan worden gevonden door de Sprinters Haarlem – Leiden op deze uren naar (ongeveer) het pad van de uitgesneden Intercity's serie 2100 te verschuiven. Deze Sprinters zijn dan toch al beperkt tot het traject Haarlem – Leiden, zonder dat zij daar een goede aansluiting bieden die hierdoor verloren zou gaan. Integendeel: hierdoor ontstaat in Leiden juist een betere aansluiting op de

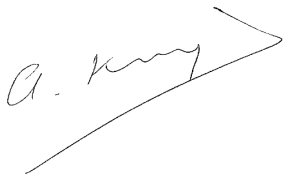
Sprinter richting Den Haag. Tussen Haarlem en Leiden komen de treinen tijdens de uitsnijdingsuren bovendien bij benadering in een kwartierpatroon te liggen. Mogelijk spaart dit zelfs een treincompositie uit.

In de vroege ochtend beginnen enige Sprinters naar Zandvoort hun rit in Haarlem, zonder dat zij aansluiten op een trein uit Amsterdam. Omgekeerd eindigen 's avonds laat drie Sprinters uit Zandvoort in Haarlem, waarna reizigers lang op een trein naar Amsterdam moeten wachten. Wij denken dat het beter is om de desbetreffende Zandvoort-Sprinters afwijkende vertrektijden te geven, zodat zij in Haarlem goed aansluiten op de Intercity serie 2200. Een groot deel van de gebruikers van deze treinen wil naar Amsterdam.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid ons advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Kruyt', with a long horizontal line extending to the right from the end of the signature.

Arriën Kruyt