

Aan  
drs. J.P.B. Huberts  
Directievoorzitter NS Reizigers  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Contactpersoon  
drs A. Frerichs  
Datum  
5 juni 2008  
Ons kenmerk  
Locov 2008/135  
Onderwerp  
Advies uitwerking dienstregeling 2009

Doorkiesnummer  
070-351 9556  
Bijlage  
-

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 18 april 2008 vraagt u ons, als consumentenorganisaties in het Locov, advies over de uitwerking van de dienstregeling 2009. Op 11 februari en 21 april van dit jaar gaven wij u advies en nader advies over de basisuurpatronen van de dienstregeling 2009. Op het advies van 11 februari heeft u besluit kenbaar gemaakt bij brief van 4 april 2008. Het besluit op het nadere advies hebben wij nog niet ontvangen. In het thema-overleg van 11 maart jl, spraken wij reeds met NS over de uitwerking van de dienstregeling.

Wij zijn blij met de uitbreidingen in de dienstregeling voor 2009, maar er zijn nog punten die de aandacht verdienen. Daarom geven wij u hierbij graag ons advies, waarin de opbouw van uw adviesaanvraag wordt gevolgd.

## Advies

### A. Uitwerking van het Besluit Basisuurpatronen dienstregeling 2009

#### A1. Frequentieverhoging Utrecht – Schiphol en koppeling van de toegevoegde treinen aan de IC-serie 2000 tussen Utrecht en Arnhem/Nijmegen

Tussen Utrecht en Schiphol ontstaat een IC-kwartierdienst met een mooie spreiding van de treinen over het uur. Voor de reizigers de meest attractieve invulling van een frequentie van 4 treinen per uur. Wij zien eveneens als verbetering, dat de bestaande IC-kwartierdienst tussen Utrecht en Arnhem ook buiten de spitsuren (behoudens de late avond) naar Nijmegen wordt doorgetrokken.

Wij zijn daarentegen, zoals ook al bleek uit ons advies op de Basisuurpatronen 2009, kritisch over het verbreken van de centrale oost-westverbinding in Utrecht. In het licht van de toenemende schaarste aan perron-spoorcapaciteit in Utrecht Centraal, waarbij geen cross-platformoverstap meer mogelijk is tussen de Intercity's in de richtingen Arnhem en Schiphol,

Secretariaat  
Bezoekadres  
Koningskade 4  
2596 AA DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 351 8999  
Telefax (070) 351 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 1.

begrijpen wij de overwegingen van NS om de huidige IC-dienst Den Haag – Arnhem/Nijmegen vanaf de dienstregeling 2009 te wijzigen in Schiphol – Nijmegen. Dit neemt niet weg dat het verbreken van een belangrijke rechtstreekse verbinding een ingrijpende maatregel is voor de vaste klantenkring die zich op zo'n verbinding heeft gevormd. Daarom pleiten wij nogmaals voor ons voorstel om in de spitsrichting minstens vier doorgaande Intercity's in stand te houden. Met een stop in P&R-station Veenendaal-De Klomp zouden deze toegevoegde Intercity's ook autorijdende forensen naar de Zuidvleugel van de Randstad een treinverbinding kunnen bieden die niet alleen filevrij, maar ook overstapvrij is.

#### **A2. Intercity Den Haag - Utrecht - Arnhem (- Nijmegen) (serie 2000)**

Hierover adviseren wij positief.

#### **A3. Frequentieverhoging Utrecht – Breukelen (- Amsterdam C) (serie (1)7400)**

Randstadspoor, de 'S-Bahn' rond de stad Utrecht, zou zo spoedig mogelijk moeten toegroeien naar een uniform en daardoor goed communiceerbaar aanbod. Dat wil zeggen, ieder kwartier een trein op maandag t/m zaterdag overdag, en alleen 's avonds na achten en op zondag halfuurdiensten. Het drukke autoverkeer rond de stad bevestigt het belang van Utrecht als centrum voor wonen, werken, leren, zakendoen, winkelen, evenementen, uitgaan enzovoort. Het heen- en weerreizen beperkt zich immers niet tot de doordeweekse spitsuren. Goede bereikbaarheid vraagt investeringen in een attractief aanbod (en in marketing om dat aanbod aan de man te brengen). Wij ondersteunen dan ook van harte het streven naar uitbreiding van de kwartierdienst Utrecht – Breukelen met de zaterdag (tot na winkelsluitingstijd) en adviseren de kwartierdienstperioden op het Randstadspoortraject Utrecht – Veenendaal Centrum hiermee gelijk te trekken.

#### **A4. Extra spitstreinen (Den Haag -) Haarlem - Amsterdam (serie 6300)**

Gezien de drukte in de spits, kunnen wij het belang van een zo spoedig mogelijke start van deze maatregel (direct na de zomervakantieperiode) alleen maar onderstrepen.

#### **A5. Uitbreiding Nachtnet: nachtnettreinen Rotterdam - Gouda - Utrecht**

Wij zijn positief over het feit dat de uurdienst tussen Rotterdam en Utrecht doorloopt tot het begin van de daaropvolgende dagdienst. Bij de proef met het Brabantse Nachtnet is dit anders. Daar valt een gat tussen de laatste Nachtnettreinen en de eerste treinen van de dagdienst. Wij vinden dit een gemis, vooral voor het op Schiphol gerichte vervoer. Daarom adviseren wij het Brabantse Nachtnet in dit opzicht gelijk te maken aan de uitbreiding Rotterdam – Utrecht en ook daar de uurdienst te laten doorlopen tot het begin van de dagdienst.

#### **A6. Gewijzigde lijnvoering Nachtnet van en naar Den Haag**

Wij hebben geen zwaarwegende bezwaren tegen een tijdelijke verplaatsing van de stop in het Centraal Station naar station Hollands Spoor. Deze maatregel zou reistijdwinst moeten opleveren tussen Delft en Leiden. Wel is de zorg voor een goede sociale veiligheid belangrijk. De looproute vanuit het centrum van Den Haag naar station HS wordt als minder veilig ervaren dan de looproute naar CS. Bij de aansluitingen op het nachtbusnet van HTM zien wij geen complicaties. De HTM-nachtbussen zijn vooral gericht op het thuisbrengen van uitgaanspubliek vanuit het centrum en Scheveningen; de relatie met het Nachtnet van NS is slechts beperkt.

Wij zouden graag worden betrokken bij de evaluatie die voorafgaat aan een mogelijk besluit om deze wijziging permanent te maken. Er zijn goede argumenten om station HS i.p.v. CS definitief in het NS-Nachtnet op te nemen. Maar anderzijds is in Den Haag het Centraal Station qua ligging, bereikbaarheid en voorzieningen meer en meer nummer één aan het worden. De afweging zal mede worden beïnvloed door de mate waarin zal worden geïnvesteerd in de omgeving van station HS. Cruciaal vinden wij hierbij de vraag of de hoofdonderdoorgang van dit station zal worden doorgetrokken naar de Waldorpstraat.

#### **A7. Uitbreiding stoptreinen Apeldoorn - Deventer - Almelo - Enschede (serie 7000)**

De verhoging van de stoptreinfrequentie tussen Apeldoorn en Enschede zal de aantrekkingskracht, vooral voor de nieuwe stations, aanzienlijk vergroten. Wij zijn hier dus positief over. Gezien de omvang van het winkelverkeer in de Stedendriehoek zou op zijn minst tussen Apeldoorn en Deventer ook op zaterdag een halfuurdienst moeten worden geboden (zoals tussen Apeldoorn en Zutphen al langer het geval is).

#### **A8. Frequentieverhoging van/naar Best (serie 3500)**

Wij verwijzen naar ons eerdere advies om de stop van deze treinserie in Best consequent op alle dagen van de week te laten plaatsvinden. Dit met het oog op de duidelijkheid van het treinaanbod en omdat de fileproblematiek op de A2 ook in het weekend bestaat.

#### **A9. Bediening station Amsterdam Holendrecht.**

Hierover kunnen wij positief adviseren.

#### **A10. Hoornlijn en bediening Amsterdam Sloterdijk**

Wij zien de nieuwe opzet van de dienstregeling tussen Enkhuizen – Hoorn en Amsterdam/ Hoofddorp per saldo als een verbetering, en adviseren hierover dan ook positief.

#### **A11. Dordrecht - Roosendaal en lijnvoering van en naar Bergen op Zoom/Zeeland**

Voor het binnenlands vervoer vinden wij de door NS ontworpen opzet een adequate compensatie, wanneer de Beneluxtrein op het traject Rotterdam – Dordrecht – Roosendaal wegvalt. De latere bereikbaarheid van Roosendaal vanuit de Randstad is een welkome verbetering.

Voor het vervoer naar Antwerpen en Brussel ligt er echter nog geen uitgewerkt voorstel, terwijl ook hier een adequaat alternatief nodig is, wanneer Roosendaal (en daarmee een belangrijk deel van zuidwestelijk Nederland) en Den Haag hun IC-verbinding met België verliezen. Zoals u bekend is, adviseren wij niet positief op het weghalen van de Beneluxtrein van de bestaande route, zolang er geen plan voor een goed alternatief ligt.

### **B. Overige wijzigingen basisurpatronen en uitwerking**

#### **B1.1 Stoptrein Zutphen – Arnhem – Ede-Wageningen/Nijmegen**

Wij zijn op zich positief over het herstel van de stoptreindienst Zutphen – Arnhem – Nijmegen, aangezien er naar een doorgaande dienst op deze route meer vraag is dan naar een doorgaande dienst tussen Zutphen en Ede-Wageningen. Derhalve vinden wij het in principe acceptabel dat op de laatstgenoemde verbinding voortaan weer in Arnhem moet worden overgestapt. Maar dat moet dan wel een fatsoenlijke overstap zijn. De uitwerking bij de adviesaanvraag laat in de richting Zutphen een overstaptijd van 2 minuten zien. Dat is onvoldoende als de reizigers naar een ander perron moeten (waar het wel op lijkt). In omgekeerde richting vertrekt de 'aansluitende' stoptrein 1 minuut vóór de aankomsttijd van de stoptrein uit Zutphen. 's Avonds en op zondag betekent dat dus 59 minuten wachten, op de overige tijdstippen 29 minuten. De reiziger zal via vaste trappen en noodbruggen op sjouw moeten naar een ruimte om die verloren tijd op enigszins aangename wijze door te brengen. Wij vinden dat NS zijn klanten niet met goed fatsoen een dergelijke, nagenoeg onbruikbare, overstapverbinding kan bieden. Het betreft weliswaar geen grote reizigersstroom, maar toch altijd nog gemiddeld 425 reizigers per dag. Van hen zullen degenen van en naar Oosterbeek beter met de bus dan met NS kunnen gaan reizen. Van en naar Wolfheze is de bus echter geen alternatief.

Wij kunnen dan ook niet anders dan negatief adviseren op dit deel van de uitwerking. Wij horen graag van NS welke mogelijkheden er zijn om tot een beter resultaat te komen.

#### **B1.2 Zwolle - Nijmegen en Arnhem – Roosendaal,**

Het herstel van de breuk in de 'Ijssellijn', de Intercityverbinding Zwolle – Arnhem – Nijmegen – Roosendaal, vinden wij op zichzelf een goede ontwikkeling. Minder te spreken zijn wij over de ontwikkeling van de reistijd tussen het IJsselgebied en Nijmegen. In de adviesaanvraag wordt gesproken over een verlenging van de reistijd met 6 à 7 minuten. De reistijdverlengingen tussen Nijmegen en Zwolle variëren van 13 tot 15 minuten. Oorzaken zijn een langdurig stationnement in Arnhem en het rijden als stoptrein tussen Arnhem en Nijmegen. In de richting Nijmegen kunnen alert plannende reizigers dit tijdverlies tot 3 minuten beperken, maar dan moeten zij wel de moeite nemen om in Arnhem op een andere trein over te stappen. Wij achten dit buitenproportioneel en zien eigenlijk liever een andere oplossing.

Bij ongewijzigde dienstregeling op de Maaslijn betekent de gewijzigde dienstregeling van treinserie 3600 dat er in Nijmegen geen aansluiting meer is richting Roermond en omgekeerd. Ook dat vinden wij een nadeel.

Als pluspunt in de gewijzigde situatie zien wij dat zowel Intercity's als stoptreinen tussen Arnhem en Nijmegen een kwartierdienst gaan bieden. Arnhem Zuid en Nijmegen Lent krijgen daarmee de attractieve bediening die past bij een volwaardige voorstadshalte en voor Elst als groeistation vonden wij een herstel van de vroegere kwartierdienst al langer een 'must'.

De treinserie 3600 vertrekt 2 minuten eerder uit Zwolle en komt 1 minuut later in Zwolle aan. Wij zijn benieuwd naar de reden van het vroegere vertrek en de latere aankomst in Zwolle. De latere aankomst van de treinserie 3600 betekent dat de aansluiting op de IC's naar Groningen (aankomst -.14 / -.44, vertrek -.17 / -.47) krapper wordt. Wij hopen ervan uit te mogen gaan dat deze aansluiting ook in de praktijk goed blijft functioneren.

Wij begrijpen dat de werkzaamheden in Arnhem beperkingen opleggen aan het ontwerpen van een optimaal aanbod. Na opheffing van deze tijdelijke beperkingen, en na het verschuiven van een substantieel deel van het goederenvervoer van knooppunt Arnhem naar de Betuweroute, zou het goede uit de nu doorgevoerde wijzigingen behouden moeten blijven en zouden de minpunten zo veel mogelijk moeten worden weggenomen. In ons advies van 21 april j.l. over nadere wijzigingen in de basisuurpatronen 2009 hebben wij al aangegeven wat wij in deze regio onder 'het goede' verstaan.

## **B2. Utrecht Zuidzijde en consequenties treindienst**

Zoals wij reeds in eerdere adviezen aangaven, achten wij een kwartierdienst een passende bediening voor Randstadspoorhalte Utrecht Lunetten. Dit geeft een aanzet tot een betere bediening van Utrecht en zorgt ervoor dat de drukte op Utrecht centraal beter in de hand gehouden kan worden. Daarbij vinden wij het tevens belangrijk dat de rechtstreekse relatie Tiel – Utrecht Lunetten wordt hersteld (met het oog op de busverbindingen van daaruit naar belangrijke delen van Utrecht). In de toekomst kan ook gekeken worden naar aansluitingen via Bunnik en Overvecht in combinatie met bussen naar de Uithof. Wij ondersteunen uw capaciteitsaanvraag bij ProRail dus van harte.

## **B3. Werkzaamheden rond Houten**

Wij hebben begrip voor de tijdelijke vervanging van rail- door busvervoer tussen Houten en Houten Castellum. Wij vragen u te zorgen voor inzet van een lagevloerbus, zodat het vervoer voor zo veel mogelijk reizigers met een functiebeperking (daarover vallen uiteraard ook mensen met een kinderwagen) toegankelijk blijft.

## **B4. Toegevoegde treinen t.o.v. dienstregeling 2008**

De toevoeging van (vooral vroege en late) treinen maakt het OV attractiever en heeft dus onze warme instemming.

## **B5. Vakantiedienstregeling**

Het achterwege laten van een uitdunning tijdens de meivakantie bevordert de duidelijkheid van het vervoeraanbod. Daarover zijn wij dus positief.

Uit de adviesaanvraag blijkt echter ook, dat de uitdunning in de twee andere vakantieperiodes enkele (spits)treinseries treft die tot nu toe in de vakantieperiodes bleven rijden, te weten IC-serie 800 tussen Alkmaar en Schagen en IC-serie 1500 tussen Amersfoort en Deventer. Voor de betrokken reizigers betekent dit andere vertrektijden en/of een langere reistijd. Bovendien is speciaal voor de treinserie 1500 een nieuw perron in Deventer aangelegd (kosten: € 13 miljoen). Wij zouden graag willen weten wat de reden is om op deze trajecten treinen te schrappen, terwijl dit momenteel niet gebeurt. Het schrappen mag er niet toe leiden dat reizigers op deze IC-verbindingen geen zitplaats kunnen vinden. Ook moeten de reizigers op deze verbindingen op het uitvallen van reismogelijkheden extra worden geattendeerd.

## **B6. Bijzondere verkeersdagen**

Wij waarderen vanzelfsprekend de verbetering van de treindienst op 2<sup>de</sup> Kerstdag, 2<sup>de</sup> Paasdag

en 2<sup>de</sup> Pinksterdag, waarbij (net als nu al op Hemelvaartsdag) de zaterdagdienst zal worden gereden.

#### **B7. Capaciteitsverdeling in relatie tot Onderhoudsrooster**

Wij ondersteunen van harte de hernieuwde capaciteitsaanvraag van NS voor de treinen die in de dienstregeling 2007 als gevolg van de capaciteitstoewijzing t.b.v. het Onderhoudsrooster zijn geschrapt of zodanig zijn gewijzigd dat reistijden aanzienlijk zijn verlengd. In het capaciteitsverdelingsproces voor de dienstregeling 2007 is vorig jaar naar onze overtuiging onvoldoende ruimte geweest voor het zoeken van optimale oplossingen. Als oplossingsrichting denken wij in de eerste plaats aan maatwerk voor specifieke baanvakken en emplacementen. In de workshop over capaciteitsverdeling en spooronderhoud, die ProRail op 20 mei j.l. samen met één van de grote spooraanneemers voor het Locov organiseerde, kwam maatwerk naar voren als reële mogelijkheid om de nadelige gevolgen van het onderhoudsrooster voor de reizigers te verminderen. Wij vinden het van groot belang dat deze mogelijkheid beter wordt verkend en benut dan vorig jaar het geval was.

Uit de workshop is ons gebleken dat een deel van de ingeroosterde dagen alleen wordt gebruikt wanneer extra onderhoud nodig is. Deze 'optionele' onderhoudsdagen worden 8 weken tevoren ingepland. Onder die omstandigheden lijkt het ons op sommige enkelsporige lijnen bijvoorbeeld denkbaar om ritten die nu geschrapt zijn weer in de dienstregeling op te nemen, en deze met een bus uit te voeren op dagen waarop de aannemer de treinvrije periode werkelijk nodig heeft. Gezien de aanmeldingstermijn moet het mogelijk zijn, de reizigers hierover tijdig te informeren.

#### **B8. Instroom nieuwe Sprinters**

Wij zijn verheugd dat het langverwachte nieuwe stoptreinmaterieel in gebruik komt. Tot onze spijt betekent dit wel dat reizigers tijdens de rit niet meer van een wc gebruik kunnen maken. Wij adviseren NS hiermee voldoende rekening te houden bij de keuze van de treindiensten waarop dit materieel wordt ingezet en bij de voorzieningen die op de stations worden geboden.

### **C. Voorstellen voor wijzigingen waarover geen advies is gevraagd**

#### **C1. Intercitystop Harderwijk**

In Harderwijk wordt geijverd voor een Intercitystop. Er zijn twee argumenten die pleiten vóór zo'n stop:

- a) het verleiden van automobilisten uit de richting Zwolle tot een overstap op de trein en
- b) het bieden aan reizigers uit Harderwijk van een snelle verbinding met Amersfoort en Utrecht, als alternatief voor stoptreinserie 5600, die in de spits zeer druk bezet is.

De steeds langer wordende ochtendspitsfile op de A28 onderstreept het belang van het eerste argument. Met een goede P+R-voorziening in Harderwijk kan de trein hier een grotere bijdrage aan de bereikbaarheid van het centrum van het land leveren. Het tweede argument betekent niet alleen het ontlasten van een drukbezette treinserie, maar komt ook tegemoet aan klachten over de trager geworden verbinding met Utrecht, o.a. uit Harderwijk.

Nadeel van de extra IC-stop is het trager worden van de Intercity tussen Zwolle en Amersfoort. Dit nadeel zou kunnen worden beperkt door alleen de 'extra' Intercity's serie 12500 en 12700 (Rotterdam – Leeuwarden) een stop in Harderwijk te laten maken. Deze treinseries rijden alleen op maandag t/m vrijdag in de brede spits en op sommige uren in het weekend. De brede spits is ook de periode waarin de stop in Harderwijk de grootste toegevoegde waarde heeft. De dienstregeling van deze treinseries lijkt enige speling te hebben, maar zal mogelijk toch met een enkele minuut moeten worden aangepast. Ook zal zeker moeten zijn dat deze treinseries de beschikbare perronlengte van Harderwijk (9 á 10 bakken ICM) niet overschrijden. We zouden graag de mogelijkheden in een thema-overleg willen bespreken.

#### **C2. Derde trein Leeuwarden - Zwolle**

Volledigheidshalve verwijzen wij hier ook naar het voorstel van het ROCOV Fryslân (het Friese consumentenplatform) voor verbetering van het treinaanbod op de lijn Leeuwarden – Zwolle, waarbij door toevoeging van een derde treindienst alle stopstations in een regelmatige halfuurdienst worden bediend (met alle voordelen van dien voor de regionale trein- en

busaansluitingen). Dit voorstel betekent een belangrijke verdere verbetering ten opzichte van de spitsuurritten die in de huidige dienstregeling zijn opgenomen tussen Leeuwarden en Wolvega. Er is geen extra infrastructuur nodig, en het ROCOV-voorstel gaat uit van een efficiënte materieelinzet.

De consumentenorganisaties onderschrijven het belang van deze verbetering. Wij kwamen in het Locov van 15 mei j.l. met u overeen dat het voorstel zal worden besproken in het eerstvolgende thema-overleg over de dienstregeling.

### **C3. Vierde trein Groningen – Zwolle**

In uw besluit over de basisuurpatronen 2009 d.d. 4 april j.l. noemt u in paragraaf 7.2.2, in het kader van het Actieplan Groei op het Spoor, een studie naar een uitbreiding van de treindienst op het traject Groningen – Zwolle. Hierbij zou tweemaal per uur een Intercity gaan rijden en tweemaal per uur een Sprinter. In de adviesaanvraag over de uitwerking van de dienstregeling 2009 zien wij hierover niets terug. Wel hebben wij in de geplande spooropstelling voor station Zwolle een reservering gezien voor een IC-halfuurdienst en een Sprinter-halfuurdienst van/naar Groningen. Graag zouden wij worden geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. deze verbetering.

### **C4. Bediening Eijsden**

In de adviesaanvraag ontbreekt een paragraaf over de bediening van Eijsden. We willen NS eraan herinneren dat Eijsden tot het hoofdrailnet behoort en dat de proef van twee jaar afloopt in december van dit jaar. Wij zijn verheugd over de goede resultaten van de Intercitydienst Maastricht – Brussel, die nopen tot het permanent maken van deze treindienst, maar wij willen ook graag duidelijkheid over een oplossing voor de bediening van Eijsden. NS heeft aan de consumentenorganisaties destijds geen advies gevraagd over de gewijzigde bediening van Eijsden m.i.v. de jaardienstregeling 2007, in samenhang met de proef. Wanneer de proef verandert in een permanente situatie, houdt dit in dat NS de bediening van Eijsden definitief wil wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie (te weten de jaardienstregeling 2006). Wij verwachten hierover dan alsnog een adviesaanvraag. De omstandigheid dat NS de bediening van Eijsden sinds 1985 in samenwerking met de NMBS heeft uitgevoerd (in de vorm van een NMBS-treindienst) doet hier niets aan af.

### **C5. Versnelling IC-treinserie 1500 in beide richtingen**

De kortere reistijd naar Deventer (in te voeren vanaf 15 juni 2008) is een goede eerste stap naar het verbeteren van de aantrekkelijkheid van IC-treinserie 1500 Amsterdam - Deventer. Wij herinneren u aan ons advies van 21 april j.l., waarin wij voorstelden om de dienstregeling symmetrisch te maken. Door treinserie 1500 later uit Deventer te laten vertrekken, wordt ook de reistijd naar Hilversum en Amsterdam verkort en zijn tevens enkele verdere verbeteringen mogelijk (zie bovengenoemd advies).

### **C6. Het traject Zwolle - Utrecht**

Tot slot nogmaals onze zorgen over het traject Zwolle - Utrecht. Sinds de nieuwe dienstregeling zijn de vele (studerende) forensen geconfronteerd met flink langere reistijden. Wij vragen NS open te staan voor alternatieven om deze langere reistijden ongedaan te maken.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,



drs. G.B.M. Leers  
Voorzitter Locov