



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
NS Reizigers  
De heer B. Bakker  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Contactpersoon  
Arnoud Frerichs  
Datum  
14 maart 2017  
Ons kenmerk  
Locov 2017-71550  
Onderwerp  
Advies dienstregeling 2017

Doorkiesnummer  
070-4569556  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
CC/PA/TD-788

In uw brief van 31 januari 2017<sup>1</sup> vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de voorgenomen dienstregeling voor 2018, welke op 10 december 2017 moet ingaan. Wij adviseren u natuurlijk graag over de dienstregeling voor 2018 en volgen hierbij de indeling van de adviesaanvraag. Wij starten met een algemene overweging.

### **Algemeen**

Voorafgaand aan ons advies over de concrete uitwerking van de dienstregeling 2018 voelen wij de behoefte om enige algemene reflecties met u te delen. Deze betreffen de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de 'omgevingsschade' in de dienstregeling die de inpassing van 10-minutendiensten blijkt te veroorzaken.

Om met dat laatste te beginnen: de negatieve invloed op de kwaliteit van omringende treindiensten en aansluitingen valt ons ernstig tegen. Dit betreft vooral Sprinterdiensten. Op tal van plaatsen zijn reizigers meer dan tien minuten langer onderweg door verslechterde aansluitingen en door langdurig stilstaan op tussenstations. Vroegere kwartierdiensten worden steeds vaker of steeds sterker uit het lood getrokken. Hierdoor kunnen reizigers met langere wachttijden te maken krijgen. Daarnaast worden aansluitingen op het omringend OV bemoeilijkt. In onze optiek past dit niet bij het beeld van Hoogwaardig OV, zoals dat in de diverse regio's steeds meer wordt ingericht. Voor HOV in het regionaal vervoer hanteren de concessieverleners kwaliteitscriteria, onder meer ten aanzien van snelheid, dienstregeling en connectiviteit in het vervoernetwerk. Dergelijke normen lijken normen voor Sprinters niet bestaand of anders rekbaar bij inpassing van een Intercity-tienminutendienst.

---

<sup>1</sup> CC/PA/TD-788 Adviesaanvraag dienstregeling 2018

Bezoekadres secretariaat  
Plesmanweg1-6  
2596 JG DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20901  
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 inpassen van een strakke tienminutendienst in een dicht vertakt netwerk dat verder geheel op een kwartierstramien is gebaseerd, lokt dergelijke inpassingproblemen uit. Althans wanneer het ontwerp van de infrastructuur niet in een goede co-existentie voorziet. In de dienstregeling 2017 zagen wij ook al op meerdere plaatsen dat Sprinterdiensten de sluitpost werden van een puzzel die niet goed paste. In de ontwerpuitgangspunten voor toekomstige dienstregelingen heeft de kwaliteit van Sprinternetwerken blijkbaar een lagere prioriteit dan die van lange-afstandsverbindingen. Wij plaatsen daar grote vraagtekens bij. De groeiopgave voor het OV zit in de eerste plaats in de agglomeratieve netwerken. Daar is de mobiliteit het meest intensief en is de mobiliteitsgroei het grootst. Daar zit ook de meeste ruimte en noodzaak tot groei van het OV-aandeel in de mobiliteit. Dit pleit voor een andere benadering waarin de kwaliteit van agglomeratieve netwerken niet ondergeschikt maar nevensgeschikt is aan die van het Intercitynet. Anders werkt u ook in de hand dat de roep om extra stopplaatsen voor Intercity's verder zal toenemen.

Wij begrijpen dat verbeteringen niet altijd mogelijk zijn zonder dat er ergens reizigers op achteruitgaan. En wij willen graag dat u stappen blijft maken met beter en meer spoorvervoer voor steeds meer reizigers. Maar er is een grens aan het accepteren van relatief grote verslechtingen voor kleinere groepen reizigers, bij het tot stand brengen van relatief kleine verbeteringen voor een grote groep reizigers. Met deze overwegingen willen wij u het signaal geven dat voor ons deze grens is bereikt. Wij denken dat een heroriëntatie verstandig zou zijn:

- op de manier waarop het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt ingevuld;
- op de manier waarop kwaliteitscriteria worden gehanteerd bij netwerk- en dienstregelingontwikkeling en;
- op de manier waarop toekomstige behoeften aan infracapaciteit in beeld worden gebracht.

Want ook de mogelijkheden van de infrastructuur en de bij aanpassing hiervan gemaakte keuzes voor de toekomst spelen een rol in de problematiek die wij nu zien. Wij wisselen hierover in het Locov graag van gedachten met u, ProRail en het ministerie van IenM.

### **Corridor Amsterdam – Eindhoven en uitstralingseffecten**

De belangrijkste verandering in het dienstregelingontwerp 2018 is de tienminutendienst van de Intercity's tussen Amsterdam Sloterdijk en Eindhoven en – in één richting tijdens de spitsuren – van de Sprinters tussen Utrecht en Houten Castellum. De positieve effecten voor de reiziger zijn een iets kortere gemiddelde wachttijd (van 2,5 minuut ten opzichte van de eerdere kwartierdiensten) en een groter plaatsaanbod (vooropgesteld dat u op deze treindiensten ook meer materieelcapaciteit gaat inzetten). Tevens ontstaat een directe IC-verbinding tussen Enkhuizen/Hoorn en de richting Utrecht. Gezien de omvang van de doorgaande reizigersstromen over Amsterdam Centraal heen bestaat er eigenlijk een aanmerkelijk grotere behoefte aan een rechtstreekse verbinding tussen de richtingen Haarlem en Utrecht dan tussen Hoorn en Utrecht. Het verschil is een factor 2. Wij vinden het jammer dat de keuze van de lijnvoering niet wordt bepaald door de behoefte in de vervoersmarkt maar door logistieke overwegingen.

Wij zien dat de inrichting van een strakke tienminutendienst bij de Intercity's op het centrale deel van de A2-corridor veel negatieve uitstralingseffecten heeft. Dat geldt vooral voor Sprinterdiensten, maar ook bij Intercity's in het verlengde van

het tienminutendienst-traject. Deze effecten bestaan uit onregelmatig(er) wordende intervallen, verslechterde aansluitingen en langere rijtijden. Wij zetten deze gevolgen hieronder op een rij:

- a. Buiten de spits 12-13 minuten langere reistijd tussen Enkhuizen t/m Hoorn Kersenboogerd en richting Alkmaar door 16, respectievelijk 18 minuten overstaptijd in Hoorn.
- b. Buiten de spits 13 minuten langere reistijd tussen Enkhuizen t/m Hoogkarspel en Purmerend/Zaandam door 26 minuten overstaptijd in Hoorn.
- c. De voorheen (vrijwel) regelmatige kwartierdienst van de Intercity Amsterdam – Alkmaar trekt scheef naar een 11/19-minutendienst (in Alkmaar een 13-/17-minutendienst). Het alternatief, een lange wachttijd in Amsterdam Centraal bij de overgang tussen de 10- en 15-minutendienst, is voor de doorgaande reizigers nog minder aantrekkelijk.
- d. Vier minuten langere reistijd tussen regio Amsterdam en Krommenie-Assendelft/Uitgeest voor de helft van de treinen, omdat de Sprinter Rhenen – Utrecht – Amsterdam – Uitgeest in Wormerveer blijft stilstaan voor een inhalende Intercity.
- e. Vijf maal per dag (niet in spitsuren) 18 minuten langere reistijd tussen de Sprinterstations aan de Zaanlijn en aan de Utrechtlijn door buiten patroon rijden van de Sprinter 4000 tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer, omdat anders de ICE alleen met een langere rijtijd inpasbaar is.
- f. Vijf maal per dag (buiten de spitsuren) 11-12 minuten langere reistijd met de Sprinter tussen Amsterdam (stations t/m Duivendrecht) en Breukelen/Woerden/Gouda t/m Rotterdam Alexander door langdurige stilstand in Amsterdam Bijlmer, om dezelfde reden als bij (e).
- g. Drie tot vier minuten langere reistijd tussen Tiel en Utrecht door stilstaan in Geldermalsen.
- h. 20 minuten langere reistijd tussen de westelijke en de oostelijke Betuwe/Arnhem doordat de NS-Sprinter in Tiel niet meer aansluit op de stoptrein van Arriva (overstaptijd in Tiel 24 resp. 25 minuten). Wel gaan met deze wijziging de in 2017 fors langer geworden overstaptijden in Geldermalsen tussen de richtingen Tiel en 's-Hertogenbosch omlaag tot beneden hun oorspronkelijke duur.
- i. Verder afglijden van de regelmatige intervallen van de Sprinter Utrecht – Geldermalsen: van de regelmatige kwartierdienst die in 2016 nog werd geboden via een 13/17-interval in 2017 naar een 11/19-minutendienst in 2018.
- j. De kwartierdienst van de Intercity Eindhoven – Roermond – Sittard is in 2017 scheefgetrokken tot ongeveer een 10/20-minutendienst, vooruitlopend op de 10-minutendienst ten noorden van Eindhoven. Als gevolg hiervan zijn ook de aansluitingen van de Maastrichtse Intercity in Eindhoven verslechterd. Dit heeft tot een circa 15 minuten langere reistijd tussen Maastricht en Tilburg/Breda geleid (in 2018 gaat daar 5 minuten vanaf). De overstaptijd tussen de Maastrichtse Intercity en de Sprinter richting Tilburg Universiteit is hierdoor van 4 naar 23 minuten gegaan, met als gevolg dat de snelste reisroute nu met een omweg via 's-Hertogenbosch voert en 15 minuten langer duurt.

In het voorgaande zijn wij ingegaan op de paragrafen 2.1 en 2.2 uit uw adviesaanvraag. Hieronder volgen onze verdere opmerkingen en adviezen met betrekking tot de paragrafen 2.3, 2.4 en 2.5.

### Paragraaf 2.3: Versnelling ICE in daluren

De inpassing van de 10-minuten-Intercitydienst dwingt tot een keuze uit twee kwaden voor verschillende groepen reizigers. Óf de ICE-reizigers tussen Amsterdam en Utrecht krijgen een 5 minuten langere reistijd. Óf groepen Sprinterreizigers tussen Zaanstreek, Amsterdam en Breukelen/Woerden/Gouda/Randstad-zuidvleugel krijgen op de vijf ICE-tijdstippen een 11 tot 18 minuten langere reistijd en soms een extra overstap. Wij adviseren negatief over uw voornemen om te kiezen voor de ICE-reizigers. Bij de Sprinterreizigers gaat het om een veel grotere verlenging van de reistijd. Deze verlenging komt in verhouding tot de gemiddelde reistijden in de Randstad bovendien harder aan, dan de vijf minuten extra op een reistijd van veelal meer dan twee uur voor de ICE-reizigers. De ongewenste langere rijtijd van de ICE zal – met dank aan PHS – voor lief moeten worden genomen. Dit in afwachting van een betere oplossing die er hoe dan ook dient te komen.

### Paragraaf 2.4: 7x24-uursuitwerking

Wij adviseren positief over uw keuze om op de uren waarop de Intercity's niet zes maal per uur rijden, de tijden van sommige treindiensten enigszins aan te passen teneinde op die momenten regelmatige 15-minutendiensten te bieden. Dit roept overigens de vraag op of een soortgelijke aanpassing bij de Sprinters, dat wil zeggen het aanbieden van een regelmatige kwartierdienst tussen Utrecht en Geldermalsen buiten de spitsuren, gedurende deze tijdvakken een oplossing zou kunnen zijn voor een of meer van de eerdergenoemde nadelen die wij hierboven bij (g), (h) en (i) hebben genoemd.

Wij hebben veel waardering voor een aantal mooie frequentieverbeteringen die u in de daluren wilt doorvoeren. Dit betreft het rijden van vier in plaats van twee Intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam op zondag en het verlengen van de perioden met een kwartierdienst op de Intercitycorridors tussen Eindhoven/Nijmegen, Utrecht en Amsterdam/Schiphol op maandag - zaterdag in de avond of op zondagochtend. Een positieve ontwikkeling is ook de betere bediening van Den Helder. De extra treinen in de spits geven meer reismogelijkheden en betekenen hopelijk ook dat er minder klachten over drukke treinen op dit traject zullen zijn. Het is ook mooi dat er in de avond een latere reismogelijkheid naar Den Helder komt doordat de laatste Sprinter niet meer eindigt in Heerhugowaard. Ons advies hierover is positief.

Wij adviseren positief over de optimalisering in de avond van de dienstregeling tussen Sittard en Heerlen. De rechtstreekse Intercity's tussen Eindhoven en Heerlen blijven één tot twee uur langer rijden en in de uren daarna. De frequentie van de Intercitypendel Sittard – Heerlen wordt, gezien de beperkte meerwaarde, teruggebracht tot éénmaal per uur. Op uw toekomstige ontheffingsverzoek inzake de bedieningsverplichting in de avond op dit traject zullen wij positief adviseren.

Wij waarderen het dat u hebt gelet op de bereikbaarheid van Schiphol vanuit de regio voor personeel dat daar op een vroeg tijdstip zijn dienst moet beginnen. Over het startmoment van vroege treindiensten geven wij u graag nog enkele detailadviezen mee:

- De eerste reismogelijkheid van Alkmaar naar Schiphol is onprettig: eerst om 4.49 met de Sprinter richting Haarlem tot Uitgeest, daar 14 minuten wachten op de Sprinter naar Zaandam en vervolgens overstappen op de Sprinter naar Schiphol. Het zou voor deze vroege werkers beter zijn als de

- eerste Zaanlijn-Sprinter (4019) op alle dagen, dus ook op maandag-vrijdag, om 5.02 in Alkmaar kan starten.
- In het herroepen deel van de adviesaanvraag m.b.t. de Kennemerlijn stonden enkele welkome uitbreidingen op zaterdag- en zondagochtend van Alkmaar naar Schiphol. In het addendum zien wij deze niet meer terug. Wij zouden het jammer vinden als deze uitbreidingen niet doorgaan. Het betreft het starten van een aantal Sprinters in Alkmaar in plaats van Uitgeest: op zaterdag de treinen 4023 en 4025 en op zondag de treinen 4814, 4818 en 4822.
  - Als u de aansluiting in Hoorn vanuit Enkhuizen richting Alkmaar voortaan alleen toevertrouwt aan de toegevoegde spits-Intercity's Enkhuizen – Amsterdam, zou u daaruit ook de consequentie moeten trekken om trein 4525 in Enkhuizen te laten starten.

#### Paragraaf 2.5.1: West-Friesland

Advies inzake het door ons onder (a) genoemde knelpunt:

Wij achten de overstap tussen de richtingen Enkhuizen en Alkmaar ook buiten de spits te belangrijk om op te geven. Slechts de toegevoegde spits-Intercity's bieden deze overstap nog, en deze behoren helaas tot de vaakst geschrapte treindiensten van NS. Wij denken dat het een minder slechte oplossing zou kunnen zijn om de Sprinter Hoorn – Alkmaar – Haarlem – Amsterdam te knippen in Alkmaar. Het deel Hoorn – Alkmaar moet dan een kwartier verschuiven, zodat de aansluitingen in Hoorn (richting Enkhuizen maar ook richting Purmerend) behouden blijven. Ook kan zo een vlotte overstapmogelijkheid in Heerhugowaard tussen de richtingen Hoorn en Den Helder worden gerealiseerd. Deze is zeer gewenst. De lange overstaptijd verplaatst zich dan wel naar Alkmaar, voor de relaties tussen Heiloo/Uitgeest/Heemskerk/Beverwijk en de richting Hoorn. De grotendeels geschrapte Intercity Alkmaar – Haarlem zou hierin in hoge mate kunnen hebben voorzien, maar deze rijdt nog slechts enkele spitsritten in één richting. Op de overige tijden zou in ons voorstel het pad van deze geschrapte intercity tussen Alkmaar en Uitgeest benut kunnen worden voor een koppeling tussen de Sprinterpendel Hoorn – Alkmaar en de Sprinter Uitgeest – Amsterdam – Gouda – Rotterdam.

Wij beseffen dat dit meer bakkilometers en een gecompliceerdere logistieke operatie betekent vanwege de beperkte perronlengte in Obdam en de benodigde treincapaciteit ten zuiden van Uitgeest. Een flinke uitbreiding van de exploitatieperiode van de intercity Alkmaar – Haarlem in twee richtingen zou hiervoor een betere oplossing zijn – ook voor de reizigers op de Kennemerlijn!

Advies inzake de door ons onder (b) en (c) genoemde knelpunten:

Wij stellen voor om de Intercity Enkhuizen – Heerlen een stop in Zaandam te geven. Hierdoor kan het aantal reizigers dat last heeft van de bij b en c genoemde verslechtingen worden verminderd. De 10-minuten-Intercitydienst wordt dan geboden tussen Eindhoven en Zaandam. Dit verbetert meteen de duidelijkheid van het aanbod voor de reizigers op deze route. Iedere Intercity uit de richting Utrecht stopt dan in Zaandam, in plaats van dat één op de drie Intercity's Zaandam passeert zonder er te stoppen. De ruimte voor de extra stop lijkt ons ruim aanwezig, omdat deze Intercity straks zeven minuten blijft stilstaan in Hoorn. De consequentie is wel dat de reistijd tussen Hoorn en Amsterdam met enkele minuten zal toenemen. Voor reizigers van/naar stations ten oosten van Hoorn is er geen verandering. De extra stop in Zaandam is wellicht niet inpasbaar bij de toegevoegde Intercity's in de spits tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal, omdat deze minder speling in hun rijpad hebben. Naar onze mening

wegen de voordelen van de stop in Zaandam ruimschoots op tegen deze twee minpunten.

Paragraaf 2.5.3: verbeterde overstap Haarlem - Utrecht v.v.

Er komen zes in plaats van vier reismogelijkheden per uur beschikbaar. Dat is positief. De overstapmogelijkheden krijgen wel een grilliger patroon, met overstaptijden die uiteenlopen tussen vijf en tien minuten (richting Haarlem vier tot elf minuten) en reistijden die soms iets langer zijn (zeker t.o.v. 2016) en soms iets korter. De formeel bestaande aansluitingen met korte overstaptijden van en naar treinen op spoor 1 in Amsterdam Centraal zijn in de praktijk trouwens niet altijd haalbaar. Dit vanwege de excentrische ligging van dit perron en de tegengestelde reizigersstromen van en naar de toegang (in een ruimte die in een recent verleden nog verder is beperkt door de kolommen van het erboven gebouwde hotel). Bij treinen op spoor 2 hebben reizigers dit meer in de hand door zo veel mogelijk het 'oostelijke' deel van de trein op te zoeken.

Paragraaf 2.5.4: Utrecht

Wij adviseren positief over de verbetering van de aansluiting 's avonds in Breukelen tussen de Sprinters richting Amsterdam Centraal en richting Utrecht/Rhenen, en ook over het langer doorrijden van de doorgaande Sprinter Utrecht – Amsterdam – Uitgeest.

Wij hebben met u gesproken over mogelijkheden om een goede overstap in Tiel te behouden. Een oplossing zou aan Arriva- of aan NS-zijde gezocht kunnen worden. Een verschuiving van de tijden van de treindienst van Arriva zou betekenen dat de naar Arnhem doorrijdende treinen niet meer inpasbaar zijn tussen Elst en Arnhem. Dit zou voor een aanzienlijk deel van de gebruikers van deze treindienst extra reistijd en ongemak betekenen (overstap met trappenlopen en extra uit- en inchecken). Hiervoor bestaat geen steun bij het Rocov Gelderland (dat over zo'n wijziging zou moeten adviseren). Een door u genoemde mogelijkheid aan NS-zijde is het verwisselen van de Sprinterdiensten richting Tiel en 's-Hertogenbosch in het dienstregelingpatroon. Daarmee zou tevens enigszins tegemoet worden gekomen aan een veel gehoorde klacht over de dienstregeling 2017, te weten de sterk verslechterde overstap in 's-Hertogenbosch tussen de Sprinters richting Utrecht en Tilburg (Universiteit). Deze overstaptijd kan mogelijk tot ongeveer een kwartier worden bekort. U gaf hierbij reeds aan dat deze oplossing tot een conflict leidt op het enkelsporige traject tussen Wadenoijen en Tiel. De treinen tussen Wadenoijen en Geldermalsen moeten op halve snelheid rijden om niet tegen een rood sein aan te lopen. Dit zou betekenen dat de reistijd tussen Tiel en Utrecht niet drie, maar zes to zeven minuten toeneemt ten opzichte van nu. Dit alternatief heeft de voorkeur van Rocov Gelderland. Het aantal overstappers in Tiel is weliswaar ongeveer de helft van het aantal reizigers tussen Tiel en Utrecht, maar per saldo is het aantal reizigersverliesuren door slechte aansluitingen of het langzaam rijden bij dit alternatief kleiner dan bij de uitwerking uit de adviesaanvraag. Wij steunen deze redenering en de bijbehorende voorkeur. Dit mede omdat het een verbetering betekent voor de overstappers in 's-Hertogenbosch tussen de Sprinters richting Utrecht en Tilburg. Deze groep reizigers is in 2017 zwaar getroffen.

Wij adviseren derhalve negatief over het voornemen in uw adviesaanvraag en positief over het alternatief met de in tijd verwisselde trajecten Geldermalsen – Tiel en Geldermalsen – 's-Hertogenbosch. Dit echter zonder veel enthousiasme. Bij de forenzen uit Tiel zal het dagelijks langzaam rijden en stilstaan in Geldermalsen en op het traject naar Tiel dezelfde gevoelens oproepen als bij de

automobilist die dezelfde verschijnselen op de weg ondergaat. Dit zal uiteindelijk ook een aantal treinreizigers doen afhaken.

#### Paragraaf 2.5.5: 's-Hertogenbosch

De sterk verslechterde bereikbaarheid van Tilburg Universiteit vanaf de dienstregeling 2017 heeft veel klachten opgeleverd. Dit ondanks het feit dat op dit station in oostelijke richting vier Sprinters per uur stoppen. Deze Sprinters zijn echter bijzonder slecht over het uur gespreid, met een 5/25-minuteninterval. Ingeval het niet lukt om de aansluitingen van de Sprinter in 's-Hertogenbosch tussen de richtingen Tilburg en Utrecht te verbeteren (zie ook hierboven bij 2.5.4), adviseren wij u de mogelijkheid te onderzoeken van een stop van de Intercity Zwolle – Roosendaal in Tilburg Universiteit. Deze biedt wel goede aansluitingen in 's-Hertogenbosch.

#### Paragraaf 2.5.6: Eindhoven

De aansluitingen in Eindhoven laten meer te wensen over, dan op grond van de treinfrequenties op aansluitende trajecten verwacht zou mogen worden. Een belangrijke oorzaak ligt in de scheve verdeling over het uur op de trajecten richting Zuid-Limburg en Tilburg. Dit probleem heeft in 2017 de kop opgestoken en het wordt in 2018 nauwelijks beter. De overstaptijd tussen de Intercity's richting Maastricht en richting Breda wordt wat korter dan in 2017 (12 in plaats van 16 minuten), maar die tussen de richtingen Heerlen en Breda aanzienlijk langer (23 in plaats van vijf minuten). De overstaptijd vanuit Maastricht naar Tilburg Universiteit is 19 minuten. Dit was vier minuten tot 2016. Omreizen via 's-Hertogenbosch is nu de minst trage reisroute geworden. Wij adviseren u te zoeken naar mogelijkheden om de aansluitingen in Eindhoven te verbeteren.

#### Paragraaf 2.5.7: Limburg

Ten opzichte van 2017 leidt de gewijzigde tijdligging van de Intercity's naar Maastricht en Heerlen tot een zeer onregelmatige spreiding over het uur van de treinen tussen Sittard en Heerlen en tussen Sittard en Maastricht. Verder verliest Zuid-Limburg (Heerlen) zijn rechtstreekse verbinding met Schiphol ten gunste van Noord-Limburg (Venlo). Het aantal instappers op de Intercitystations aan de Heerlense tak is echter veel groter dan het aantal instappers op de Venlose tak. Wij vinden het een ongewenste ontwikkeling dat u het bereik van overstapvrije verbindingen met Schiphol in de landsdelen verkleint. Dit gebeurde in de dienstregeling 2017 ook al in Zeeland en het westen van Noord-Brabant. Midden- en Zuid-Limburg zouden beter af zijn met het in stand houden van de huidige Intercityrelaties en tijdligging. Dit dient echter niet ten koste te gaan van de aansluitingen in Venlo, die in 2017 tot ons genoegen juist zijn verbeterd. Ons advies luidt dan ook om de huidige praktijk te continueren waarbij de Intercity Schiphol – Limburg bestaat uit treindelen van/naar Heerlen en Venlo die in Eindhoven worden gecombineerd/gesplitst. Deze opzet betekent ook een minder krappe keertijd in Heerlen en Venlo, en daarmee een betrouwbaardere uitvoering van deze lange Intercitydienst. De toegevoegde intercity van/naar Enkhuizen zal dan in Eindhoven eindigen. De beste oplossing vinden wij nog steeds een herstel van de Intercity Den Haag – Venlo, als doorgaande trein te verlengen naar Düsseldorf. Wij vinden het belangrijk dat de daartoe te nemen concrete stappen zo spoedig mogelijk worden gezet.

#### **Sprinter Almere-Utrecht**

De verbinding Almere – Utrecht is in 2017 flink getroffen met een zes minuten langere reistijd overdag, 14 minuten langere reistijd 's avonds en verlies van de stop in Utrecht Overvecht. Het terugbrengen van de stop in Overvecht in één

richting is een halfslachtige pleister op de wond. Het is onduidelijk voor de reizigers, maar beter dan niets.

Verbetering van de situatie is, zoals u schrijft, afhankelijk van de wijziging van Naarden-Bussum in een halte zonder zijsporen. Dit project blijkt vertraging op te lopen. Wij hebben begrepen dat deze infrastructuurwijziging één minuut rijtijdwinst oplevert, die essentieel is in verband met de overkruisende treinbewegingen in Hilversum. Wij adviseren u samen met ProRail kritisch te kijken naar de factoren die maken dat deze overkruising zo'n groot beslag op de infracapaciteit legt. Daarbij adviseren wij u te zoeken naar mogelijkheden, misschien ook buiten de geijkte denkpatronen, om de benodigde minuut vrij te spelen zonder afhankelijk te zijn van de emplacementswijziging in Naarden-Bussum.

### **Zeeland**

Wij zijn blij met de toevoeging van de spits-intercity's tussen Vlissingen en Roosendaal, waarmee u een voorstel uit ons advies over de dienstregeling 2017 overneemt. Wij adviseren dus positief. Wat ons betreft zou deze verbetering, die geen wijzigingen met zich meebrengt ten noorden van Roosendaal, reeds tijdens de lopende dienstregeling mogen worden doorgevoerd.

De overstap in Roosendaal tussen de treinen Vlissingen – Amsterdam en de Intercity's naar en vanuit de richting Zwolle blijkt in de praktijk regelmatig te kort. Als de treinen op tijd rijden en recht tegenover elkaar aan het perron staan is sprake van een prima aansluiting. Maar in de helft van gevallen staan de treinen in Roosendaal niet tegenover elkaar, maar aan verschillende secties van het perron. Dit betekent in de praktijk dat een forse afstand snel overbrugd moet worden om de aansluiting te halen. Voor ouderen en mensen met bagage is dit problematisch. De perronopstelling in Roosendaal is niet gemakkelijk te verbeteren, omdat de treinen van en naar Vlissingen gelijktijdig in het station staan en de tegenoverliggende perronsecties ook beide in gebruik zijn. Wij adviseren de overstaptijd enigszins te verlengen door de Intercity uit Zwolle iets eerder te laten aankomen en iets later te laten vertrekken. Wij denken dat dit mogelijk is, omdat de stationnementtijd van deze Intercity in Breda met vijf minuten erg ruim is. Gezien de krappe aansluiting in Roosendaal lijkt deze lange stationnementtijd in Breda ons niet alleen nodeloos, maar ook ongewenst. Wij vragen u hierbij tevens te zorgen voor een goede overstap tussen de Intercity van/naar Zwolle en de Intercity van/naar Brussel.

Wij blijven graag, ook via uw en onze regionale vertegenwoordigers, met u in gesprek om de treinverbinding van en naar Zeeland naast bovengenoemde punten verder te verbeteren en een goed toekomstperspectief te geven. Daarbij betrekken we ook graag de concrete verbeterwensen die voortkomen uit ontwikkelingen die bij vorige dienstregelingveranderingen voor Zeeland ongunstig hebben uitgepakt. Hierbij gaat het om:

- het verkorten van de telkens langer geworden reistijd naar de Randstad en de lange stilstand in Roosendaal;
- de ongunstige overstap op/van de Intercity direct in Rotterdam;
- de overstapvrije verbinding met Schiphol, waaraan meer behoefte is dan aan een verbinding met Haarlem;
- een verbetering van de verslechterde verbinding vanuit Utrecht later op de avond;
- en een adequate oplossing voor de verbinding met Antwerpen na het verdwijnen van de IC Amsterdam – Brussel uit Roosendaal. Zie voor dit laatste ook verderop bij het onderdeel internationaal.



## **Meppel-Leeuwarden**

Wij zijn verheugd dat, nu de knelpunten in de energievoorziening worden opgelost, het eindelijk zo ver is dat ook op de Leeuwarder lijn op maandag t/m vrijdag het viertreinenmodel kan worden ingevoerd. De uitwerking geeft ons geen aanleiding tot opmerkingen, zodat ons advies positief is.

## **Twente**

Net als in Noord-Holland en Utrecht dreigen ook hier de gebruikers van Sprinterdiensten het kind van de rekening te worden, bij het doorvoeren van een op zichzelf wellicht mooie productverbetering. In dit geval gaat het om een productverbetering bij een andere vervoerder in opdracht van een andere concessieverlener. Dat maakt de situatie vanuit reizigersoptiek echter niet wezenlijk anders, uitgezonderd het helaas nog steeds bestaande ongerief van apart in- en uitchecken per vervoerder.

De inmiddels bekend geworden vertraging bij de oplossing van het capaciteitsknelpunt Zwolle, hoe ongelukkig ook, scheidt wel meer tijd om tot een beter model te komen voor de bediening van Twente door NS en andere vervoerders. Wellicht is het dan tevens mogelijk om een betere oplossing te vinden voor de aansluiting van de nieuwe treindienst Hengelo – Bielefeld op de Intercity's van en naar de Randstad. Deze wordt nu op een paar minuten na gemist. Wij adviseren voor het bedieningsmodel van Twente dan ook een integrale benadering waarin reizigersbelangen leidend dienen te zijn. Oplossingen over concessiegrenzen heen zouden hierbij ook in aanmerking moeten kunnen komen, al of niet met compensatie-afspraken als de baten en lasten onevenwichtig neerslaan bij de vervoerders. Dit advies is uiteraard ook gericht aan andere partijen dan NS, en bij het zoeken van een betere oplossing dienen ook het Rocov Twente en het Rocov Overijssel betrokken te worden.

## **Internationaal**

### *Versnelling Intercity Amsterdam Centraal – Brussel*

Met de verlegging van 12 van de 16 Intercitytreinen Amsterdam – Brussel naar de HSL en alle 16 treinen via Breda geeft u grotendeels uitvoering aan een voornemen, waarover wij al eerder positief hebben geadviseerd. De IC-verbinding tussen Amsterdam/Schiphol en België wordt hiermee minder traag. Hetzelfde geldt voor de verbinding tussen Breda en België. Tussen Antwerpen en Brussel blijft de trein helaas nog wel ongewenst langzaam. Dit vooral door de bediening van Brussels Airport. Wij blijven ons met onze collega's van TreinTramBus inzetten om ook hierin een verbetering te bereiken. Wij voelen ons daarbij gesteund door de intentie-overeenkomst die staatssecretaris Dijksma en de Belgische minister Bellot op 21 juni 2016 tijdens de Spoortop in Rotterdam hebben ondertekend. Tot deze intenties behoort ook een versnelling van deze treindienst in België.

De bediening, eenmaal per vier uur, van Den Haag in plaats van Amsterdam is een compromisoplossing die, vanuit een breder dan Haags belang, niet onze voorkeur heeft. Het aantal reizigers van/naar Amsterdam is veel groter dan dat van/naar Den Haag, zeker in het marktsegment dat de Intercity prefereert boven de Thalys. Een uurdienst met af en toe een gat van twee uur waarin een overstapalternatief bestaat vormt geen duidelijk aanbod voor de reizigers en doet afbreuk aan de attractiviteit van de verbinding als geheel. Voor Den Haag is een rechtstreekse trein om de vier uur weinig meer dan een doekje voor het bloeden. Daarnaast wordt de dienstuitvoering kwetsbaarder voor vertraging en rituitval en wordt minder materieel vrijgespeeld waaraan elders eigenlijk meer behoefte bestaat. Het is ons bekend dat deze compromisoplossing ook niet uw voorkeur

heeft en dat u niet de mogelijkheid heeft om een andere beslissing te nemen. Onze opvatting hierover willen wij in het advies over deze wijziging echter niet achterwege laten.

Een aspect waarbij wel handelingsruimte bestaat is de keuze van begin- en eindmomenten van de treindienst. In de conceptdienstregeling staan 16 treinparen die de volledige route afleggen. Dit heeft tot gevolg dat de eerste aankomst in Antwerpen en Brussel vanuit Breda te laat valt (Breda 7.43, Antwerpen C 8.15, Brussels Airport 8.49) en de laatste reismogelijkheid vanuit België naar Breda te vroeg (Brussel Zuid 20.45, Antwerpen C 21.45, Breda 22.19). Wij adviseren u, mede namens TreinTramBus, ons voorstel in overweging te nemen om 15 volledige treinparen te rijden en twee gedeeltelijke ritten per richting. Wij verwachten dat dit beter tegemoetkomt aan de wensen van reizigers aan beide zijden van de grens. In dit voorstel wordt 's morgens vroeg vanaf Breda (of een eerder station in Nederland) een trein richting Brussel toegevoegd en 's avonds een trein vanaf Brussel die in ieder geval tot Breda rijdt. Ter compensatie rijdt dan de eerste trein naar Amsterdam vanaf Antwerpen Berchem in plaats van Brussel en de laatste trein uit Amsterdam niet verder dan Antwerpen Berchem (waar dan nog een aansluitende reismogelijkheid naar Brussel bestaat).

De integratie van de IC Amsterdam - Brussel met één van de IC direct-treinen tussen Amsterdam en Rotterdam betekent dat in ieder geval op een aantal momenten met langere treinen zal moeten worden gereden. De capaciteit in de tweede klasse in de tussenritten Amsterdam – Rotterdam van de IC direct is op drukke tijdstippen nu al nauwelijks toereikend. Wij adviseren u de nodige maatregelen te nemen ten aanzien van de uitbreiding van de treincapaciteit. Wij horen graag wat uw voornemens zijn.

Het verleggen van de IC Amsterdam – Brussel via Breda vergroot de urgentie van de maatregelen om de dienstuitvoering op de HSL betrouwbaarder te maken. Bijvoorbeeld het plaatsen van windschermen op de brug over het Hollandsch Diep en meer ruimte om bij harde wind een snelheidsbeperking toe te passen in plaats van het treinverkeer stil te leggen. Wij horen graag van u welke maatregelen in december gerealiseerd zullen zijn. Ook vernemen wij graag welke bijsturingsmaatregelen worden gespecificeerd om bij een stremming op de HSL de Intercityverbinding tussen de Randstad en België in stand te houden.

#### Roosendaal – Antwerpen

Het verleggen van de IC Amsterdam – Brussel via Breda laat tussen Roosendaal en Antwerpen alleen een trage stoptrein-uurdienst over. Deze sluit sinds de dienstregeling 2017 ook nog slecht aan op de treinen van en naar Bergen op Zoom en Zeeland. De overstaptijd is 24 à 25 minuten.

De afgelopen jaren hebben wij regelmatig met u gesproken over de mogelijkheden tot verbetering van deze verbinding, waarvoor uiteraard de medewerking van uw samenwerkingspartner NMBS vereist is. Een mogelijkheid die nog wordt onderzocht is het verlengen tot Roosendaal van een tweede stoptreindienst op het andere halfuur. De NMBS wil deze in ieder geval op het Belgische deel tijdelijk inleggen t.b.v. de bereikbaarheid van Antwerpen tijdens grootschalige wegwerkzaamheden. Ook als blijkt dat het doortrekken van deze tweede langzame stoptrein naar Roosendaal inderdaad mogelijk is, zal dit slechts een tijdelijke oplossing zijn. Wij adviseren u daarom om samen met de NMBS een concreet verbeterplan te maken met een houdbare oplossing voor de toekomst.

Van de – nog onzekere – uitbreiding met een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen bestaat een conceptuitwerking. Daaruit blijkt dat de tweede trein niet leidt tot betere aansluitingen in Roosendaal. De overstaptijd op/van de Intercity richting Vlissingen wordt dan 29 minuten, op/van de Intercity richting Dordrecht 24 minuten en op/van de intercity richting Breda 20 minuten (de laatstgenoemde aansluiting wordt uiteraard wel van minder belang). Wij adviseren de 'achterlichtaansluiting' tussen de Zeeuwse lijn en de NMBS-stoptrein te voorkomen door de laatste een wat latere vertrektijd en eerdere aankomsttijd in Roosendaal te geven. Dat moet kunnen omdat deze trein nu een overdreven ruime rijtijd heeft, waarin bovendien nog steeds de twee extra minuten zitten die eerder waren toegevoegd vanwege werkzaamheden. Die werkzaamheden zijn inmiddels afgerond.

Verder bevat de concept-uitwerking alleen op maandag t/m vrijdag een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen, terwijl er juist in het weekend de meeste internationale reizigers zijn. Wij adviseren om in ieder geval op de drukke momenten in het weekend ook de tweede stoptrein te rijden: zaterdag overdag en zondag na het middaguur.

#### Maastricht – Luik

Wij hebben kennis kunnen nemen van een conceptuitwerking. Daarin zien wij dat de rijtijd toeneemt met drie tot vier minuten (in het weekend met één minuut), zonder dat er een station is bijgekomen, waardoor deze trein zo traag wordt als nooit tevoren. De rijtijdtoename zit op het Nederlandse traject. Wij vernemen graag of u voornemens bent deze langere rijtijd in de capaciteitsaanvraag te verwerken en zo ja, welk probleem hiermee wordt opgelost.

Op werkdagen is er na 23:00 uur nog steeds een lege rit vanuit Maastricht. In ons advies over de internationale verbindingen van 22 maart 2016 (Locov 2016-67720) hebben wij u gevraagd deze rit een nuttige functie te geven. Dit door deze trein met reizigers te rijden, net zoals het geval is met de toevoerrit naar Maastricht 's ochtends. Ook de Belgische reizigersorganisaties doen dit herhaalde verzoek aan de NMBS. Wij adviseren u opnieuw dit onder de aandacht te brengen bij de NMBS.

#### Heerlen – Aken

Wij vinden het spijtig dat de doorgaande trein tussen Heerlen en Aken, die in het voorjaar van 2018 had moeten gaan rijden, voor heel 2018 van de baan is. De infrastructuur tussen Landgraaf en Herzogenrath is hiervoor niet tijdig aangepast. Voor dit advies aan u leidt dit verder niet tot opmerkingen.

#### ICE

De tweede trein vanuit Amsterdam (trein 105) is drukker geworden doordat de vertrektijd van de eerste trein vervroegd is en er daarna een gat van 2,5 uur valt. Trein 105 rijdt daardoor nu met twee stellen. Wij denken dat de reiziger meer baat heeft bij meer reismogelijkheden dan bij één lange trein. Wij adviseren twee treinen te rijden met elk één stel, in plaats van één trein met twee stellen.

#### IC Berlijn

De materieelcapaciteit in de zomer manifesteert zich als een knelpunt. In de zomer van 2016 heeft u binnenlandse reizigers reeds via diverse reisinformatiemiddelen opgeroepen deze trein te mijden. Wij vinden dit een ongewenste situatie. De IC Berlijn vervult in het binnenlandse Intercitynet een

belangrijke functie. Tussen Amsterdam Centraal, Hilversum en Amersfoort is hij een integraal onderdeel van de Intercity-halfuurdienst en geen extra trein bovenop de bestaande treinfrequentie, zoals de ICE op het traject Amsterdam – Arnhem. Daarnaast heeft u de IC Berlijn steeds genoemd als compensatie voor de in 2013 sterk verslechterde verbinding tussen Amsterdam Centraal en Twente, die een overstap van 18 minuten in Amersfoort kreeg. Het capaciteitsprobleem is al jaren bekend. Wij adviseren u in samenwerking met DB de nodige maatregelen te treffen om herhaling van deze problemen te voorkomen.

### **Nog op te lossen knelpunten**

#### Alkmaar – Haarlem

In het addendum bij de adviesaanvraag wordt de aanvankelijk ontworpen verschuiving van de Sprinterdiensten Amsterdam – Haarlem – Alkmaar – Hoorn en Amsterdam – Zandvoort, alsmede de spits-Intercity Haarlem – Alkmaar herroepen vanwege capaciteitsconflicten met zeer ongewenste gevolgen. Deze beslissing ondersteunen wij, zij het met de bij paragraaf 2.5.1 genoemde adviezen. Bij de genoemde treindiensten zien wij echter toch één belangrijke afwijking van de huidige situatie, te weten een tien minuten latere vertrektijd van de spits-Intercity naar Alkmaar vanuit Haarlem in de avondspits. Daardoor verslechtert de spreiding van reismogelijkheden vanuit Haarlem naar Beverwijk in de avondspits aanzienlijk. De intervallen worden nu drie en 27 minuten. Wij adviseren u de spreiding te verbeteren, waarbij wij het acceptabel vinden dat de overstaptijd uit de richting Den Haag niet wordt verkort ten opzichte van de huidige negen minuten. Tevens adviseren wij u te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de betrouwbaarheid van de aansluiting vanuit Alkmaar richting Den Haag te verbeteren. Deze is nu twee minuten en er zijn veel klachten over het missen van deze overstap.

#### Moerdijkbrug

Een verslechtering in de dienstregeling 2017, waarover wij veel klachten kregen, betrof het inkorten van de sprinter Roosendaal – Den Haag tot Dordrecht. Gevolg hiervan was een langere reistijd en een niet altijd gemakkelijke overstap in Dordrecht. Nu wordt deze verbinding gedurende een groot deel van 2018 nog verder verslechterd door inkorting van de helft van de Sprinters tot Lage Zwaluwe, telkens gedurende circa een week per maand. Via dit kale station zonder voorzieningen, middenin een infrastructurele wereld met voorbijrazend verkeer, worden de reizigers geacht hun hinkstapsprongreis richting Rotterdam te vervolgen. Oorzaak is het herrouteren van goederentreinen wegens werkzaamheden in Duitsland. Uit uw adviesaanvraag wordt duidelijk dat het ministerie van IenM hiertoe de wettelijke kaders heeft aangepast. Wij vinden het een bedenkelijke zaak dat dit zo rücksichtsloos gebeurt. Op zijn minst zouden hierbij de reizigersspitsuren moeten worden ontzien. Wij zullen onze ontstemming hierover ook ter kennis brengen van het ministerie.

#### Knoop Leiden

De dienstregeling rond Leiden bevat sinds 2017 verbeteringen, maar ook enkele minpunten die wij graag verbeterd zouden zien. Het eerste punt betreft de Sprinter Zwolle – Amsterdam Centraal – Schiphol – Den Haag Centraal. Deze staat in Leiden 14, respectievelijk 11 minuten stil om aansluitingen op andere treindiensten te geven en tussen Leiden en Den Haag te zorgen voor een mooie kwartierverspreiding. Deze zeer lange stilstand is echter frustrerend voor doorgaande reizigers tussen Sprinterstations aan weerszijden van Leiden die geen alternatief hebben via een overstap in Leiden op een eerder vertrekkende trein. Dit betreft onder meer relaties met Den Haag Mariahoeve, met vooral in de

spits een groot aantal reizigers, maar ook relaties zoals Hoofddorp – Den Haag Centraal na 22.00 uur, wanneer er in Leiden geen snellere overstapmogelijkheden meer zijn. Wij adviseren de rol als doorgaande Sprinterdienst naar Den Haag over te laten nemen door de Sprinter van en naar Hoorn Kersenboogerd, met een korte stop in Leiden. Dit in ieder geval 's avonds na 22.00 uur. Wij vinden het belang van reistijdvermindering voor de over Leiden heen reizende Sprinterreizigers echter groot genoeg om een structurele rolwisseling van de Sprinterdiensten van/naar Zwolle en Hoorn Kersenboogerd, met de korte in plaats van lange stop in Leiden, te bepleiten.

De tweede verbeterwens in Leiden betreft de stationnementtijd van de Intercity's over de Oude Lijn (Amsterdam – Rotterdam en verder via Haarlem), die in 2017 is verlengd tot 5 minuten. Het aantal reizigers dat hierdoor te maken heeft gekregen met een merkbare reistijdverlenging is groot. Wij adviseren u te onderzoeken hoe deze reistijdverlenging ongedaan zou kunnen worden gemaakt.

Tot zover ons advies. Wij zijn natuurlijk van harte bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Kruyt', written over a long horizontal line that extends to the right.

Arriën Kruyt