



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
Nederlandse Spoorwegen  
Mevrouw I. Thijssen  
Directievoorzitter NS Reizigers  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Contactpersoon  
drs. A. Frerichs  
Datum  
30 maart 2012  
Ons kenmerk  
Locov 2012-48952

Doorkiesnummer  
070 4569556  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
NSR/PI&C/2012/CB/008

Onderwerp  
Advies basisuurpatronen dienstregeling 2013

Geachte mevrouw Thijssen,

In uw brief van 17 februari 2012<sup>1</sup> vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de basisuurpatronen voor de dienstregeling van 2013. Deze dienstregeling kent veel wijzigingen door de ingebruikname van de Hanzelijn. Het door u gevraagde advies, waarin wij de nummering van uw adviesaanvraag volgen, vindt u hieronder terug.

## Advies

### Noord-Nederland

Wij zijn positief over de frequentieverhoging tussen Zwolle en Groningen, waarbij Intercity's en Sprinters beide in een regelmatig halfuurpatroon gaan rijden. Wij ondersteunen ook van harte het uitgangspunt om vanuit Groningen en Leeuwarden afwisselend verbindingen over de Hanzelijn en de Veluwelijn te bieden, zodat veel reizigers een overstapvrije verbinding kunnen kiezen.

De bediening van Friesland door NS laat te wensen over. De vervoersstroom is minder groot dan op de Groninger tak, maar wij vinden dat ook Friesland een attractiever aanbod verdient met regelmatige halfuurdiensten voor zowel Intercity als Sprinter. Wij adviseren NS hier zo snel mogelijk naartoe te

---

<sup>1</sup> Locov 2012-40956 Adviesaanvraag BUP dienstregeling 2013.

Secretariaat

Bezoekadres  
Koningskade 4  
2596 AA DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999  
Telefax (070) 456 9393

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

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, HSA/NS Hispeed, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.*

werken. Wij vinden dat hiertoe in de dienstregeling 2013 op zijn minst een substantiële eerste stap moet worden gezet, door de extra spitsstrein Leeuwarden - Wolvega door te trekken tot Meppel (met een goede aansluiting aldaar naar Zwolle) en deze ook tussen de spitsuren te laten rijden.

Zoals u heeft aangegeven in de adviesaanvraag, hebben Rover en Rocov Fryslân al eerder een voorstel voor Noord-Nederland gedaan. Daarin wordt Friesland bediend met een Intercity-halfuurdienst en een Sprinter-halfuurdienst Leeuwarden – Meppel. Deze laatste sluit dan in Meppel aan op de Sprinterdienst Groningen – Zwolle. In dit voorstel worden de Groningse Sprinters gecombineerd met, respectievelijk afgesplitst van de Intercity's Leeuwarden – Den Haag/Rotterdam. Hiermee behouden de stations waar straks geen Intercity meer stopt hun overstapvrije verbindingen met het midden en westen van het land (op de Groninger tak) of wordt het aantal keren overstappen beperkt tot één (op de Friese tak). NS beoordeelt het splitsen/combineren als gecompliceerd, gegeven de uitgangspunten voor een efficiënte materieelinzet. Anderzijds vinden Rover en ook CSO het moeilijk te verteren dat stations als Hoogeveen en Beilen hun aantrekkelijke verbinding met het midden en westen verliezen door een overstap naar een ander perron en een wachttijd die de tijdwinst van de Hanzelijn meer dan teniet doet. De LSVB en de ANWB zien het dilemma, maar constateren ook dat het combineren en splitsen zal leiden tot een minder robuuste en efficiënte uitvoering van de dienstregeling. Daarnaast is de marktvraag tussen de Groningse stoptreinstations en de Randstad laag, het overgrote deel reist tot Zwolle. Bovendien is de overstap in Zwolle, omdat de treinen achter elkaar rijden, zo ruim dat deze in de praktijk zelden wordt gemist. Met het combineren/splitsen neemt de reistijd niet af. Rover blijft graag met NS in gesprek over een betere oplossing.

Over de 7x24-uursuitwerking van de dienstregeling verwachten wij van u nog een adviesaanvraag. Vooruitlopend daarop hebben wij graag nog contact met u over aandachtspunten bij eventuele uitsnijdingen 's avonds laat en op zondagmorgen tussen Den Haag Centraal en Schiphol en tussen Den Haag Centraal en Utrecht, in relatie tot de verbindingen met het Noorden.

### **Twente**

De Hanzelijn leidt indirect tot grote veranderingen voor Twente, waarbij sprake is van een lastige belangenafweging. Doordat de Hanzelijn Zwolle en het Noorden op de kortst mogelijke manier met Schiphol verbindt, is het niet langer zinvol om de Intercity over de Veluwelijn eenmaal per uur naar Schiphol te leiden. Wij vinden het dan ook een logische keuze van NS om de Intercity's over de Veluwelijn allemaal richting Utrecht te laten rijden. Echter, eenmaal per uur rijdt de Intercity vanuit Enschede daar al op dezelfde patroontijd. Het andere halfuur rijdt de Enschedese Intercity naar Schiphol. De keuze om de Veluwelijn-Intercity's voortaan allemaal richting Utrecht te leiden, heeft – denkend vanuit 'systeemlogica' – als meest voor de hand liggende consequentie dat de Enschedese Intercity's allemaal richting Hilversum gaan.

Dit zou echter betekenen dat Twente, Deventer en Apeldoorn hun rechtstreekse verbinding met de zuidelijke Randstad verliezen. U beoordeelt dit als ongewenst. Die mening delen wij. De oplossing die u voor dit

vraagstuk heeft uitgewerkt – een verschuiving van de Enschedese Intercity met een kwartier – biedt nog enkele verdere voordelen. De Berlijntrein wordt losgemaakt uit het Intercitypatroon, waardoor de kwaliteit van de IC-bediening van Enschede verbetert. De Berlijndienst kan naar Amsterdam Centraal gaan rijden, hetgeen beter tegemoetkomt aan de behoefte van de internationale reizigers. Op het drukke traject Utrecht – Amersfoort krijgen de reizigers een beter over het uur gespreid treinaanbod. Daarnaast ontstaat elk kwartier een reismogelijkheid tussen Amersfoort en Den Haag zowel als Rotterdam. En wanneer de treindienst Zwolle – Enschede weer kan doorrijden in Nijverdal, zal deze in Twente met de Intercity's goed kunnen worden ingepast tot een kwartierdienst. Dit zijn de belangrijkste positieve effecten op de balans.

Helaas ligt er ook veel gewicht op de andere schaal van de balans. De belangrijkste pijnpunten voor de reizigers vinden wij:

- De goede aansluiting in Deventer tussen de IC's van en naar Twente en van en naar Arnhem gaat verloren. De wachttijd wordt 16 minuten. Hengelo en Almelo hebben een goed alternatief met de Berlijntrein, maar die rijdt slechts 7 maal per dag, en reizigers van/naar andere Twentse stations (Holten en oostelijker) heeft deze trein geen nut. Voor reizigers van/naar Hengelo en oostelijker zal het meestal 20 minuten sneller zijn om met Syntus naar Zutphen te reizen. Ten opzichte van de route via Deventer is dit wel aanzienlijk minder comfortabel, door extra overstappen, reizen in een stoptrein (zonder eerste klasse en toilet) en extra uit- en inchecken bij iedere overstap. De stoptrein is in de spitsuren nu al vaak erg vol. Na 21.00 uur en op zondag rijdt de stoptreindienst maar eenmaal per uur. Er is op dit moment geen enkele garantie dat Syntus in de dienstregeling 2013 de treincapaciteit op drukke uren vergroot en consequent een halfuurdienst gaat bieden. Ook is onzeker of de spoorvervoerders het enkelvoudig in- en uitchecken op korte termijn gaan invoeren en wat de prijseffecten zullen zijn voor reizigers die nu het traject tussen Hengelo en Zutphen afleggen via Deventer met een NS-trajectabonnement. Zonder bovengenoemde garanties vinden wij dit een onvolwaardig alternatief.
- De aansluiting tussen de treindienst Zutphen – Apeldoorn en de Intercity richting Amersfoort wordt buiten de spitsuren weer net zo slecht als bij de dienstregelingwijziging van 2007 (19 minuten wachttijd). Reizigers van/naar/via Zutphen kunnen dan vaak beter de langere route via Arnhem nemen. Dit is echter geen oplossing voor reizigers naar de regio Amersfoort-Hilversum.
- In Amersfoort gaat de aansluiting tussen de Intercity's uit Enschede en die richting Amsterdam Centraal vice versa verloren. De wachttijd wordt 18 minuten. Reizen via Amsterdam Zuid of Duivendrecht is niet of nauwelijks een oplossing voor reizigers van/naar verdere bestemmingen in Noord-Holland. Een goed alternatief wordt slechts in beperkte mate geboden: voor Deventer en Apeldoorn in de spits, en daarnaast 7 maal per dag de Berlijntrein, die echter niet in Enschede komt.
- Doordat de treindiensten op de Gooilijn mee verschuiven, verslechteren diverse overstaprelaties van/op Sprinters in Amersfoort: van de Sprinter uit Harderwijk op de IC naar Schiphol (22 minuten wachttijd, via Utrecht Centraal reizen is helaas geen optie meer) en op

de Sprinter richting Baarn (30 minuten!) en van de IC uit Zwolle op de Sprinter richting Baarn (22 minuten). De zeer gewenste frequentieverhoging op de Sprinterstations Amersfoort – Harderwijk zal hierin verbetering brengen, maar deze vindt helaas nog niet in 2013 plaats.

- Bij uitsnijdingen in de (super)daluren ontstaan er fors langere reistijden tussen de landsdelen. Dit speelt met name bij het uitsnijden van de Intercity's 2000 (Utrecht – Den Haag), 2800 (Utrecht – Rotterdam) en de Sprinter 19800 (Den Haag – Gouda Goverwelle). Zo neemt de reistijd tussen Rotterdam en Enschede met een kwartier toe, inclusief een wachttijd van 22 minuten in Utrecht. Ook de reistijd tussen Den Haag en Arnhem wordt een kwartier langer, met eenzelfde wachttijd van 22 minuten in Utrecht. Voor de reizigers uit bijvoorbeeld Zoetermeer richting Twente gelden vergelijkbare verslechtingen. Hierdoor wordt de trein in de avonduren en op de zondagochtend een minder goed alternatief.

De positieve en negatieve effecten hebben betrekking op diverse aspecten van de reis: de zuivere reistijd, de wachttijd bij het overstappen en het reisgemak. Dit laatste manifesteert zich onder meer in het aantal keren overstappen, het reizen met een meer of minder comfortabele treinsoort en de inzichtelijkheid van het aanbod. Dit is in theorie allemaal onder één noemer te brengen en voor alle geraakte reizigersstromen in een wiskundige vergelijking te vatten. Het rekenen met 'gegeneraliseerde reistijd' (zoals toegepast bij de dienstregeling 2007) is daarvan een voorbeeld, maar de aannames bij het vertalen in reistijd zijn al gauw discutabel. Zo is het nog maar de vraag of effecten voor nieuwe reizigers even zwaar mogen worden gewogen als voor bestaande reizigers. Wij hebben in het overleg met uw vertegenwoordigers gemerkt dat NS hier ook onderscheid in maakt.

De afweging van de bovenstaande dilemma's is dus niet eenvoudig te vangen in een objectieve formule. Wel geven de cijfers, die u op ons verzoek heeft verstrekt, meer inzicht in de reizigersaantallen die grotere en kleinere voor- en nadelen ondervinden. Op basis van deze aantallen slaat de balans voor ons niet duidelijk in één richting door. Wij geven uw uitwerking het voordeel van de twijfel, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- NS maakt met Syntus een sluitende afspraak over de inzet van voldoende treincapaciteit tussen Zutphen en Hengelo (zitplaatsgarantie op zijn minst buiten de spits) en over een volledige halfuurdienst, zowel na 21.00 uur tot middernacht als op zondag;
- NS rijdt langer een kwartierdienst tussen Den Haag / Rotterdam en Utrecht (series 2000, 2800 en 19800) door op dit traject pas na 23:00 uit te snijden en op zondagochtend slechts tot 9.00 uur.
- NS zegt toe dat het omreizen over Arnhem voor reizigers tussen Zutphen en Amsterdam Centraal als gevolg van slechte aansluitingen geen prijsverhoging met zich mee zal brengen (ook niet wanneer de treindienst Zutphen – Apeldoorn niet meer door NS wordt geëxploiteerd).

Daarnaast adviseren wij de spits-intercity's Amsterdam – Deventer door te trekken tot in Twente, zodat de groep benadeelde reizigers kleiner wordt.

## **Flevoland**

Wij hebben begrepen dat er in het basisuurpatroon ruimte is voor een extra Intercity tussen Almere en Schiphol in de spits, en dat deze indien nodig ook bij een tussentijdse dienstregelingwijziging kan worden ingelegd. Wij horen het uiteraard graag als u het moment gekomen acht om deze toezegging gestand te doen, en omgekeerd zullen wij u ook benaderen wanneer wij signalen over stelselmatig te drukke treinen op deze verbinding krijgen.

De treinserie 2600 (Intercity Lelystad - Amsterdam Centraal - Schiphol - Den Haag Centraal) is tussen Lelystad en Schiphol te beschouwen als de opvolger van treinserie 3900. Wij hadden graag gezien dat de stop van deze Intercity in Almere Buiten wordt gehandhaafd. Het station bedient een stadsdeel met 50.000 tot 60.000 inwoners. Wij hebben begrepen dat de stop met de huidige infrastructurele mogelijkheden niet inpasbaar is. Dit is een reden temeer om te streven naar het verminderen of oplossen van de huidige infrastructurele beperkingen op korte termijn.

## **Het Gooi**

Wij zijn positief over de toegevoegde stop in Amsterdam Science Park van de Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort. Station Science Park krijgt met 4 treinen per uur een aantrekkelijker bediening (zij het in 12/18-minutenligging), en bovendien komt hiermee een einde aan de minder duidelijke situatie van Sprinters die soms een station overstaan.

## **Noordelijke Randstad – zuidelijke Randstad**

Wij adviseren positief over het optimaliseren van de IC-aansluitingen in Leiden. Wij betreuren wel dat een regelmatige spreiding over het uur van de Intercity's tussen Den Haag Centraal en Schiphol niet meer mogelijk is gebleken.

Dat de Sprinters tussen Leiden en Den Haag Centraal nu ook in een onregelmatig patroon rijden, heeft overigens een prettig gevolg voor gebruikers van deze treindienst die naar Den Haag HS en verder willen reizen: hun slechte overstap in Laan van Nieuw-Oost-Indië verbetert hierdoor. Dit betekent echter niet dat wij de onregelmatige spreiding gehandhaafd willen zien.

Wij hebben begrepen dat NS voor de dienstregeling 2014 streeft naar een betere spreiding van de genoemde treindiensten, met behoud van optimale aansluitingen en zonder verlies van reissnelheid. Gezien het belang dat ook wij hechten aan regelmatige kwartierdiensten, ondersteunen wij dit streven nadrukkelijk.

## **Frequentieverhoging Eindhoven - Limburg**

Wij adviseren positief. Wij zien hierin een per saldo verbetering van de reismogelijkheden, die voor de meerderheid van de reizigers – vooral bij slim gebruik maken van de mogelijkheden van de knoop Sittard – een reistijdverkorting kan opleveren.

## **Verbetering bediening Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe**

Wij betreuren het dat de bediening van Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe niet kan worden verbeterd door een halfuurdienst in het dal aan te bieden, in plaats van de huidige 15/45-spreiding. Daarom komen terug op de eerder door ons gevraagde verbeteringen voor dit traject, te weten het beperken

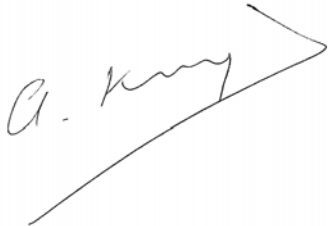
van de Sprinters richting Breda tot Dordrecht en het doortrekken van de Intercityserie 2200 als Sprinter naar Breda. Vooral de lange-afstandforenzen van onder meer de P&R bij Prinsengebék en Lage Zwaluwe zijn hierbij gebaat. Dit geldt voor zowel de reistijd verder de Randstad in als voor het comfort van de reis. Wij verzoeken u dit nog eens in overweging te nemen, temeer omdat wij hebben begrepen dat de in de adviesaanvraag beschreven wijziging moeilijk verenigbaar zou zijn met wensen van NS Hispeed.

### **Robuustheid**

Wij maken ons zorgen over de betrouwbaarheid van de treindienst op enkele trajecten. Zo zullen enkele Intercity's met een lange route op hun eindpunt zeer kort keren, zoals in Amersfoort Schothorst, Deventer en in Nijmegen. Een betrouwbare treindienst is belangrijk, zeker in verstoorte situaties of in perioden waarin de punctualiteit onder druk staat (herfst, winter). Een korte kering zal er vaker toe leiden dat de trein bij vertraging voortijdig zijn rit beëindigt om op de terugrit weer op schema te komen. In Nijmegen wordt hierdoor ook de veelgebruikte cross-platformoverstap tussen de IC Nijmegen – Den Helder en de Sprinter Nijmegen – Den Bosch verbroken. Wij vragen NS om hier nogmaals kritisch naar te kijken en om waar nodig aanvullende maatregelen te nemen om de betrouwbaarheid te verbeteren. Daarnaast rekenen wij op een goede monitoring in de uitvoering.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,



Arriën Kruyt  
ROVER