



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
NS Regiodirectie Randstad Noord  
T.a.v. Irma Winkenijs  
Postbus 1283  
1000 BG Amsterdam

Contactpersoon: A. Frerichs

Doorkiesnummer: -

Datum: 12 maart 2020

Bijlage(n): -

Ons kenmerk: Locov 2020-5016339666

Uw kenmerk: CCA/RDRN/20012801

Onderwerp:

Keuze voorkeursvariant NS dienstregeling 2022

Geachte mevrouw Winkenijs,

De leden van het Regionaal Consumentenoverleg Randstad Noord en de consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) hebben met belangstelling kennisgenomen van de resultaten van uw studie naar optimalisatie van de dienstregeling voor Noord-Holland Noord 2022.

Wij kijken terug op een goed proces waarin u met ons tijdens meerdere bijeenkomsten twee mogelijke varianten hebt besproken. Op uw verzoek zullen wij in deze brief reageren op de door u gepresenteerde contouren van de nieuwe dienstregeling voor deze regio. Ook geven wij u enkele suggesties om de voorliggende Optimalisatievariant te verbeteren. Dit is nadrukkelijk nog geen advies. Wij zullen adviseren in het reguliere adviestraject dat start in januari 2021. Tot die tijd blijven wij uiteraard graag in overleg over de verdere uitwerking.

## Hoofdlijn

Wij ondersteunen uw keuze om de optimalisatievariant verder uit te werken. Het belangrijkste voordeel van deze variant is het herstel van de knoop Hoorn (aansluiting Enkhuizen - Alkmaar in beide richtingen en betere busaansluitingen).

Daarnaast zijn wij blij met:

- De aansluiting op Heerhugowaard voor reizigers tussen Den Helder en Hoorn;

Bezoekadres secretariaat  
Rijnstraat 8  
2515 XP DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

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

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.*

- Het in beide richtingen rijden van de spits Intercity's op de Kennemerlijn;
- Verdubbeling van de frequentie van de Sprinters in het weekend tussen Uitgeest en Amsterdam.

Het voordeel van de optimalisatievariant is verder dat de overige wijzigingen in de dienstregeling beperkt zijn zodat voor veel reizigers niets wijzigt. Wel zien wij enkele aandachtspunten voor de verdere uitwerking.

Wij hadden ook graag de zeven minuten reistijdwinst op het traject Den Helder-Amsterdam uit de herontwerp-variant gezien. Wij zijn echter met u tot de conclusie gekomen dat deze variant te grote nadelen kent, zoals minder Intercity's op Zaandam en Castricum en minder Sprinters op Uitgeest en Krommenie richting Amsterdam. In het OV Toekomstbeeld worden deze nadelen opgelost met hogere frequenties. Wij zien deze versnelling gecombineerd met de hogere frequenties als model om naar toe te werken. Dit geldt ook voor onze wens de reistijd Enkhuizen-Amsterdam Centraal te verkorten. Maar zolang hogere frequenties niet mogelijk zijn door de beperkte infracapaciteit heeft de optimalisatievariant onze voorkeur.

Uw voorstel is deels ingegeven door het feit dat de bezettingsgraad in Noord-Holland Noord lager is dan de rest van het hoofdrailnet. Dit komt omdat het vervoer in deze regio sterk gericht is op Amsterdam waarbij de vervoervraag in de tegenspits beperkt is. Wij zijn van mening dat een beperkte vraag in de tegenspitsrichting geen reden mag zijn om het aanbod in de spitsrichting te beperken. De vervoervraag in de drukste richting moet bepalend zijn voor het aanbod.

## **Suggesties voor verbetering**

### **1. Hoorn-Schiphol Airport en aansluitingen Zaandam**

Wij verzoeken u de tijddigging van de Sprinter Hoorn-Schiphol Airport aan te passen. In uw voorstel rijdt de Sprinter van Hoorn naar Schiphol Airport in de spits zestien minuten vroeger en buiten de spits acht minuten vroeger. Hierdoor rijdt deze vlak voor, in plaats van vlak achter, de spits-Intercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal. Reizigers vanuit Enkhuizen krijgen ook in de daluren een snelle overstap richting Purmerend. Het gevolg is echter dat deze Sprinter in de spits negen minuten stilstaat op station Zaandam. In de andere richting gebeurt hetzelfde. Wij vinden deze wijziging onwenselijk vanwege de langere reistijd en vanwege de verslechtering van de aansluiting op station Zaandam vanuit de richting Uitgeest naar Schiphol Airport en vice versa. Hier is nu een twee minuten cross-platform overstap en deze wordt in uw voorstel verbroken. Uit uw voorstel wordt niet duidelijk waarom de verschuiving van de tijddigging van de Sprinter Hoorn-Schiphol Airport nodig is.

## 2. Aansluitingen Uitgeest

Op station Uitgeest wordt de aansluiting vanuit de Zaanlijn richting Alkmaar en visa versa dertien minuten (vergelijkbaar met nu), maar in de avonduren negenentwintig minuten (kwartier extra reistijd). Wij zien mogelijkheden om deze aansluiting te verbeteren. De beste oplossing is in onze ogen om de kwartierdienst Uitgeest-Amsterdam Centraal ook in de avonduren te bieden. Gezien het grote aantal woningen dat wordt gebouwd in de Zaanstreek zien wij potentie voor deze uitbreiding.

Een andere oplossing is om in de avonduren de Sprinter Uitgeest-Amsterdam Centraal (treinserie 7400) te blijven rijden in plaats van de Sprinter Uitgeest-Rotterdam Centraal (treinserie 4000). Voordeel is dat deze treinserie op Zaandam ook aansluiting biedt richting Schiphol Airport (treinserie 3300) mits deze Sprinter niet in tijd wordt verschoven (zie punt 1). Nadeel is dat de Sprinter Uitgeest-Amsterdam Centraal in de daluren niet doorrijdt richting Amsterdam Amstel en Utrecht Centraal. Daarom heeft deze optie niet onze voorkeur.

Wij hebben gekeken of nog een andere oplossing mogelijk is. Een derde oplossing is om in de daluren een aansluiting te bieden tussen de Sprinter Alkmaar – Haarlem (treinserie 4800) en de Sprinter Uitgeest-Rotterdam Centraal (treinserie 4000) op station Uitgeest. In onze ogen is het mogelijk deze aansluiting te bieden door de Sprinter Alkmaar-Haarlem langer te halteren op Uitgeest en korter in Alkmaar. De Sprinter naar Hoorn vertrekt dan in Uitgeest van spoor 1a in plaats van spoor 4b en moet één minuut later rijden vanuit Beverwijk en vanuit Heerhugowaard één minuut vroeger aankomen in Alkmaar en zal deze Sprinter moeten halteren op spoor 4 in plaats van 5 (*voetnoot: Overigens is ons opgevallen in uw ontwerp van de SBG van Alkmaar dat de A4800 en de C4800 2 minuten na vertrek van de IC800 op hetzelfde spoor binnenkomt. Formeel mag dit niet maar zal dit in de praktijk geen problemen geven omdat de Sprinter 4800 in Alkmaar een halteertijd van 6 minuten heeft. Indien een aansluiting moet worden geboden in Uitgeest op de Sprinter 4000 zal de Sprinter 4800 in Alkmaar richting Uitgeest 1 minuut eerder moeten aankomen (hiervoor is voldoende rijtijdspeeling)*). Overdag is deze aansluiting onwenselijk vanwege de langere reistijd Haarlem-Alkmaar. Ook is er bij deze verschuiving geen ruimte meer op Alkmaar om treinstellen af te trappen of bij te plaatsen. In de avonduren is het mogelijk wel een goed alternatief.

Wij geven u in overweging om een combinatie van de eerste en de derde oplossing door te voeren. Wij stellen een kwartierdienst op de Zaanlijn tot tenminste 21.30 uur voor (toevoegen van tenminste drie slagen) en daarna een aansluiting van treinserie 4800 op 4000 op Uitgeest. Wij vragen u deze optie te verkennen en daarbij ook de consequenties voor bus aansluitingen in beeld te brengen.

### **3. Aansluitingen Haarlem**

Het is niet zeker of de Intercity Alkmaar-Haarlem nog een aansluiting zal bieden op de Intercity naar Leiden Centraal en vice versa. In het huidige ontwerp komt u hiervoor één minuut te kort. Een groot aantal reizigers gebruikt deze snelle overstap voor reizen van/naar Leiden Centraal en verder. Weliswaar kunnen reizigers als alternatief enkele minuten later de Sprinter naar Den Haag Centraal nemen, maar hiermee neemt de reistijd naar dit station met tien minuten toe en naar Den Haag HS zelfs met vijftien minuten. Het bieden van een snelle betrouwbare overstap naar Leiden Centraal is voor ons daarom een belangrijke factor wanneer wij in de formele adviesfase uw definitieve plannen mogen beoordelen. Daarbij is relevant dat in 2022 mogelijk ook de dienstregeling op de corridor Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal/HS wijzigt. Omdat we deze plannen nog niet kennen kunnen wij op dit moment nog geen conclusies trekken. Wij vinden het in ieder geval van belang dat er een goede verbinding blijft vanuit Alkmaar richting zowel Den Haag Centraal als richting Delft/Rotterdam Centraal.

Wij zien in beide richtingen mogelijkheden om de Intercity Alkmaar-Haarlem (treinserie 3400) één à twee minuten te verschuiven zodat toch de gewenste aansluiting wordt geboden. Mocht dit niet passen dan is wellicht een optie om de Intercity Alkmaar-Haarlem niet te laten halteren op Heiloo. Reizigers uit Heiloo kunnen in beide richtingen met de Intercity Den Helder – Nijmegen reizen en in Castricum overstappen op de Intercity van/naar Haarlem. Dit kost circa drie minuten extra reistijd. Een extra overstap heeft niet onze voorkeur, maar als dit kan zorgen voor het bieden van de overstap in Haarlem dan is dit wel te overwegen.

### **4. Den Helder – Beverwijk**

Door het verschuiven van de Kennemerlijn met een kwartier wordt in Alkmaar de aansluiting van de Intercity uit Den Helder op de Sprinter naar Haarlem en visa versa verbroken. Hierdoor neemt de reistijd richting Beverwijk (Kennemerlijn) en Wormerveer (Zaanlijn) met een kwartier toe. Voor de Zaanlijn gaat het om een beperkt aantal reizigers (volgens u circa dertig per dag). Voor de Kennemerlijn gaat het echter om een grotere groep. Blijkens uw adviesaanvraag voor dienstregeling 2018 betreft dit 250 reizigers per dag. In de spits biedt de Intercity Alkmaar-Haarlem voor reizigers van/naar Haarlem, Beverwijk, Castricum en Heiloo een alternatief. Wij geven u in overweging de bedieningstijden van deze Intercity te verruimen zodat een groter deel van de reizigers dit alternatief kan gebruiken. Dit vinden wij ook van belang gezien de kortere reistijd Alkmaar-Haarlem.

### **5. Spitsreinen Den Helder, Schagen, Enkhuizen en Hoorn**

Wij hebben begrip voor uw voorstel om een aantal spitsreinen van/naar Enkhuizen te laten starten/eindigen op Hoorn. De reizigers die deze treinen nu gebruiken om in Hoorn richting Alkmaar over te stappen en visa versa, kunnen straks immers de reguliere

Intercity gebruiken. Deze frequentieverlaging past echter niet in de ambities van het OV Toekomstbeeld om in de toekomst de frequenties te verhogen.

Wij zijn niet overtuigd van uw voorstel om minder spitstreinen te rijden van/naar Den Helder en Schagen. U stelt dat in de te schrappen treinen circa 200 reizigers per trein zitten. Per spits zijn er circa 600 reizigers die een andere trein zullen moeten kiezen en mogelijk extra zullen moeten overstappen. Als wij dit afzetten tegen de groep reizigers vanuit Enkhuizen richting Alkmaar die profiteren van de betere knoop Hoorn (550 reizigers) is dit een vergelijkbare groep. In het OV toekomstbeeld is bovendien ook sprake van een kwartierdienst Alkmaar-Schagen(-Den Helder). Ook worden in deze regio de komende jaren veel woningen gebouwd en nieuwe voorzieningen bij stations om reizen in de tegenspitsrichting te bevorderen. Wij vragen u daarom het aantal spitstreinen van/naar Schagen en Den Helder op het huidige niveau te houden zodat deze verbinding niet verslechterd.

Wij merken daarnaast op dat het nog regelmatig voorkomt dat dubbele treinstellen vanaf Alkmaar naar Den Helder rijden waar een enkel treinstel volstaat. Op andere momenten rijdt juist een te kort treinstel. Dit gebeurt o.a. structureel met de Intercity naar Den Helder met vertrek 17:49 uit Alkmaar (treinnummer 3054).

## **6. Vroege verbindingen Zandvoort/Beverwijk-Haarlem-Amsterdam en Schiphol Airport**

In de optimalisatievariant draaien de Sprinters Zandvoort-Amsterdam en Beverwijk-Amsterdam een kwartier. Dit betekent dat u ook keuzes moet maken ten aanzien van de eerste en de laatste trein voor deze twee treinseries. De eerste trein vanuit Haarlem naar Amsterdam vertrekt nu relatief laat en wordt door veel reizigers gebruikt. Wij zien een markt voor vroegere treinen vanuit Haarlem naar Amsterdam. De huidige eerste trein van Uitgeest naar Haarlem rijdt buiten patroon en zal daarom ondanks de verschuiving van het patroon met een kwartier nauwelijks hoeven te schuiven. Wij zien graag een vroegere trein vanuit Zandvoort toegevoegd en zo mogelijk ook vanaf Uitgeest. Als dit laatste niet kan vanwege het onderhoudsrooster dan is het wellicht mogelijk deze vroegere trein te starten in Beverwijk.

Wij gaan er verder vanuit dat u alle vroege verbindingen naar Schiphol Airport behoudt en zo mogelijk verbeterd.

## **7. Capaciteit Haarlem-Amsterdam**

U voorziet dat de aanpassing van de ligging van spoor 3 in Santpoort Noord, die nodig is om de bestaande lengte van het 2<sup>e</sup> perron volledig te benutten, niet gerealiseerd is voor de dienstregeling 2022. Gezien de sterke groei van het aantal reizigers tussen Haarlem en Amsterdam vragen wij u om bij ProRail aan te dringen op snellere realisatie. Deze Quick-win die noodzakelijk is voor extra zitplaatsen tussen Haarlem en Amsterdam moet op korte termijn gerealiseerd worden.

## **8. Extra spitsreinen Uitgeest-Zaandam-Amsterdam Centraal en Haarlem-Amsterdam Centraal**

Wij beseffen dat de mogelijkheden op Amsterdam Centraal door de komende verbouwing beperkt zijn, maar wij willen u toch vragen te zoeken naar mogelijkheden voor extra verbindingen in de spits tussen Haarlem en Amsterdam en tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal. Gezien de groei van het reizigersverkeer kan een verhoging van de frequenties in onze ogen niet wachten tot circa 2030.

U ziet het gebruik van goederenpaden als een mogelijke oplossingsrichting voor de capaciteitsproblemen in de spits tussen Haarlem en Amsterdam Centraal. Wij erkennen het belang van voldoende ruimte voor goederentreinen op het spoor, maar wij constateren ook dat ondanks de landelijke groei van het goederenvervoer over het spoor het aantal goederentreinen van en naar Amsterdam de laatste jaren juist fors is afgenomen (*voetnoot*: Zie paragraaf 3.1 in de volgende jaarrapporten:

- [https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr\\_jaarrapport\\_ontwikkeling\\_spoorgoede\\_renvervoer\\_in\\_nederland\\_2017\\_web.pdf](https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoede_renvervoer_in_nederland_2017_web.pdf)
- [https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr\\_jaarrapport\\_ontwikkeling\\_spoorgoede\\_renverkeer\\_in\\_nederland\\_2018\\_lr\\_0.pdf](https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoede_renverkeer_in_nederland_2018_lr_0.pdf)
- [https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport\\_ontwikkeling\\_spoorgoederen\\_verkeer\\_2019.pdf](https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederen_verkeer_2019.pdf)).

Wij zien daarom ruimte voor NS om in de spits extra paden aan te vragen zonder dat het goederenvervoer in de knel komt. De grote drukte in de reizigerstreinen is hiervoor voldoende onderbouwing. Wij vragen u daarom deze optie voor dienstregeling 2022 verder te onderzoeken.

Een vergelijkbare situatie geldt bij de gewenste 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> Sprinter Uitgeest-Zaandam-Amsterdam Centraal die wel in de herontwerp variant zitten, maar niet in de optimalisatievariant. U geeft aan dat deze Sprinters extra capaciteit op Amsterdam Centraal vragen en dat er in de huidige situatie een conflict is met de ICE of een goederenpad. Zonder meer infra moet de Sprinter in uw ogen dusdanig belangrijk zijn voor het personenvervoer dat het rechtvaardigt het bestaande pad aan de Sprinter toe te kennen in plaats van aan goederen of ICE.

Wij zijn van mening dat dit belang van extra Sprinters groot genoeg is. Reizigers moeten nu al in de spits vaak staan en er zijn zowel in de ochtendspits als in de avondspits al vijf treinen waar reizigers door de hele trein heen staan en er dus geen restruimte meer is. Bovendien liggen de Sprinters op de Zaanlijn nu in een 10/20 ligging wat voor reizigers erg ongunstig is. Wij zijn er daarom van overtuigd dat het aantal reizigers in de spits nog sterk zal groeien als op alle stations op de Zaanlijn elke tien minuten de trein genomen kan worden. Dit kan bijdragen aan het bestrijden van de files en aan de ambities van

Amsterdam om te komen tot een autoluwe binnenstad. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van de ICE. Als deze 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> Sprinter kan keren op Amsterdam Centraal (bijvoorbeeld op spoor 5a of 7a) dan hoeft dit ook geen hindernis te zijn voor de ICE.

## **9. Punctualiteit**

Gezien de beperkingen op de infrastructuur en de drukte in de spits stellen wij u voor invoering van een techniek-geleid-vertrekproces in heel Noord-Holland te onderzoeken. Het gaat hierbij om een proces zoals u ook voornemens bent in te voeren voor de Airport Sprinter in 2023. Hiermee kunt u de punctualiteit van de Sprinters op de Kennemerlijn, Zaanlijn en Hoornlijn vergroten. U heeft aangegeven eerst te willen kijken naar de ervaringen met de Airport Sprinter. Invoering van het verbeterde vertrekproces op de andere Sprinterlijnen in Noord-Holland past in uw filosofie van eerst Beter en dan Meer. Wij zien dit als goede voorbereiding op frequentieverhogingen zoals voorzien in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en denken dat dit kan helpen tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal.

## **Afronding**

Wij vinden het een goed idee om jaarlijks in het voorjaar aan de hand van een regionale monitor de daadwerkelijke vervoersvraag te monitoren zoals u voorstelt.

Wij zien dat de mogelijkheden van de dienstregeling in de provincie beperkt zijn. Mede door de verbouwing van Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal is er tot circa 2030 geen ruimte om te groeien. Tegelijkertijd is er jaarlijks een forse groei in de vervoervraag in de treinen van en naar Amsterdam. Wij zijn blij met deze groei. Dat er geen groei van het aanbod tegenover staat vinden wij zorgelijk. Wij vragen u daarom om in het dienstregelingsontwerp alles-uit-de-kast maatregelen te nemen om toch extra vervoerscapaciteit toe te voegen. Met name in de spits is de noodzaak groot.

Wij willen daarnaast graag samen met u bij het Rijk pleiten voor snelle besluitvorming over extra investeringen in de infrastructuur, zoals de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp, het sluiten van de metroring van Amsterdam en investeringen in vergroting van de capaciteit van het spoorwegnetwerk zoals tussen Uitgeest, Haarlem en Amsterdam en (gedeeltelijke) verdubbeling van de enkelsporige trajecten in de kop van Noord-Holland zodat de dienstregeling robuuster wordt en lange wachttijden zoals in Hoorn kunnen worden weggenomen.

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV

DE LEDEN VAN HET REGIONAAL CONSUMENTENOVERLEG RANDSTAD NOORD