Reactie NS dienstregeling 2022 Noord-Holland Noord

Datum: 10 juni 2020

Kenmerk: CCA/RDRN/20012801

Betreft: Optimaliseren dienstregeling Noord-Holland Noord 2022

Bijlage: Optimaliseren dienstregeling Noord-Holland Noord 2022, Reactienota Optimalisatievariant

Geachte heer Frerichs,

In het kader van de studie "Optimaliseren van de dienstregeling in Noord-Holland Noord 2022" hebben de consumentenorganisaties in het Locov op 12 maart 2020 hun zienswijze gegeven op de voorkeursvariant NS dienstregeling 2022. Hiervoor willen wij u nogmaals van harte bedanken.

Naar aanleiding van deze zienswijze zijn er een aantal issues waarover wij graag met de consumentenorganisaties verder in gesprek willen gaan. Tijdens het Regionaal Consumentenoverleg op 15 mei 2020 willen hierover graag een procesafspraak maken. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Irma Winkenius, directeur Regiodirectie Randstad Noord NS

Bijlage: Optimaliseren dienstregeling Noord-Holland Noord 2022, Reactienota Optimalisatievariant

Inleiding reactienota

Ingediende zienswijze

In het kader van de studie naar het Optimaliseren van de dienstregeling Noord-Holland Noord heeft NS op 29 januari 2020 aan de regionale stakeholders gevraagd haar zienswijze te geven op de Optimalisatievariant. Hierop heeft NS vier reacties ontvangen (zie hieronder). In deze reactie beantwoorden wij de ingebrachte zienswijzen:

1. Zienswijze voorkeursvariant NS Dienstregeling Noord-Holland Noord 2022. Ingediend door de provincie Noord-Holland namens de gemeenten boven het Noordzeekanaalgebied, de Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland

2. Zienswijze voorkeursvariant NS-dienstregeling 2022 namens de gemeenten in de regio @Holland boven Amsterdam

3. Zienswijze voorkeursvariant NS-dienstregeling 2022 namens Connexxion

4. Zienswijze keuze voorkeursvariant NS-dienstregeling 2022 van de Consumentenorganisatie in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) en het Regionaal Consumentenoverleg Randstad Noord, verder te noemen Locov".

Gehanteerde werkwijze beantwoording zienswijze

De zienswijzen worden per indiener in hoofdstuk 2 beantwoord.

Status reactienota

De reactienota is openbaar

Beantwoording Zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn alle inspraakreacties per indiener samengevat en voorzien van een antwoord.

Indiener Provincie Noord Holland, Helderse lijn

Reactie: de provincie betreurt het dat door het verminderen van het aantal spitsintercity's, zowel in de ochtend als in de avondspits, er geen verbetering van de reistijd tussen Den Helder en Alkmaar plaatsvindt en de frequentie in de spits afneemt.

Antwoord: Gezien de ontwikkelingen van de vervoersmarkt in Noord-Holland zien wij dat er sprake is van een sterk verspitste vervoersmarkt. Uit de analyse blijkt dat drie van de zeven spitsintercity's tussen Den Helder en Alkmaar op de drukste dag door niet meer dan 200 treinreizigers benut worden. Dit is onvoldoende om de inzet van deze spitsintercity's te rechtvaardigen.

Reactie: de provincie verwacht dat door het verminderen van het aantal spitsintercity's de zitplaatskans afneemt in de resterende (spits)treinen.

Antwoord: In de drukste periode tussen 6.30 en 8.30 uur rijden we een kwartierdienst. Door het schrappen van de minst drukke treinen verandert er niets in de drukste periode. Buiten deze periode rijden we minder treinen maar kunnen de overige treinen de reizigers vervoeren zonder dat de zitplaatskans onder druk komt te staan. Hierbij gaat het om een treindienst die rijdt conform planning. In een verstoorde situatie is dit mogelijk anders. Verder kunnen we de rijdende treinen nog verlengen mocht dat vanuit reizigersaantallen nodig zijn.

Reactie: de provincie geeft aan dat door het verminderen van de spitsintercity's het aantal overstapmogelijkheden van de bus op de spitsintercity's afneemt.

Antwoord: Het is inderdaad een gevolg van het verlagen van de frequentie van de spitsintercity's.

Reactie: de provincie geeft aan dat het verminderen van het aantal spitsintercity's ingaat tegen de beleidsvoornemens van PHS en OV-Toekomstbeeld en de gewenste mobiliteitstransitie naar vormen van duurzaam vervoer niet gewenst is.

Antwoord: Als NS zijn wij ons terdege bewust van de beleidsvoornemens PHS en het Regionaal OV Toekomstbeeld en vanuit onze rol dragen wij graag bij aan het realiseren van de beleidsvoornemens. Hierbij geldt wel als randvoorwaarde dat de infrastructuur geschikt is voor de uitvoering van de beoogde dienstregeling en dat er sprake is van voldoende vervoersmarkt. Gezien de kenmerken van de vervoersmarkt in Noord-Holland Noord hebben wij daar wel onze zorgen over. Dat is ook de reden dat wij in het BO Adviesgroep Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland d.d. 30 september

2019 onze zorgen geuit hebben over de kostendekking van het Regionaal OV Toekomstbeeld. Om in de toekomst de door de regio gewenste beleidsvoornemens te kunnen realiseren is het van essentieel belang dat het aantal reizigers dat van het openbaar vervoer gebruik maakt stijgt en dat gelijktijdig de bezettingsgraad van de treinen verhoogd wordt. Wij stellen voor om per corridor (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) afspraken te maken over het versterken van de samenhang tussen verstedelijking en openbaar vervoer en eventuele maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer (dienstregeling, stations, deur tot deur vervoer, tegenspits, enz.) te vergroten.

Reactie: de provincie geeft aan dat de samenwerking op de Zaancorridor en de daaruit voortvloeiende investering in de stationsgebieden gericht is op een frequentieverhoging van het aantal treinen op de Zaancorridor. Het verminderen van het aantal spitsintercity's is dan ook vanuit deze optiek niet gewenst.

Antwoord: Wij onderschrijven dat de inzet van de Provincie, gemeenten en NS in de stationsgebieden van essentieel belang is om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de stationsgebieden te verbeteren. Hierbij willen wij wel de kanttekening maken dat in veel plannen vooral éénzijdig wordt ingezet op woningbouw en in (zeer) beperkte mate in het realiseren van werklocaties op de stations. In de Monitor OV-knooppunten 2018/2019 wordt dit beeld bevestigd, wat niet bijdraagt aan het versterken van de tegenspits en de bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de spoorcorridors (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) willen wij graag samen met de provincie en de gemeenten gaan verkennen op welke wijze de voorgenomen ruimtelijke plannen aangepast kunnen worden zodat de tegenspits versterkt wordt en de bezettingsgraad verhoogd wordt.

Indiener Provincie Noord Holland, Kennemerlijn

Reactie: de provincie vraagt NS te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de toename van de reistijd voor reizigers uit Heemskerk te verbeteren.

Antwoord: Om de overstap te Hoorn te verbeteren, is het noodzakelijk de sprinter tussen Hoorn - Haarlem - Amsterdam een kwartier te schuiven. Dit heeft helaas negatieve gevolgen voor o.a. de ca. 750 reizigers die vanuit Heemskerk en overige sprinterstations richting Amsterdam en v.v. willen (overstap Sprinter – IC). Zij krijgen te Castricum een overstap van ca. 10/11 min i.p.v. 5 min. De reistijd Heemskerk - Amsterdam wordt dan via Castricum 46 minuten. Met de directe sprinter via Haarlem wordt de reistijd 40 minuten en is daarmee een aantrekkelijk alternatief. Om de overstap- en reistijd via Castricum te verkorten zouden we de huidige dienstregeling moeten blijven rijden.

Reactie: de provincie vraagt te onderzoeken of we voor de reizigers komende vanuit Alkmaar Noord en Heerhugowaard die in Alkmaar overstappen op de spitsintercity, de aansluiting op de Kennemerlijn kunnen verbeteren.

Antwoord: Vandaag is de overstap te Alkmaar tussen IC vanuit Heerhugowaard en Alkmaar Noord op de spits IC richting Haarlem 8 respectievelijk 10 minuten (overstap 800 <> 3400). In de optimalisatie wordt de overstap 7 respectievelijk 8 minuten (overstap 3000<>3400). Een lichte verbetering dus. Een kortere tijd is praktisch niet mogelijk gezien benodigde stationnementstijd en opvolgtijd op Castricum en Heiloo.

Indiener Provincie Noord Holland, Hoornse lijn

Reactie: de provincie vraagt of het mogelijk is om de sprinter Hoorn-Alkmaar e.v. in de spits te koppelen aan de sneltrein naar Haarlem en buiten de spits deze als reguliere sprinter te laten rijden

Antwoord: Dit is mogelijk door de sprinters tussen Alkmaar, Amsterdam en Zandvoort een kwartier te schuiven. Door de overgang tussen spits/dal ontstaat hierdoor een zogenoemde patroonwissel. Hierdoor zal op de ene kant na 15 minuten alweer een trein vertrekken. Op de andere kant zal echter een gat van 45 minuten ontstaan. Dit zal 4 keer per dag het geval zijn. Het verspringen van het patroon zal ook doorwerken op busaansluitingen. Zij zullen dan ook 4x per dag het patroon moeten meeschuiven. Gezien de negatieve gevolgen lijkt het ons onwenselijk om deze aanpassing per dagdeel te wijzigen.

Reactie: de provincie vraagt om te voorkomen dat de reistijd van reizigers uit oostelijk West-Friesland verder afneemt.

Antwoord: In 2022 blijft de reistijd voor reizigers uit oostelijk West-Friesland vergelijkbaar met vandaag de dag. De reistijd voor sprinterreizigers vanuit o.a. Hoorn Kersenboogerd en Hoorn, wordt 6x per dag langer dan vandaag.

In 2022 gaan we i.h.k.v. PHS meer IC’s rijden tussen Arnhem - Utrecht- Schiphol - Rotterdam. Dit leidt tot minder capaciteit op Schiphol. Meer IC’s op Schiphol betekent een ander tijdslot voor de sprinter. De tijdsligging i.c.m. de tijdsligging van de spits-IC tussen Enkhuizen en Amsterdam leidt tot een ontwerpdilemma. Als de spits IC rijdt moet de sprinter ca. 10 minuten op Zaandam wachten => 3x in de ochtend en 3x in de avond. De sprinter moet dan eerder uit Hoorn Kersenboogerd vertrekken om de spits IC niet in de weg te zitten. De extra reistijd geldt alleen in spitsrichting en alleen voor 2022. Met de komst van de AirportSprinter verkort de additionele wachttijd met ca. 5 minuten.

Waarom is Zaandam gekozen en niet bijvoorbeeld Amsterdam Sloterdijk? Hierdoor wordt de kleinere groep reizigers geraakt. In de ochtendspits is de groep reizigers die in Zaandam instapt bijna 2,5 keer zo groot als de groep die in Sloterdijk instapt. Hierdoor geven we reizigers die in Zaandam instappen geen langere wachttijd.

Reactie: de provincie geeft aan dat het verminderen van het aantal spitsintercity’s op de Hoornse lijn ingaat tegen het Regionaal OV Toekomstbeeld waarin het uitgangspunt is

opgenomen om in 2030 het aantal sneltreinen tussen West-Friesland en Amsterdam te verhogen.

Antwoord: Wij onderschrijven dat de inzet van de Provincie, gemeenten en NS in de stationsgebieden van essentieel belang is om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de stationsgebieden te verbeteren. Hierbij willen wij wel de kanttekening maken dat in veel plannen vooral éénzijdig wordt ingezet op woningbouw en in (zeer) beperkte mate in het realiseren van werklocaties op de stations. In de Monitor OV-knooppunten 2018/2019 wordt dit beeld bevestigd, wat niet bijdraagt aan het versterken van de tegenspits en de bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de spoorcorridors (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) willen wij graag samen met de provincie en de gemeenten gaan verkennen op welke wijze de voorgenomen ruimtelijke plannen aangepast kunnen worden zodat de tegenspits versterkt wordt en de bezettingsgraad verhoogd wordt.

Indiener Gemeenten in regio @Holland Boven

Reactie: Amsterdam stelt dat het verminderen van het aantal spitsintercity's, zowel in de ochtend als in de avondspits, leidt tot een forse verslechtering ten opzichte van de huidige situatie en in strijd is met het uitgangspunt van behoud van de frequentie.

Antwoord: Gezien de ontwikkelingen van de vervoersmarkt in Noord-Holland zien wij dat er sprake is van een sterk verspitste vervoersmarkt. Uit de analyse blijkt dat drie van de zeven spitsintercity's tussen Den Helder en Alkmaar op de drukste dag door niet meer dan 200 treinreizigers benut worden. Dit is onvoldoende om de inzet van deze spitsintercity's te rechtvaardigen.

Reactie: Amsterdam verwacht dat door het verminderen van het aantal spitsintercity's de zitplaatskans in de resterende treinen afneemt.

Antwoord: In de drukste periode tussen 6.30 en 8.30 uur rijden we een kwartierdienst. Door het schrappen van de minst drukke treinen verandert er niets in de drukste periode. Buiten deze periode rijden we minder treinen maar kunnen de overige treinen de reizigers vervoeren zonder dat de zitplaatskans onder druk komt te staan. Hierbij gaat het om een treindienst die rijdt conform planning. In een verstoorde situatie is dit mogelijk anders. Verder kunnen we de rijdende treinen nog verlengen mocht dat vanuit reizigersaantallen nodig zijn.

Reactie: Amsterdam stemt niet in met de vermindering van de bediening van de stations Alkmaar-Noord, Heerhugowaard, Schagen, Anna-Paulowna en Den Helder. Gevolg hiervan is dat de reizigers geconfronteerd worden met langere reistijden naar Amsterdam en Haarlem en een vermindering van de frequentie.

Antwoord: Gezien de ontwikkelingen van de vervoersmarkt in Noord-Holland zien wij dat er sprake is van een sterk verspitste vervoersmarkt. Uit de analyse blijkt dat drie van de

zeven spitsintercity's tussen Den Helder en Alkmaar op de drukste dag door niet meer dan 200 treinreizigers benut worden. Dit is onvoldoende om de inzet van deze spitsintercity's te rechtvaardigen.

Reactie: Amsterdam geeft aan dat verminderen van het aantal treinen ingaat tegen de beleidsvoornemens van PHS, het OV-Toekomstbeeld.

Antwoord: Wij onderschrijven dat de inzet van de Provincie, gemeenten en NS in de stationsgebieden van essentieel belang is om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de stationsgebieden te verbeteren. Hierbij willen wij wel de kanttekening maken dat in veel plannen vooral éénzijdig wordt ingezet op woningbouw en in (zeer) beperkte mate in het realiseren van werklocaties op de stations. In de Monitor OV-knooppunten 2018/2019 wordt dit beeld bevestigd, wat niet bijdraagt aan het versterken van de tegenspits en de bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de spoorcorridors (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) willen wij graag samen met de provincie en de gemeenten gaan verkennen op welke wijze de voorgenomen ruimtelijke plannen aangepast kunnen worden zodat de tegenspits versterkt wordt en de bezettingsgraad verhoogd wordt.

Reactie: Amsterdam stelt dat het verminderen van het aantal spitsintercity's in schril contrast staat tot de investeringen van de gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard in de stationsgebieden.

Antwoord: Wij onderschrijven dat de inzet van de Provincie, gemeenten en NS in de stationsgebieden van essentieel belang is om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de stationsgebieden te verbeteren. Hierbij willen wij wel de kanttekening maken dat in veel plannen vooral éénzijdig wordt ingezet op woningbouw en in (zeer) beperkte mate in het realiseren van werklocaties op de stations. In de Monitor OV-knooppunten 2018/2019 wordt dit beeld bevestigd, wat niet bijdraagt aan het versterken van de tegenspits en de bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de spoorcorridors (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) willen wij graag samen met de provincie en de gemeenten gaan verkennen op welke wijze de voorgenomen ruimtelijke plannen aangepast kunnen worden zodat de tegenspits versterkt wordt en de bezettingsgraad verhoogd wordt.

Reactie: Amsterdam geeft aan niet tevreden te zijn dat de reizigers uit Obdam, Alkmaar-Noord, Heerhugowaard en uit de richting Den Helder in Alkmaar nog steeds moeten overstappen op de spitsintercity op de Kennemerlijn.

Antwoord: Ja, het huidige aanbod in termen van frequentie en lijnvoering is ongewijzigd. Op die manier wordt de vervoersmarkt optimaal bediend.

Reactie: Amsterdam pleit voor een intercity die gedurende gehele dag rijdt tussen Hoorn- Alkmaar – Haarlem, aangevuld met een sprinter tussen Haarlem en Uitgeest.

Antwoord: Voor zover wij hebben kunnen nagaan maakt deze wens geen onderdeel uit van het Regionaal OV Toekomstbeeld. Wij stellen voor dat de regio @Holland Boven Amsterdam deze wens indient bij het Regionaal Toekomstbeeld OV. Hierbij geldt uiteraard ook als randvoorwaarde dat de infrastructuur geschikt moet zijn voor de uitvoering van de beoogde dienstregeling en dat er sprake is van voldoende vervoersmarkt.

In de studie Noord-Holland Noord 2022 wordt overigens een eerste stap gedaan door de spits IC ook in tegenspitsrichting open te stellen voor reizigers. Uit de studie is inzichtelijk geworden dat de vervoersmarkt zich nog niet leent voor een verdere frequentieverhoging in het dal. Wij stellen voor om in het kader van de corridordialoog Kennemerlijn te onderzoeken of i.c.m. ruimtelijke economische ontwikkelingen op termijn voldoende vervoer gegenereerd wordt om de inzet ook tijdens de daluren te rechtvaardigen. Een andere optie is dat de regio de onrendabele top financiert zodat ook in de daluren deze trein kan rijden.

Reactie: Amsterdam stelt dat verminderen van het aantal spitsintercity's op de Hoornse lijn ingaat tegen het Regionaal OV Toekomstbeeld waarin het uitgangspunt is opgenomen om in 2030 het aantal sneltreinen tussen West-Friesland en Amsterdam te verhogen.

Antwoord: Als NS zijn wij ons terdege bewust van de beleidsvoornemens PHS en het Regionaal OV Toekomstbeeld en vanuit onze rol dragen wij graag bij aan het realiseren van de beleidsvoornemens. Hierbij geldt wel als randvoorwaarde dat de infrastructuur geschikt is voor de uitvoering van de beoogde dienstregeling en dat er sprake is van voldoende vervoersmarkt. Gezien de kenmerken van de vervoersmarkt in Noord-Holland Noord hebben wij daar wel onze zorgen over. Dat is ook de reden dat wij in het BO Adviesgroep Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland d.d. 30 september 2019 onze zorgen geuit hebben over de kostendekking van het Regionaal OV Toekomstbeeld. Om in de toekomst de door de regio gewenste beleidsvoornemens te kunnen realiseren is het van essentieel belang dat het aantal reizigers dat van het openbaar vervoer gebruik maakt stijgt en dat gelijktijdig de bezettingsgraad van de treinen verhoogd wordt. Wij stellen voor om per corridor (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) afspraken te maken over het versterken van de samenhang tussen verstedelijking en openbaar vervoer en eventuele maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer (dienstregeling, stations, deur tot deur vervoer, tegenspits, enz.) te vergroten.

Reactie: Amsterdam vraagt om te voorkomen dat de reistijd van reizigers uit oostelijk West-Friesland verder toeneemt.

Antwoord: Wij onderschrijven dat de inzet van de Provincie, gemeenten en NS in de stationsgebieden van essentieel belang is om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de stationsgebieden te verbeteren. Hierbij willen wij wel de kanttekening maken dat in veel plannen vooral éénzijdig wordt ingezet op woningbouw en in (zeer) beperkte mate in het realiseren van werklocaties op de stations. In de Monitor OV-knooppunten 2018/2019

wordt dit beeld bevestigd, wat niet bijdraagt aan het versterken van de tegenspits en de bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de spoorcorridors (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) willen wij graag samen met de provincie en de gemeenten gaan verkennen op welke wijze de voorgenomen ruimtelijke plannen aangepast kunnen worden zodat de tegenspits versterkt wordt en de bezettingsgraad verhoogd wordt.

Indiener Connexxion

Reactie: Uit de reactie van Connexxion maken wij op dat zij de inzet van de bussen de busaansluitingen zullen afstemmen op de trein en verzoeken ze om ook betrokken te blijven bij de uitwerking van de dienstregeling 2022.

Antwoord: Via onze reguliere overleggen zullen wij Connexxion betrekken bij de uitwerking van de dienstregeling 2022.

Indiener Locov

Reactie: LOCOV geeft aan dat het voorstel deels is 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.

Antwoord: Als NS moeten wij continue een balans vinden tussen vervoer en de betaalbaarheid ervan. Door de kenmerken van de vervoersmarkt in Noord-Holland, zoals door het LOCOV beschreven, is de bezettingsgraad van de treinen in Noord-Holland Noord 5 – 10% lager dan in de rest van Nederland. Dit is vanuit de betaalbaarheid van het treinvervoer geen duurzame financiële basis. Derhalve zijn wij dan ook genoodzaakt om de dienstregeling 2022 te optimaliseren.

Reactie: LOCOV verzoekt de tijdligging van de sprinter Hoorn-Schiphol Airport aan te passen. Het gevolg is echter dat deze sprinter in de spits 9 minuten stil staat 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.

Antwoord: Wij onderschrijven dat de inzet van de Provincie, gemeenten en NS in de stationsgebieden van essentieel belang is om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de stationsgebieden te verbeteren. Hierbij willen wij wel de kanttekening maken dat in veel plannen vooral éénzijdig wordt ingezet op woningbouw en in (zeer) beperkte mate in het realiseren van werklocaties op de stations. In de Monitor OV-knooppunten 2018/2019 wordt dit beeld bevestigd, wat niet bijdraagt aan het versterken van de tegenspits en de

bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de spoorcorridors (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) willen wij graag samen met de provincie en de gemeenten gaan verkennen op welke wijze de voorgenomen ruimtelijke plannen aangepast kunnen worden zodat de tegenspits versterkt wordt en de bezettingsgraad verhoogd wordt.

De situatie doet zich 3x per spits en alleen in spitsrichting voor. De lange wachttijd wordt met de introductie van de AirportSprinter teruggebracht naar een minimum van ca. 4 minuten.

De aansluitingen vanuit de richting Uitgeest richting Schiphol wordt door de lange wachttijd robuuster.

Reactie: LOCOV geeft aan dat op station Uitgeest de wachttijd voor de aansluiting vanuit de Zaanlijn richting Alkmaar en vice versa 13 minuten wordt (vergelijkbaar met nu), en in de avonduren 29 minuten (kwartier extra reistijd). LOCOV ziet mogelijkheden om deze aansluiting te verbeteren en vraagt om deze mogelijkheden te verkennen en daarbij ook de consequenties voor busaansluitingen in beeld te brengen.

Antwoord: Door de sprinter (4800) tussen Alkmaar en Haarlem in de avond 5 minuten te laten wachten, is een korte overstap van 3 à 4 minuten mogelijk. Rond 560 reizigers krijgen een 5 minuten langere, rond 90 reizigers een 25 minuten kortere reistijd.

Op dit moment onderzoekt NS of de korte reistijdverlening voor een grote groep reizigers in verhouding staat tot een grote reistijdverkorting voor een kleine groep reizigers.

Reactie: LOCOV geeft dat zij belangrijk vinden dat er een goede verbinding blijft vanuit Alkmaar richting zowel Den Haag Centraal als richting Delft/Rotterdam Centraal en dat in de optimalisatievariant onduidelijk is of de Intercity Alkmaar-Haarlem nog een aansluiting zal bieden op de Intercity naar Leiden Centraal en vice versa. LOCOV ziet mogelijkheden om deze aansluiting te verbeteren en vraagt om deze mogelijkheden te verkennen.

Antwoord: Door kwartier draaien van de Kennemerlijn-sprinter wijzigt ook knoop Haarlem. Wens is om de overstap van en naar Leiden en verder zo kort mogelijk te houden. NS heeft onderzocht de overstap van spits IC Alkmaar-Haarlem (3400) op IC Leiden – Den Haag Holland Spoor – Rotterdam (2200) mogelijk te maken. Door de spits IC met sprintermaterieel te rijden, wordt 1 minuut reistijd gewonnen. Vanuit Leiden is daarmee in de spits een vlotte overstap van 3 minuten richting Alkmaar geboden. Andersom is de overstaptijd 2 minuten. Dit voldoet helaas niet aan de norm. Doordat de 2200 een lange trein is, zullen reizigers tussen perronspoor 6a/b en 5 deels moeten rennen. De vertrektijd van de IC 2200 met één minuut opschuiven, is niet meer mogelijk omdat in 2022 juist al 1 minuut is geschoven.

NS heeft overwogen de overstapnorm handmatig aan te passen naar 2 minuten. Dit leidt echter tot een onbetrouwbare dienstregeling. Bij een vertraging van 1 minuut zal de trein

al niet meer gehaald worden. Dit zal naar de huidige inzicht in ongeveer 10% van de gevallen gebeuren. NS kiest dus voor een robuuste boven een onbetrouwbare overstap. Overigens wordt de overstap tussen Sprinter Hoorn – Haarlem – Amsterdam (4800) en de IC Rotterdam (2200) 5 tot 6 minuten en daarmee 2 minuten korter dan vandaag. Daarmee wordt ook de overstap van de Kennemerlijn van en naar Leiden in de late avonduren en vroege weekend uren korter dan nu.

Reactie: LOCOV geeft aan dat door het verschuiven van de Kennemerlijn met een kwartier in Alkmaar de aansluiting van de Intercity uit Den Helder op de sprinter naar Haarlem en vice versa wordt verbroken. Hierdoor neemt de reistijd richting Beverwijk (Kennemerlijn) en Wormerveer (Zaanlijn) met een kwartier toe. LOCOV geeft 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.

Antwoord: Door het verbeteren van de knoop Hoorn wordt helaas de overstap tussen de IC uit de richting Den Helder en de sprinter richting Haarlem een kwartier langer. De overstap richting Obdam wordt echter een kwartier korter. Vandaag de dag maken veel minder dan 50 reizigers (vanuit privacy mogen we de exacte aantallen niet noemen) de dubbele overstap vanuit Den Helder richting Wormerveer en visa versa. De overstap IC van en naar de sprinter, dus tussen Den Helder en de Kennemerlijn, maken ca. 360 reizigers per dag. Rond twee derde hiervan binnen de spits.

De spits IC rijdt in totaal 3 uur lang en rijdt daarmee al 1 uur langer dan gebruikelijk. Op korte termijn zal het verder verruimen van de bedieningstijd van de spits IC dan ook niet betaalbaar zijn. Op een langere termijn én i.c.m. met ruimtelijke economische ontwikkelingen op en rond stationsgebieden kan dit opnieuw bekeken worden.

Reactie: LOCOV geeft aan dat het verminderen van de spitsintercity’s niet past in de ambities van het OV-toekomstbeeld waarin sprake is van een kwartierdienst Alkmaar-Schagen(-Den Helder). Ook geeft LOCOV aan dat er in deze regio de komende jaren veel woningen gebouwd worden en nieuwe voorzieningen bij stations om reizen in de tegenspitsrichting te bevorderen. LOCOV vraagt NS daarom het aantal spitstreinen van/naar Schagen en Den Helder op het huidige niveau te houden zodat deze verbinding niet verslechterd.

Antwoord: Als NS zijn wij ons terdege bewust van de beleidsvoornemens PHS en het Regionaal OV Toekomstbeeld en vanuit onze rol dragen wij graag bij aan het realiseren van de beleidsvoornemens. Hierbij geldt wel als randvoorwaarde dat de infrastructuur geschikt is voor de uitvoering van de beoogde dienstregeling en dat er sprake is van voldoende vervoersmarkt. Gezien de kenmerken van de vervoersmarkt in Noord-Holland Noord hebben wij daar wel onze zorgen over. Dat is ook de reden dat wij in het BO Adviesgroep Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland d.d. 30 september 2019 onze zorgen geuit hebben over de kostendekking van het Regionaal OV

Toekomstbeeld. Om in de toekomst de door de regio gewenste beleidsvoornemens te kunnen realiseren is het van essentieel belang dat het aantal reizigers dat van het openbaar vervoer gebruik maakt stijgt en dat gelijktijdig de bezettingsgraad van de treinen verhoogd wordt. Wij stellen voor om per corridor (Kennemerlijn, Zaancorridor en de Hoornselijn) afspraken te maken over het versterken van de samenhang tussen verstedelijking en openbaar vervoer en eventuele maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer (dienstregeling, stations, deur tot deur vervoer, tegenspits, enz.) te vergroten.

Vanuit de optiek van het verbeteren van de bereikbaarheid van Noord-Holland en het gebruik van het openbaar vervoer is het inderdaad goed dat gemeenten meer woningen bouwen in de nabij van de stations. Hierdoor nemen meer mensen de trein. Maar zolang deze mensen in Amsterdam blijven werken zal de vervoersmarkt nog verder verspitsen en komt de betaalbaarheid van het treinvervoer nog verder onder druk te staan. Het is dan ook van cruciaal belang dat de gemeenten naast het bouwen van woningen, volop inzetten op het realiseren van meer arbeidsplaatsen of andere maatregelen zodat de stations in de regio bestemmingen worden. Hierdoor gaan meer reizigers tegen de spits de regio in en wordt de tegenspits versterkt en neemt de betaalbaarheid van het treinvervoer toe. In het kader van de spoorcorridors maken hieLOCOV graag afspraken met de gemeenten.

Reactie: LOCOV merkt 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).

Antwoord: Sinds december 2019 wordt trein 3054 gesplitst in Alkmaar. Hij rijdt dan met 1 stel door naar Den Helder. Mocht de trein alsnog doorrijden met twee stellen kan dit verschillende redenen hebben. Het kan zijn vanwege de materieelbalans. De 3054 komt uit de avondspits en brengt alvast een treinstel naar Den Helder voor de volgende dag. Het kan zijn dat het op Alkmaar te druk is met treinen waardoor er minder ruimte is om een trein te verkleinen. Dit door de samenloop van de vier treinseries (800, 3000, 3400 en 4800) te Alkmaar.

Reactie: LOCOV merkt op dat in de optimalisatievariant de sprinters Zandvoort-Amsterdam en Beverwijk-Amsterdam een kwartier draaien. LOCOV ziet graag een vroegere trein vanuit Zandvoort toegevoegd en zo mogelijk ook vanaf Uitgeest. Als dit niet kan vanwege het onderhoudsrooster dan is het wellicht mogelijk deze vroegere trein te starten in Beverwijk.

Antwoord: Vanuit Alkmaar wijzigt de eerste trein slechts enkele minuten. De markt leent zich op dit moment niet voor een additionele vroege trein. Vanuit Zandvoort vertrekt de eerste trein een kwartier later. Vanuit de markt zien we helaas ook hier onvoldoende vervoersvraag voor een additionele trein. Voor de markt Haarlem - Amsterdam zien we

echter een hogere vraag, hier zullen we een additionele trein rond 6 uur inleggen (5400 serie). Daarmee blijft Haarlem - Amsterdam gelijk aan nu.

Reactie: LOCOV beseft dat de mogelijkheden op Amsterdam Centraal door de komende verbouwing beperkt zijn, maar vraagt NS om de mogelijkheden te onderzoeken voor extra verbindingen in de spits tussen Haarlem en Amsterdam. LOCOV geeft aan dat zij mogelijkheden ziet om in de spits extra paden aan te vragen zonder dat het goederenvervoer in de knel komt.

Antwoord: Naast de perronverlenging van Santpoort Noord, onderzoekt NS op dit moment of het mogelijk is een additionele trein in het drukste uur te laten rijden. Mocht LOCOV nog andere ideeën hebben, ontvangen we deze graag. Uitkomsten van de verkenning zullen naar verwachting nog niet voor 2022 gereed zijn.

Reactie: LOCOV verzoekt NS de mogelijkheden te onderzoeken voor extra sprinters tussen Uitgeest-Zaandam-Amsterdam omdat reizigers nu al in de spits vaak moeten staan en er zijn zowel in de ochtendspits als in de avondspits al 5 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.

Antwoord: De verdeling van de sprinters op de Zaanlijn is helaas niet in hele kwartieren mogelijk zonder additionele infrastructuur tussen Wormerveer en Zaandam of het vertragen van IC’s uit de Kop van Noord-Holland.

Het drukste traject in de ochtend is tussen Zaandam en Sloterdijk. Reizigers moeten dan vaak staan. De Sprinter wordt echter na Amsterdam Sloterdijk leger en vanaf Amsterdam Centraal kunnen reizigers vaak weer zitten. In de avond geldt dit andersom. Daarmee voldoet NS in de ochtendspits aan bestaande normen om in de sprinter reizigers een vervoersplaats te bieden.

Reactie: LOCOV vraagt NS te onderzoeken in hoeverre in de spits de invoering van een techniek-geleid-vertrekproces de punctualiteit van de sprinters op de Kennemerlijn, Zaanlijn en Hoornlijn verhoogt

Antwoord: NS omarmt innovaties waar een verbetering voor de reiziger ontstaat. De aankomstpunctualiteit voor de sprinterseries in Noord-Holland lag in 2018 boven de normwaarde van 95%. Door uitval kan de KPI reizigerspunctualiteit negatief beïnvloed worden. Een techniek-geleid-vertrekproces gaat hier echter geen uitkomst bieden. Uitval heeft vaak te maken met grotere verstoringen zoals bv. slecht weer.

Colofon

Auteur(s): C.J. (René) Windhouwer

Kenmerk: -

Datum: 28 april 2020

Versie: 1.0

Status: Definitief

Bestand: https://nsdigitaal-my.sharepoint.com/personal/rene_windhouwer_nslogin_nl/Documents/Optimaliseren drgl 2022/Reactienota Optimalisatievariant defintief 3.0.docx

© NS, Utrecht. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.