LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS
Directeur Stakeholder- en
Concessiemanagement
Jacco van der Tak
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon

Doorkiesnummer
-

Datum
15 maart 2018

Bijlage(n)
-

Ons kenmerk
Locov 2018-60094

Uw kenmerk
CC/PA/TD-818

Onderwerp
Advies dienstregeling 2019

Geachte heer Van der Tak,

In uw brief van 1 februari 2018[1] vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de dienstregelingswijzigingen die NS voornemens is door te voeren per 9 december 2018 ("Dienstregeling 2019"). Wij gaan graag in op uw verzoek en volgen hierbij de volgorde in uw adviesaanvraag. Aan het einde van het advies geven wij u ook graag verbeterwensen van onze kant mee. Op de onderdelen van uw adviesaanvraag waarop wij inhoudelijk niet ingaan, adviseren wij positief.

Den Haag/Rotterdam-Utrecht-Houten Castellum
De tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal ten westen van Utrecht maakt het traject Utrecht - Woerden vanaf 2019 geheel viersporig. De daardoor ontstane ontwerpruimte maakt een betere opzet van de dienstregeling mogelijk. Wij zijn blij dat daarin de stationnementen van 8 minuten van de Sprinter Utrecht - Den Haag in Woerden en Gouda Goverwelle sterk zijn verkort en dat het nieuwe station Zoetermeer-Lansingerland vier maal per uur is ingepast zonder langere rijtijd voor de Intercity's. Een pluspunt is ook dat de Intercity's tussen Utrecht en Gouda een gelijkmatiger spreiding krijgen. Wel vermindert hierdoor de overstaptijd in Utrecht Centraal (cross-platform) tussen de Intercity's richting Den Haag Centraal en richting Groningen/Leeuwarden van 3 tot 2 minuten. Reizigers moeten wel op deze aansluiting kunnen blijven rekenen.

Wel zet het extra station op het tweesporige baanvak Gouda - Den Haag Centraal de capaciteit verder onder druk. Hierdoor geven treinen een vertraging nog sneller aan elkaar door. Wij maken ons zorgen over het ontbreken van

[1] CC/PA/TD-818 adviesaanvraag dienstregeling 2019

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, Consumentenbond, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.

bijsturingsruimte op dit traject. Een vertraagde Sprinter richting Den Haag kan nu niet zonder veel verder tijdverlies door de direct erachter rijdende Intercity worden ingehaald. De zijsporen in Ypenburg zijn hier helaas niet op ontworpen. Wij vernemen graag van u welke mogelijkheden er zijn (zoals een aanpassing van de wissels) om vertragingen op dit traject op te vangen.

De extra brug en de integrale viersporigheid zijn gebouwd in het kader van het project VleuGel/Randstadspoor. Dit project voorziet in zes Sprinters per uur tussen Woerden en Geldermalsen. U kiest in 2019 nog niet voor het doortrekken van de vijfde en zesde Sprinter Houten Castellum – Utrecht Centraal naar Woerden. In plaats daarvan koppelt u deze extra spitsuur-Sprinters aan de bestaande Intercity Utrecht Centraal – Rotterdam. Dit is ongetwijfeld een interessante rechtstreekse verbinding. Maar zoals u zelf al aangeeft, is dit iets anders dan het bij de spooruitbreiding beoogde stadsgewestelijke Randstadspoor-model. Dit model gaat uit van 6 maal per uur een doorgaande Sprinterdienst via Utrecht Centraal. Wij vragen u duidelijkheid te geven over uw verdere voornemens met betrekking tot Randstadspoor op de VleuGel-route, nu de extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal het mogelijk maakt om tussen Utrecht en Woerden meer treinen te laten rijden.

Uitgeest – Amsterdam – Breukelen - Utrecht
Wij hebben in ons advies over de jaardienstregeling 2018 kritiek geleverd op het opzij dringen van Sprinters en ICE tussen Amsterdam en Utrecht door de IC-tienminutendienst. Dit betekende namelijk langere rijtijden en scheve tijdliggingen van de Sprinters. In een aantal gevallen zelfs in ernstige mate. Voor de rijtijd van de ICE waren de gevolgen verschillend, al naar gelang spits of dal. Wij zijn blij dat u een deel van deze nadelige effecten in de dienstregeling 2019 herstelt, waarbij ook de afwijkingen in de patroontijden verdwijnen. Wij ondersteunen uw keuze om de vertrektijden van de Intercity's Alkmaar - Maastricht niet de hele dag met één minuut te vervroegen, maar alleen op de momenten waarop de ICE rijdt.

De Sprinters tussen Amsterdam en Breukelen gaan in beide richtingen een 7/23-minutendienst rijden. Zó heb je niet veel aan vier treinen per uur. Voor de gebruikers van deze stadsgewestelijke verbinding blijft 'spoorboekrijk reizen' helaas dus nog wel de uitkomst van PHS Amsterdam - Eindhoven.

IC Brussel als extra trein tussen Amsterdam en Rotterdam
Het integreren van internationale en nationale Intercity's heeft in het algemeen als voordeel een evenwichtiger bezetting en daarmee een betere 'business case' voor de internationale verbinding. Dit komt de levensvatbaarheid van een aantrekkelijke(r) verbinding ten goede. Vandaar dat wij u hiertoe in 2015 hebben geadviseerd.[2] Dit argument verliest wel zijn geldigheid als de nadelen van integratie groter blijken te zijn dan de voordelen.

Het apart rijden van de IC Brussel zal naar onze verwachting helaas weinig bijdragen aan een betere verdeling van de drukte tussen Amsterdam en Rotterdam in de IC direct en de IC Brussel. U schrijft dat het aantal treinen op dit traject met bijna 20% stijgt, maar daar merken de reizigers weinig van. De IC Brussel rijdt namelijk op een afstand van 3 tot 4 minuten achter de IC direct aan en zal dus maar weinig binnenlandse reizigers van de IC direct overnemen.

[2] Locov-advies 2015-239911 van 27 november 2015.

Dordrecht – Roosendaal
De verbeteringen in de Sprinterdienst van Dordrecht naar Roosendaal – verkorting van het lange stationnement in Lage Zwaluwe éénmaal per uur en regelmatiger spreiding over het uur – zijn zeer welkom. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor het niet langer hoeven halveren van de dienstregeling wanneer goederentreinen moeten worden omgeleid wegens werkzaamheden in Duitsland.

Utrecht – Den Bosch
In Den Bosch kan viermaal per uur worden overgestapt van de Intercity uit Utrecht naar de richting Tilburg: tweemaal op een Intercity en tweemaal op een Sprinter. De overstaptijd is in beide gevallen twee minuten. Voor een betrouwbaardere aansluiting wilt u de overstaptijd op de Sprinter verruimen naar drie minuten. De overstaptijd op de Intercity houdt u op twee minuten. Deze maatregel heeft tot gevolg dat de verbinding tussen Amsterdam Zuidoost/Zuid/Schiphol en de stations Utrecht Lunetten t/m Zaltbommel in zuidelijke richting achteruitgaat tot hetzelfde niveau als in noordelijke richting. De reistijd naar Zaltbommel wordt ongeveer een kwartier langer en bij de overige stations halveert het aantal reismogelijkheden. In Utrecht Centraal is dan in beide richtingen de overstap tussen de Intercity 3500 (Schiphol) en de Sprinter 6600 (Den Bosch) precies één minuut te kort geworden voor een officieel haalbare overstap.

Wij vinden dit een lastige afweging. Bij de gegeven reizigersaantallen maakt u een vergelijking tussen een betrouwbaarder wordende overstap voor de ene groep en een structurele vermindering van reismogelijkheden, dan wel een aanzienlijk langere reistijd, voor de andere groep. Dat is niet één op één vergelijkbaar. Daarnaast betreft het zowel in Utrecht als in Den Bosch asymmetrische verbindingen. De aansluiting in Den Bosch tussen de Intercity 800 uit Alkmaar en de Sprinter 6600 richting Tilburg, die u met deze maatregel betrouwbaarder wilt maken, bestaat in omgekeerde richting niet. Verder verbaast de aanleiding tot de maatregel ons enigszins, omdat NS nog onlangs heeft gewezen op de uitstekende punctualiteitsscore van de 10-minutendienst op de A2-corridor. De vraag is dan waarom juist in dit ene geval de minimumnorm van 2 minuten voor een cross-platformoverstap onvoldoende zou zijn.

Wij adviseren u de gehele aansluitingsproblematiek in Den Bosch en Breda in samenhang nog eens goed te bezien op verbetermogelijkheden. Dit lijkt ons beter dan morrelen in de marge. Het gaat daarbij ook om de slechte aansluitingen van de Intercity Zwolle - Roosendaal op/van de IC Brussel (in Breda) en op de Intercity's richting Utrecht in Den Bosch (met een voor de reizigers ongemakkelijke aanlanding op spoor 1) en om de zeer slechte aansluiting in Den Bosch tussen de Sprinters richting Utrecht en Tilburg Universiteit.

Extra capaciteit Zandvoort op drukke dagen
In paragraaf 2.6 van de adviesaanvraag wijst u op de extra Sprinters 's zomers tussen Haarlem en Zandvoort. De afgelopen jaren hebben wij herhaaldelijk moeten vaststellen dat NS niet adequaat inspeelt op topdagen met grote aantallen reizigers tussen Amsterdam en Zandvoort. Dit zijn dagen waarop het weer, ook buiten het door NS gedefinieerde seizoen, mensen massaal naar het strand lokt en dagen met grote publiekstrekkers op het Zandvoortse circuit. De basis-halfuurdienst Amsterdam - Zandvoort biedt volgens de standaardplanning 5 tot 6 bakken SGM. Bij grote drukte is dit onvoldoende. Tot verlenging van deze treinen komt het echter nooit. Wel tot de inzet van kortere treinen, vooral in het weekend. Technisch zijn langere treinen wel degelijk mogelijk. In het verleden

zijn tussen Amsterdam en Zandvoort in de basisdienst en als extra trein dikwijls samenstellingen van 10 bakken ingezet.
Terwijl de reguliere treinen Amsterdam-Zandvoort overvol zijn en soms reizigers moeten achterlaten, pendelt tussen Haarlem en Zandvoort in de zomermaanden een extra dubbeldekker die bij vertrek uit Haarlem ook op drukke dagen slechts matig gevuld is. Reizigers uit Amsterdam kiezen begrijpelijkerwijs massaal de rechtstreekse trein. De zomerpendel Haarlem - Zandvoort rijdt 'weer of geen weer', op regenachtige dagen vrijwel leeg. Maar hij rijdt niet op weekenddagen met perfect strandweer die buiten de NS-kalender vallen. Kortom: op hoogtijdagen sluit de door NS ingezette vervoercapaciteit niet optimaal aan bij de behoefte van de reizigers tussen Amsterdam en Zandvoort. Over deze problematiek hebben wij vorig jaar al contact met u gehad. Wij adviseren u concrete verbetermogelijkheden uit te werken, opdat de trein op zulke dagen voor Zandvoortgangers weer een aantrekkelijke keuze wordt. Wij denken hierover graag met u mee.

Utrecht – Almere
Wij kijken uit naar het einde van de ongelukkige situatie van de afgelopen jaren, waarin de Sprinter van Utrecht naar Almere station Utrecht Overvecht voorbijreed. Wij hopen dat u de reistijd dan ook weer zult verbeteren. Wij zien uw adviesaanvraag graag tegemoet.

Duivendrecht
Dit jaar is gebleken dat u Intercitystops in Duivendrecht schrapt tijdens de openingsperioden van drukke beurzen in het RAI-gebouw in Amsterdam. Reizigers krijgen daardoor een tot 25 minuten langere reistijd. Daarnaast is een deel van de regelmatige reizigers verrast door het overslaan van station Duivendrecht door de Intercity's en door de eerdere vertrektijd van sommige treinen op andere stations. De spitsuren worden hierbij niet ontzien. Deze praktijk miskent de overwegingen die ten grondslag lagen aan de inrichting van de jaardienstregeling. Zij brengt ook schade toe aan de reputatie van de trein als betrouwbaar en voorspelbaar vervoersysteem.

Dat er tijdens de drukste aan- en afvoermomenten van grote publiekstrekkers extra vervoercapaciteit moet worden geboden op station RAI is geen punt van discussie. Tot en met de jaardienstregeling 2017 gebeurde dit door extra stops van Intercity's op station RAI, zonder dat dit ten koste ging van andere IC-stops. Door de verschuiving van rijpaden van goederentreinen als gevolg van de tienminutendienst op de route Amsterdam-Utrecht is dat helaas niet meer mogelijk. Wij adviseren u samen met ProRail te zoeken naar een betere oplossing in 2019. Mogelijk ligt er ruimte in oplossingen die minder rigide van opzet zijn. De extra stops zijn immers slechts gedurende bepaalde perioden nodig en niet gedurende de gehele dag. Bovendien worden de goederenpaden ook niet dagelijks elk uurblok benut.

Indien u voornemens bent om ook in 2019 tijdens beurzen en andere evenementen een gewijzigde dienstregeling te rijden met andere bedieningspatronen van stations, verwachten wij daarover van u een adviesaanvraag.

Leeuwarden – Zwolle
Sinds de dienstregeling 2018 wordt tussen Leeuwarden en Meppel het nagestreefde treinmodel geboden met twee 'echte' Intercity's en twee Sprinters per uur. Beide rijden in een regelmatig halfuurpatroon. Hiermee is het treinaanbod voor een flink deel van de reizigers verbeterd. De volgende stap zal zijn dat de Sprinters naar Zwolle doorrijden. Helaas pakt de huidige dienstregeling nog erg ongunstig uit voor de reizigers uit Grou, Akkrum en

Wolvega naar Zwolle en verder. Zij hebben te maken met een lange overstap van 11 minuten in Meppel. Als zij verder dan Zwolle reizen, komt daar nog de overstaptijd in Zwolle bij.

Wij adviseren u te onderzoeken welke mogelijkheden er op korte termijn zijn om de reistijd van de genoemde stations naar Zwolle en de Randstad te verbeteren. Betrek hierbij vooral ook de suggesties vanuit Rocov Fryslân. Wij denken hierover graag verder met u mee.

Intercity Berlijn
Wij adviseren u de vroege trein 245 van Amsterdam naar Berlijn gedurende het hele jaar te rijden in plaats van alleen in het zomerhalfjaar. Dit kunt u ten koste laten gaan van de late trein 243 tot Bad Bentheim. Deze rijdt alleen in het winterhalfjaar en heeft internationale reizigers niets te bieden, zeker nu er een regionale trein van Hengelo naar Bielefeld rijdt.

Over het scenario dat u voor drukke momenten (met name in de zomer) overweegt, zult u ons op een later moment nog om advies vragen. Op voorhand beoordelen wij een scenario, waarbij de IC Berlijn op sommige momenten in één van beide richtingen de stations Hilversum, Apeldoorn en Almelo overslaat, als intransparant voor de reizigers. Op de desbetreffende momenten moeten reizigers van of naar Duitsland er heel goed op bedacht zijn dat zij extra moeten overstappen en dat zij een andere trein moeten nemen dan de IC Berlijn die normaliter wel in hun station stopt, ook al zijn er geen meldingen van werkzaamheden of storingen.

ICE International
Wij achten een uitbreiding van de dienstregeling gewenst. Het aantal reizigers met de ICE neemt jaar na jaar sterk toe. Volgens een recent bericht van Deutsche Bahn is het zelfs ‘booming’. Niettemin blijft de dienstregeling vrijwel gelijk, met gaten van twee en drie uur in de reismogelijkheden. Onze gedachten gaan allereerst uit naar een avond-ICE van Amsterdam naar Keulen (de laatste trein vertrekt nu reeds om 18.40 uur!) en het opvullen van het gat van drie uur ’s middags van Frankfurt naar Amsterdam. Wij gaan ervan uit dat de dienstregelingpaden hiervoor op de vaste patroontijden ieder uur beschikbaar zijn.

Over de afwijkende dienstregeling bij werkzaamheden hebben wij drie adviezen:

- Vermijd dat de eerste trein vanuit Nederland op een nóg eerder tijdstip vertrekt, want dit moment ligt nu al erg vroeg.
- Plan bij een omleiding ook een stop in Eindhoven of Den Bosch. Dit scheelt veel tijd voor reizigers ten zuiden van de grote rivieren. Dit weegt in onze ogen ruimschoots op tegen het nadeel van een iets langere reistijd voor reizigers van/naar Amsterdam en Utrecht. Wij zien de mogelijkheid van één extra stop ten zuiden van Utrecht graag nader uitgewerkt.
- Neem de vervangende dienstregeling op in de reisplanners zodra de omleidingsperiode duidelijk is en niet pas twee weken van tevoren.[3]

Thalys
Wij adviseren positief over het voorstel om twee Thalystreinen naar Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée Chessy te laten rijden in plaats van naar Lille. Ook wij zien de door u aangegeven voordelen: een snelle en gemakkelijke overstap op hogesnelheidstreinen die verder Frankrijk in rijden en een rechtstreekse verbinding met Disneyland. Het is jammer dat de twee

[3] Bij DB Netze konden wij de omleidingsperioden en de dan geldende beperkingen al enkele maanden geleden vinden via http://fahrweg.dbnetze.com.

Thalysverbindingen met Lille geen succes zijn geworden. Wij adviseren u wel een tariefarrangement verkrijgbaar te stellen voor reizigers van Nederland naar Lille, om te voorkomen dat zij veel extra moeten gaan betalen.

De dienstregeling van Thalys tussen Nederland en Parijs heeft zich ontwikkeld tot bijna een uurdienst. De aantrekkelijkheid van deze verbinding zou nog groter worden als de reiziger weet dat er écht ieder uur een trein rijdt en je dus geen rekening hoeft te houden met lange 'gaten'. Daarom heeft het bij het toevoegen van capaciteit onze voorkeur dat de lacunes in de uurdienst worden opgevuld, boven het langer maken van treinen die al rijden.

Eurostar
Het toevoegen van een trein met een apart, onderweg afgesloten gedeelte voor reizigers tussen Amsterdam/Rotterdam en Londen lijkt ons een goed idee om een extra en vooral snellere verbinding te bieden, zolang het vraagstuk van de veiligheidscontrole op de Nederlandse stations nog niet is opgelost.

Roosendaal – Antwerpen
Wij horen graag wat de planning is voor het moment waarop de tweede stoptrein naar Antwerpen gaat rijden. Al eerder hebben wij geadviseerd deze extra trein ook in het weekend te rijden, aangezien er dan de meeste internationale reizigers zijn. Tevens vragen wij om een kortere rijtijd. Wij zijn er namelijk stellig van overtuigd dat al sinds enkele jaren veel te veel buffertijd in de dienstregeling van deze treindienst is opgenomen.

Illustratief voor de geringe interesse van de betrokken partijen in deze grensoverschrijdende treinverbinding is de aankondiging van langere reistijden door een snelheidsbeperking tot 40 km/u op het traject tussen Roosendaal en de Nederlands-/Belgische grens, zolang de combinatie van de beveiligingssystemen in de Belgische treinen en in de Nederlandse baan niet het voorgeschreven veiligheidsniveau bereikt. Hetzelfde geldt voor het grensbaanvak bij Maastricht. Zo sukkelt de trein – letterlijk – achter de ontwikkelingen aan.

Verbeterwensen
In het voorgaande hebben wij u geadviseerd over uw voornemens in de adviesaanvraag. Daarnaast brengen wij graag de volgende verbeterwensen onder uw aandacht voor de dienstregeling van 2019 of later:

1. Herstel van de in 2018 buiten de spitsuren verbroken aansluiting in Hoorn tussen de treinen richting Enkhuizen en richting Alkmaar.
2. Herstel van de in 2018 buiten de spitsuren verbroken aansluiting in Hoorn tussen de treinen richting Enkhuizen en de Sprinter van/naar Purmerend en Zaandam. Dit probleem zou voor een deel van de reizigers kunnen worden opgelost door de Intercity Enkhuizen – Heerlen een stop te geven in Zaandam. Hiermee creëert u ook een attractiever aanbod op de corridor Eindhoven – Utrecht – Zaandam dat duidelijker is voor de reizigers. Op dit moment rijdt hier elke tien minuten een Intercity, waarvan er één Zaandam zonder te stoppen voorbij rijdt.
3. Herstel van de in 2017 verbroken aansluiting in Den Bosch tussen de Sprinters richting Utrecht en richting Tilburg Universiteit.
4. Structureel verkorten van de in het verleden steeds langer geworden reistijd Zeeland - Randstad, o.a. door een minder lang stationnement in Roosendaal, en herstel van de rechtstreekse verbinding met Schiphol die meer gewenst is dan die met Haarlem.
5. Minder krappe overstap in Roosendaal tussen de Intercity's richting Vlissingen en richting Zwolle, vooral op de tijdstippen waarop deze Intercity's niet recht tegenover elkaar kunnen staan.

6. Verbetering van de onaantrekkelijke treinverbinding tussen Zeeland en Antwerpen als gevolg van de zeer lange overstaptijd in Roosendaal.
7. Versnelling van de verbinding tussen de Sprinterstations op de Schiphollijn en ten zuiden van Leiden Centraal, en in de late avond ook tussen de Sprinterstations op de Schiphollijn en Den Haag Centraal. U heeft ons o.a. in een themasessie toegelicht wat dit in de weg staat. Wij kunnen uw argumenten volgen, maar het blijft niettemin een wens.
8. Onregelmatig geworden intervallen terugbrengen naar (bij benadering) een kwartierligging: Sprinter Breukelen–Amsterdam, Sprinter Utrecht-Geldermalsen, Intercity Amsterdam-Alkmaar, Intercity Eindhoven-Sittard.
9. Bieden van snellere en meer rechtstreekse verbindingen tussen de IJmond (o.a. Beverwijk) en Amsterdam, ook in de relatie met Amsterdam Zuidoost.
10. Een aansluiting in Baarn tot stand brengen tussen de Sprinters Amsterdam-Amersfoort Vathorst en Baarn-Utrecht. Deze overstap wordt nu op een haar na geboden, waardoor de trein geen aantrekkelijke vervoerwijze is tussen Soest en Amsterdam.
11. Een snellere intercity Leiden – Utrecht, met daarnaast een Sprinterdienst die de kleinere stations bedient. De Sprinterdienst zou kunnen worden geïntegreerd met een van de Randstadspoor-diensten. Een verbeterde Intercity Leiden – Utrecht via Alphen aan den Rijn voorkomt dat reizigers in toenemende mate zullen uitwijken naar de verbinding via Schiphol en Zuidtak. Capaciteitsanalyses voorzien dat deze reizigersstroom daar op termijn, wanneer deze verbinding rechtstreeks wordt geboden, een extra belasting zal worden.
12. Verbetering van de verbinding tussen Twente en Amsterdam.
13. Verbetering van de aansluiting in Zwolle tussen de Sprinter richting Dronten en de treinen in de overige richtingen, met name die naar het noorden en oosten. Ook in een breder kader bestaat de wens van snellere en waar mogelijk rechtstreekse verbindingen tussen het Noorden en de Randstad.
14. Doortrekken van de Intercity Den Haag Centraal - Eindhoven naar Venlo. Hiermee wordt tevens capaciteit vrijgemaakt op station Eindhoven.
15. Een extra Intercity Eindhoven-Breda i.v.m. de drukte op dit traject en het bieden van betere aansluitingen, doorrijdend naar Dordrecht, waarmee een betere en daarmee toekomstvaste IC-verbinding met Brabant kan worden geboden.
16. Verbeteren van vroege en late reismogelijkheden tussen Brussel/Antwerpen en Breda/Rotterdam. Met name is een vroegere trein van Breda naar Brussel en een latere trein van Brussel naar Breda gewenst..
17. Aansluiting tot stand brengen in Breda tussen IC Brussel en IC Roosendaal - Zwolle.
18. Betere aansluiting in Rotterdam van de IC Brussel van en naar Den Haag Centraal: deze is nu teleurstellend slecht.

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe natuurlijk bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt