



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 9 maart 2022
Ons kenmerk: Locov 2022-50728

Doorkiesnummer: -
Bijlage(n): -
Uw kenmerk: CC/PA/TD-919

Onderwerp:
Advies Dienstregeling 2023

Geachte heer Van der Tak,

In uw brief van 2 februari 2022 met kenmerk CC/PA/TD-913 vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de dienstregeling welke NS vanaf 11 december 2022 wil gaan rijden ("Dienstregeling 2023"). Wij gaan graag in op uw adviesverzoek en betrekken daarbij ook graag uw eerdere besluiten.

Beschikbaarheidsvergoeding

U bent nog in gesprek met het Rijk over de situatie na het aflopen van de huidige beschikbaarheidsvergoeding. In onze ogen moet het Rijk u in staat stellen om te focussen op het terugwinnen van reizigers in het openbaar vervoer en op het werven van nieuwe reizigers. Nu reizigers beginnen terug te keren in de trein, is het onwenselijk frequenties te verlagen. Dit zorgt immers voor langere wacht- en overstaptijden en drukke treinen. Hierdoor kunt u reizigers opnieuw verliezen, verhoogt u de drempel voor andere reizigers om terug te keren en wordt het voor nieuwe reizigers minder aantrekkelijk om gebruik te maken van de trein. Indien ontwikkelingen rond de beschikbaarheidsvergoeding onverhoopt toch invloed hebben op de voorgenomen *Dienstregeling 2023*, dan zien wij aanpassingen als advies plichtig. Er is dan immers geen sprake van een acute situatie. Mocht u gedwongen worden de frequenties te verlagen, dan verwachten wij dat u aansluitingen optimaliseert (zie ook ons advies over *Dienstregeling 2022*), dat u niet verder afschaalt dan strikt noodzakelijk en dat u weer opschaalt zodra dit mogelijk is.

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.

Reistijdverkorting van en naar Groningen (treinseries 500, 700 en 8100)

Wij adviseren positief over de versnelling van de Intercity's van en naar Groningen (treinseries 500 en 700) en de Sprinters van Groningen naar Zwolle (treinserie 8100) die mogelijk worden door de aanpassing van de infrastructuur bij Hoogeveen. U verbetert hiermee tevens de aansluiting op de regionale treinen op station Groningen.

Mogelijke proef: verbetering bediening station Purmerend (treinseries 4500 en 3900)

Wij adviseren positief over de proef met een extra stop in Purmerend van de Spits-Intercity tussen Amsterdam Centraal en Enkhuizen (treinserie 4500). Wij adviseren in aanvulling daarop als onderdeel van deze proef ook de reguliere Intercity (treinserie 3900) een extra stop te geven op station Purmerend. Een kwartierdienst is immers voor reizigers aantrekkelijker. Bovendien kan Purmerend dan ook in de daluren door de Intercity worden bediend én krijgen reizigers tussen Heerhugowaard/Obdam en Purmerend hierdoor een ruim tien minuten kortere reistijd (20% reistijdwinst). De overstaptijd voor deze laatste groep reizigers wordt op station Hoorn dan minder dan 15 minuten in plaats van de huidige onaantrekkelijke overstap van 25 minuten.

De door ons voorgestelde extra stop van de reguliere Intercity kan in onze ogen zonder extra reistijd voor reizigers tussen Amsterdam en de stations op het traject tussen Hoorn en Enkhuizen. Deze Intercity staat immers in beide richtingen zeven tot acht minuten stil op station Hoorn. Een extra stop betekent daarom alleen extra reistijd voor reizigers tussen Amsterdam en station Hoorn in vergelijking met uw voorstel. Voor deze reizigers is het echter geen extra reistijd ten opzichte van de huidige dienstregeling vanwege de versnelling tussen Hoorn en Zaandam door het opheffen van de niet-actief-beveiligde-overwegen (NABO's). Onze conclusie is dat met ons voorstel geen reizigers worden benadeeld, maar wel meer reizigers profiteren dan in uw voorstel.

Ook adviseren wij u te onderzoeken of in de vroege ochtend en in late avonduren de intercity's Maastricht-Enkhuizen v.v. (treinserie 2900) een extra stop kunnen maken in Zaandam. Het voordeel van deze wijziging is dat hiermee ook op deze momenten vier keer per uur een intercity Zaandam-Utrecht Centraal wordt aangeboden.

Sprinter Schiphol Airport-Hoorn Kersenboogerd (treinserie 3300)

Wij constateren dat de Sprinter Schiphol Airport-Hoorn Kersenboogerd in de avonduren een korte kering krijgt op station Hoorn Kersenboogerd en daardoor drie minuten later vertrekt richting Schiphol Airport (treinnummer 3383 t/m 3391). Dit maakt deze treinen kwetsbaar voor het halen van de punctualiteitsnormen. Wij adviseren u dit goed te monitoren en bij een te lage punctualiteit deze maatregel terug te draaien.

Frequentieverhoging Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten en Houten (treinserie 8900)

Wij zijn verheugd dat u naar aanleiding van ons advies (zie: Locov 2022-8767, advies wijzigingsblad februari 2022, 12 januari 2022) voorstelt om de Sprinter Leiden Centraal – Woerden – Utrecht Centraal – Houten Castellum in beide richtingen de stations Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten en Houten te laten bedienen. U wilt dit, indien mogelijk, al medio 2022 invoeren. Hiermee wordt in de spits, net als in *Dienstregeling 2021*, weer vier keer per uur een verbinding geboden tussen alle stations op de corridor Woerden-Houten Castellum. Wij adviseren hierover positief.

Reizigers tussen de stations Vleuten, Utrecht Terwijde en Utrecht Leidsche Rijn en de stations Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten, Houten en Houten Castellum hebben door de gewijzigde lijnvoering tussen Leiden Centraal en Utrecht Centraal per december 2021 echter nog steeds slechts twee keer per uur een verbinding in de daluren. In *Dienstregeling 2021* was dit nog vier keer per uur. Wij zijn van mening dat het huidige aanbod niet aansluit bij de gewenste kwaliteit van het Sprinter netwerk rond Utrecht (Randstadspoor).

Wij vragen u deze verslechtering van de dienstregeling te repareren en herhalen daarom ons advies om de Sprinter Woerden – Houten Castellum ook tussen 9:30 uur en 15:30 uur in beide richtingen te laten rijden tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum. In uw eerdere besluit van 21 februari 2022 (Zie: CC/PA/TD-918, besluit wijzigingsblad februari 2022) stelt u in reactie op ons eerdere advies dat er op dit moment onvoldoende vervoersvraag is om de frequentie tussen Utrecht en Houten Castellum buiten de spitsen te verhogen. Wij constateren echter dat u zelfs in corona-tijd in de daluren veel sprinters tussen Utrecht Centraal en Geldermalsen met dubbele stellen rijdt. Aangezien het deel van dit traject tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum het drukste is verwachten wij dat met extra Sprinters op dit deel van het traject een efficiëntere materieelinzet mogelijk wordt. Voor de reizigers tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum ontstaat met deze maatregel bovendien een aantrekkelijker vervoerproduct door de komst van de tienminutentrein.

Wij zijn verheugd met het besluit (zie: <https://www.ovpro.nl/trein/2022/01/13/meer-treinen-tussen-leiden-en-utrecht-over-vier-jaar/>) om vanaf 2026 dezelfde Sprinter ook in de daluren te laten rijden tussen Woerden en Leiden Centraal. Wij adviseren u deze wijziging echter al door te voeren in *Dienstregeling 2023*. Zo worden meer reizigers op deze corridor verleid te kiezen voor de trein. Bovendien kan zo station Schiphol Airport worden ontlast tijdens de komende verbouwing. Qua capaciteit zien wij geen belemmering omdat deze Sprinter in de spitsuren reeds in beide richtingen rijdt op dit traject.

Optimalisatie spitstoevoegers in vakantieperiode

U stelt voor in de kerstvakantie en hoogzomer enkele spitstoevoegers niet meer te rijden. Wij hebben hierbij de volgende bezwaren en adviseren daarom negatief:

- Wij hebben grote moeite met de term spitstoevoeger. De betreffende treinen zijn niet zo regulier als alle andere treinen en horen tot de basisdienstregeling. Het schrappen van deze treinen leidt tot een minder aantrekkelijk vervoeraanbod voor de reiziger.
- Het schrappen van deze treinen betekent voor veel reizigers een langere wachttijd. In bijna alle door u voorgestelde gevallen gaat het aanbod terug van een kwartierdienst naar halfuurdienst.
- Reizigers met vaste werktijden krijgen door de lagere frequentie als snel te maken met een halfuur extra reistijd per dag.
- Een deel van de reizigers krijgt ook te maken met ongunstiger aansluitingen. Zo zijn reizigers tussen Hoorn en Amersfoort Centraal circa 10 minuten langer onderweg.
- Vrijwel niemand heeft vier weken vakantie en in essentiële sectoren werken mensen ook in de vakantieperiodes. De meeste spitsreizigers zullen dus hun reisgedrag gedurende deze periode moeten aanpassen.
- Studenten maken door onder anderen (her)tentamens, zomerscholen en introductieweken nog steeds veelvuldig gebruik van de trein. Daardoor zullen de nog rijdende treinen op piekmomenten zeer druk worden.
- De tijdelijke beperking van het aantal treinen leidt tot een negatieve klantbeleving omdat reizigers die gewend zijn zonder vooraf plannen te reizen ("spoorboekloos") ineens weer hun reis moeten plannen.
- Niet alle reizigers zullen tijdig door hebben dat de dienstregeling is aangepast. Wij hebben al signalen ontvangen van reizigers die overwogen voortaan de auto te nemen, omdat zij niet door hadden dat het schrappen van spitsstreinen dit voorjaar een tijdelijke maatregel is door corona. Het schrappen van treinen in de zomer- en kerstperiode kan dus ook een structureel negatief effect hebben op het aantal reizigers.
- Gedurende de zomerperiode zijn er vaak werkzaamheden, waardoor reizigers moeten omreizen. Gecombineerd met de zomerdienstregeling kunnen sommige reizigers te maken krijgen met een optelsom van hinder in een korte periode. Zo zijn er in de zomer 2022 grote werkzaamheden gepland bij station Culemborg. Wij

vinden het onwenselijk als de reizigershinder extra toeneemt door rond deze periode ook een zomerdienstregeling door te voeren.

- Tenslotte betekent het schrappen van genoemde spitstreinen een besparing in dienstregelingsuren waar de reiziger niets voor terugziet in de vorm van hogere frequenties op andere momenten.

NS heeft in 2013 besloten (zie: CC/PA/WS-619, adviesaanvraag Dienstregeling 7x24 uur 2013, 22 juni 2012) te stoppen met de vakantiedienstregeling. Wij herkennen dat in de hoogzomer er met name in de ochtendspits vermindering is van de vervoersvraag. De beste oplossing hiervoor vinden wij het aanpassen van de materieelinzet, zoals in de afgelopen jaren is gebeurd. De impact hiervan is kleiner voor de reiziger dan het schrappen van treinen.

Vooruitlopend op *Dienstregeling 2023* bent u voornemens om in de zomervakantie van 2022 het niet rijden van de door u genoemde spitstoevoegers al door te voeren. Ook hierover adviseren wij om bovengenoemde redenen negatief. Daar komt bovenop dat het zeer onwenselijk is om het aantal treinen te verminderen, juist op het moment dat de reiziger weer aan het terugkeren is in het OV. U zou nu alle focus moeten richten op het terugwinnen van de reiziger. Wij adviseren u daarom dit jaar in de hoogzomer extra aanbiedingen te doen om reizigers te verleiden te kiezen voor de trein.

Aanpassing Sprinter Apeldoorn – Almelo (treinserie 7000)

U stelt voor in de avonduren op werkdagen en in het weekend de hele dag de Sprinter van Apeldoorn naar Almelo te optimaliseren. Hierdoor ontstaat volgens u een beter product voor de reiziger en het materieel kan efficiënter worden ingezet. Dit is mede mogelijk door oplevering van de infrastructuur op station Almelo. Wij zijn blij met dat hierdoor de uurdienst van Deventer naar Apeldoorn pas een half uur later start, dat de laatste Sprinter een half uur later gaat rijden en dat er ook een latere reismogelijkheid komt vanuit Almelo naar Deventer. Tegelijk betreuren wij het dat hierdoor de laatste reismogelijkheid voor reizigers vanuit Twello en Apeldoorn Osseveld naar Amersfoort een half uur vroeger zal zijn.

Wij denken echter dat uw voorstel in het weekend conflicteert met de sneltrein Zutphen-Apeldoorn van Arriva, die elk uur rijdt. Deze sneltrein lijkt vanaf zomer 2023 niet inpasbaar in combinatie met uw voorstel, omdat station Apeldoorn vanaf dat moment een aangepast emplacement zal kennen. Indien de sneltrein Winterswijk-Apeldoorn in het weekend inderdaad conflicteert met de Sprinter Apeldoorn-Almelo, dan adviseren wij u deze Sprinter in het andere half uur te rijden. Wij adviseren daarbij wel de door u voorgestelde latere vertrekmomenten te behouden. Om dit te bereiken kunt u, zo nodig, de laatste treinen buiten patroon rijden. Mits eventuele aansluitingen behouden blijven. Ook adviseren wij u te kiezen voor een robuuste dienstregeling die in het hele

dienstregelingsjaar kan worden gereden, zodat de Sprinters in december 2022 niet een half uur verschuiven en in de zomer 2023 weer een half uur terugschuiven.

In de avonduren op werkdagen lijkt uw voorstel voor de Sprinter Apeldoorn-Almelo wel gecombineerd te kunnen worden met de sneltrein Winterswijk-Apeldoorn. Wij constateren dat op deze momenten de Sprinter Apeldoorn-Almelo tussen Deventer en Apeldoorn slechts één keer per uur rijdt, net als in de huidige dienstregeling. Behoudens de latere vertrek mogelijkheden profiteert de reiziger dus niet van de efficiëntere materieelinzet die mogelijk wordt door de kortere keertijden op zowel Apeldoorn als Almelo. Het resultaat is dat de Sprinter Almelo-Deventer één keer per uur op station Deventer een keertijd van 41 minuten heeft, terwijl deze trein in deze tijd een slag Deventer-Apeldoorn v.v. kan maken. Dit materieel kan bovendien in de tussentijd niet voor andere treinseries worden ingezet. Wij zijn daarom van mening dat hier een verdere optimalisatie mogelijk is. Dit biedt een kans om het aanbod voor reizigers te verbeteren en zo een nieuwe stap te zetten naar een minimale basisfrequentie van twee keer per uur overal in Nederland ook in avonduren. Wij adviseren u daarom de Sprinter Apeldoorn-Almelo op werkdagen in avonduren ook tussen Deventer en Apeldoorn elk half uur te rijden. Hiermee investeert u de winst die u bereikt door een efficiëntere inzet van materieel rechtstreeks in de reiziger. Concreet betekent dit in beide richtingen drie extra ritten.

Tenslotte hebben wij de indruk dat voor deze Sprinter structureel meerdere leeg materieelritten ontstaan tussen Almelo en Hengelo of Enschede. Deze kunnen ook van toegevoegde waarde zijn voor reizigers, omdat deze rijden aan de randen van de spits. Wij adviseren deze ritten daarom toe te voegen aan de dienstregeling tussen Almelo en Hengelo of Enschede. Dit betreft de treinen 7018 t/m 7026, 7058, 7023, 7025, 7057 en 7059.

Intercity Apeldoorn – Amersfoort Centraal (treinseries 1500 en 2000)

Momenteel rijdt op het traject Apeldoorn – Amersfoort Centraal twee keer per uur de Intercity Enschede – Amersfoort Centraal (treinseries 1600 en 1700). Daarnaast rijdt in daluren één keer per uur de Intercity Apeldoorn-Amsterdam Centraal (treinserie 1500) en in spitsuren twee keer per uur de Intercity Deventer-Utrecht Centraal (treinserie 2000). Wij constateren dat Arriva in daluren tussen circa 9:00 en 14:30 uur één keer per uur een trein gaat rijden tussen Apeldoorn en Amersfoort. Hiermee ontstaat tussen circa 7:00 en 19:00 uur een kwartierdienst tussen Apeldoorn en Amersfoort, met uitzondering van de periode tussen circa 14:30 en 16:30 uur. Aangezien er in onze ogen wel voldoende vervoervraag is tijdens deze uren, adviseren wij u in deze periode extra ritten toe te voegen van de Intercity Deventer-Amersfoort Centraal en visa versa.

Intercity Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal (treinserie 1500)

Wij adviseren positief op uw voorstel om de Intercity Amersfoort Centraal-Amsterdam Centraal (treinserie 1500) op werkdagen in de spits één minuut later uit Amersfoort te

laten vertrekken zodat de overstap van de Intercity uit Apeldoorn en Deventer ruimer wordt (treinserie 2000). Wij merken op dat Arriva in de daluren één keer per uur een trein gaat rijden van Apeldoorn naar Amersfoort Centraal. Wij adviseren u ook op deze momenten de Intercity naar Amsterdam Centraal één minuut later uit Amersfoort te laten vertrekken, zodat reizigers ook op deze momenten een overstap hebben vanuit de richting Apeldoorn.

Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal (treinseries 4000 en 7400)

In de avonduren rijdt u na ongeveer 20:00 uur twee keer per uur de Sprinter Uitgeest-Zaandam-Amsterdam Centraal. Vorig jaar hebben wij u geadviseerd de kwartierdienst uit te breiden tot 21:30 uur. Volgens u is er geen aanleiding hiervoor, omdat er nog te weinig reizigers zijn. Wij vragen u dit te onderbouwen. Alle metrolijnen in Amsterdam rijden momenteel tot circa middernacht een kwartierdienst. Op de meeste trajecten rijden twee metrolijnen en wordt dus in avonduren tot middernacht acht keer per uur per richting een verbinding geboden. Op de Zaancorridor vervult de sprinter een vergelijkbare stedelijke verbindingfunctie als de metro. Daar past de huidige frequentie van twee keer per uur niet bij. Wij verwachten dat het aantal reizigers op deze corridor juist groeit als u de frequentie verhoogd. Wij herhalen daarom ons advies van vorig jaar om in de avonduren extra ritten toe te voegen (treinserie 7400).

Intercity Leiden Centraal-Rotterdam Centraal (treinserie 3200)

Verspreid over de dag rijdt een aantal Intercity's tussen Leiden Centraal en Rotterdam Centraal niet tussen Den Haag HS en Rotterdam Centraal vanwege een capaciteitsconflict met goederentreinen op de route Beverwijk-Kijfhoek (Noot: Zie overbelastverklaring 2022-4 en bijbehorende capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan, <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/vervoerders/documenten/capaciteitsanalyse-en-vergrotingsplan-rotterdam-delft-aansluiting.pdf>). Er valt dan een gat in de dienstregeling. Dit is een voor reizigers onbevredigende situatie, omdat hierdoor de dienstregeling niet meer voorspelbaar ("spoorboekloos") is. Er is voor dit knelpunt een alternatief: de goederentreinen kunnen omrijden via Breukelen. Wij begrijpen dat dit gezien de langere rijtijd voor goederenvervoerders niet de voorkeur heeft, maar dit knelpunt is slechts van beperkte duur. Uit de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan van ProRail blijkt dat eind 2024 het knelpunt is opgelost door oplevering van het project PHS Rijswijk-Rotterdam. Wij adviseren u gezien het bovenstaande voor de betreffende reizigerstreinen voor *Dienstregeling 2023* opnieuw capaciteit aan te vragen en hierover in overleg te gaan met ProRail en de goederenvervoerders om te komen tot afspraken zodat de tienminutentrein in de tussenliggende twee jaar tussen 7:30 en 19:00 uur elke tien minuten kan rijden.

De Intercity rijdt als leeg materieel naar Rotterdam Stadion om daar te keren. Wij adviseren u deze trein tussen Rotterdam Blaak en Rotterdam Centraal open te stellen voor

reizigers. Hierdoor ontstaat er elke tien minuten een verbinding Rotterdam Blaak - Leiden Centraal.

Intercity Roosendaal-Vlissingen (treinserie 2200)

Het ministerie van IenW, ProRail, de Provincie Zeeland en NS onderzoeken momenteel verdere frequentieverhoging van de snelle Intercity tussen Roosendaal en Vlissingen en verruiming van de periode dat deze snelle Intercity rijdt. Wij worden graag geïnformeerd over de voortgang van dit onderzoek. Wij adviseren u de frequentie van de snelle Intercity zo spoedig mogelijk te verhogen naar twee keer per uur, waarbij in Zeeland de Sprinter ook twee keer per uur gaat rijden (treinserie 6100). Als eerste stap vragen wij u dit te doen in de spits.

Sprinter Hoofddorp – Den Haag Centraal (treinserie 4600)

Per wijzigingsblad februari 2022 (zie: CC/PA/TD-918, besluit wijzigingsblad februari 2022, 21 februari 2022) heeft u in de avonduren de Sprinter Hoofddorp – Den Haag Centraal versneld vanaf Leiden Centraal. Wij gaan er van uit dat u deze versnelling handhaaft in *Dienstregeling 2023*. Wij zien dit echter nog niet terug in meegeleverde tabellen voor deze nieuwe dienstregeling.

Sprinter Dordrecht-Rotterdam Centraal (treinserie 5100)

In de late avonduren, vanaf circa 22:00 uur hebben reizigers uit de richting Rotterdam Blaak een lange overstap van 17 tot 31 minuten op station Rotterdam Centraal op de Sprinter richting Gouda (treinserie 4000) en de Intercity richting Utrecht (treinserie 500/600). In zuidelijke richting is er wel een aansluiting. Om dit mogelijk te maken rijden de laatste vier Sprinters Rotterdam Centraal – Dordrecht (treinserie 5100) al enige tijd vijf minuten later. Het is in onze ogen wenselijk deze aansluiting ook in noordelijke richting te bieden. Wij adviseren u daarom de Sprinter Dordrecht-Rotterdam Centraal (treinserie 5100) vanaf 22:00 uur circa vijf minuten eerder te laten rijden vanuit Dordrecht.

Sprinter Dordrecht-Roosendaal (treinserie 5900)

In zuidelijke richting wordt de aansluiting tussen de Sprinter Rotterdam-Dordrecht (treinserie 5100) en de Sprinter Dordrecht-Roosendaal (treinserie 5900) momenteel niet geboden in de late avonduren. In noordelijke richting vervalt deze aansluiting door het voorgaande advies. Om deze aansluiting in zuidelijke richting te herstellen en in noordelijke richting te behouden adviseren wij u de beide Sprinterseries na 22:00 uur 's avonds samen te voegen, zodat een doorgaande Sprinter Roosendaal-Rotterdam Centraal ontstaat. Dit kan in onze ogen worden ingepast door de marge van de Sprinter Dordrecht-Rotterdam Centraal één minuut korter te maken en door de Sprinter Roosendaal-Dordrecht v.v. respectievelijk één minuut vroeger en later te rijden.

Wij adviseren u daarbij de Sprinter Dordrecht-Roosendaal ook in avonduren twee keer per uur te rijden. Dit is in onze ogen mogelijk door de efficiëntere materieelinzet die mogelijk wordt door de doorkoppeling van de beide Sprinters en door de groei van het aantal reizigers die wij verwachten door het bieden van een rechtstreekse verbinding en door het verbeteren van de aansluitingen op Rotterdam Centraal. Daarnaast zijn wij van mening dat een halfuur dienst ook in avonduren wenselijk is als minimale frequentie op het spoor. Concreet betekent dit in beide richtingen drie tot vier extra ritten.

Vroege verbinding van Flevoland naar Schiphol

Wij adviseren u de vroegste verbinding tussen Flevoland en Schiphol te optimaliseren. Dit is in onze ogen mogelijk door een extra vroege Intercity te rijden tussen Lelystad Centrum en Schiphol Airport (treinnummer 2421). U heeft deze Intercity in 2020 voor de coronacrisis ook gereden, alleen startte deze toen pas in Almere Centrum. Deze Intercity kan in onze ogen ondanks het onderhoudsrooster starten in Lelystad Centrum als de eerste Sprinter Lelystad Centrum-Schiphol Airport (treinnummer 4308) opstart vanaf Almere Oostvaarders in plaats van Lelystad Centrum. Door de extra Intercity wordt deze eerste Sprinter ontlast en kunnen reizigers uit Lelystad en Almere eerder op Schiphol arriveren.

Internationale treindiensten

Algemeen

Wij adviseren u in de planning van het internationale verkeer rekening te houden met herstel van het treinverkeer. Omdat internationale paden slechts één keer per jaar worden verdeeld, vragen wij u met uw buitenlandse partners bij de aanvraag van paden als uitgangspunt de dienstregeling te nemen die u had aangeboden als er geen coronacrisis was geweest. Met de opkomst van digitaal vergaderen worden internationale treinen afhankelijker van toeristisch verkeer. Wij adviseren u met uw buitenlandse partners te werken aan aantrekkelijke aanbiedingen die deze doelgroep kunnen verleiden te kiezen voor de trein in plaats van de auto of het vliegtuig.

ICE Amsterdam – Frankfurt (treinserie 120/220)

In uw besluit van vorig jaar deelt u mee dat NS en DB een studie uitvoeren naar mogelijkheden om de treindienst van de ICE Amsterdam – Frankfurt te intensiveren en te versnellen. Hiervoor is de beschikbaarheid van nieuw geschikt materieel randvoorwaardelijk. Kunt u de stand van zaken van dit onderzoek en de beschikbaarheid van materieel melden? Om de trein voor internationale reizigers een aantrekkelijkere keuze te laten zijn dan het vliegtuig zien wij graag zo spoedig mogelijk elk uur een IC(E) vanuit Nederland naar Duitsland. Kunt u aangeven welke stappen u daar het komende jaar voor gaat zetten en op welke termijn het mogelijk is deze frequentie te verhogen?

Thalys (treinseries 9300 en 9900)

Wij hebben van u niet de dienstregeling voor Thalys ontvangen. Wij adviseren u de frequentie van Thalys zo spoedig mogelijk weer te verhogen naar het niveau van pre-corona, inclusief de bediening van Disneyland. Wij constateren dat u vanaf 18 maart 2022 de verbinding naar Disneyland deels weer gaat rijden, maar alleen vrijdag t/m zondag (treinserie 9900). Op zondag gaat deze trein al rond 16:00 uur terug richting Nederland, terwijl op dat moment het park nog open is. Wij adviseren u in *Dienstregeling 2023*, of zoveel eerder als mogelijk, deze verbinding dagelijks aan te bieden en op zondag het vertrek vanuit Disneyland te verschuiven tot na sluitingstijd, dus rond 20:00 uur (conform de huidige dienstregeling dit voorjaar op zaterdag). De zondag is voor de meeste bezoekers van Disneyland de terugreisdag. Een vertrek voor het eind van de middag is voor deze groep niet aantrekkelijk.

Tenslotte adviseren wij u te verkennen of meer verbindingen richting Zuid-Frankrijk mogelijk zijn, ook buiten de zomerperiode.

Eurostar

In uw besluit vorig jaar heeft u toegezegd in gesprek te gaan met Eurostar om de verbinding vanuit Lille Europe richting Nederland open te stellen voor reizigers. Wat heeft dit gesprek opgeleverd?

Intercity Amsterdam Centraal – Brussel (treinserie 9200)

U heeft vorig jaar in uw besluit toegezegd de wens voor het toevoegen van frequenties tussen Nederland en België mee te nemen in toekomstige gesprekken met NMBS. Ook is in de Actieagenda trein en luchtvaart (zie: Actieagenda Trein en Luchtvaart, november 2020, blz. 15 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-actieagenda-trein-vliegtuig>) aangekondigd dat u in 2021 de mogelijkheden voor extra vroege en extra late treinen van en naar Brussel aan de randen van de dag zou onderzoeken, zodat deze treinen aansluiten op vroege en late intercontinentale vluchten vanaf en naar Schiphol.

Wij vragen u wat deze gesprekken en het onderzoek hebben opgeleverd. Ook adviseren wij u een extra verbinding naar België in de vroege ochtend met vertrek om 5:28 uur uit Amsterdam Centraal en 6:42 uur uit Breda toe te voegen en een extra verbinding vanuit België met vertrek om 21:45 uur uit Brussel Zuid en om 22:44 uur uit Antwerpen Centraal. Zo wordt de IC Brussel in de ochtendspits aantrekkelijker voor forenzen en ontstaan er in de avonduren meer reismogelijkheden. U stelde vorig jaar afhankelijk te zijn van NMBS voor dergelijke extra ritten. Uiteraard wilt u goed samenwerken met uw buitenlandse partners, dat begrijpen wij als dat in het belang van de reiziger is. Gelijktijdig kunt u onder de open access regeling zelf de treinen ook rijden.

Stoptrein Roosendaal-Antwerpen (treinserie 2500)

De verbinding Roosendaal - Antwerpen is sinds 2018 aanzienlijk verslechterd. Er wordt al jaren gesproken over een tweede stoptrein per uur vanaf Roosendaal en over versnelling op dit traject. Wij constateren dat er geen voortgang zit op dit dossier en dat er door u nog geen toekomstplan is gepresenteerd voor deze verbinding. In de adviesaanvraag meldt u dit jaar, net als vorig jaar, zelfs niet meer de stand van zaken van uw overleg hierover met verschillende partijen.

U noemde in uw adviesaanvraag voor *Dienstregeling 2020* twee randvoorwaarden die nodig zijn voor het rijden van een tweede stoptrein: realisatie van het Belgische beveiligingssysteem tussen station Roosendaal en de grens, en nog te maken afspraken met NMBS. In de Netverklaring 2023 staat dat Belgische ERTMS-componenten op Nederlands grondgebied zijn geïnstalleerd per 19 december 2021 (noot: <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/vervoerders/documenten/netwerkverklaring-2023/definitieve-netverklaring-2023---initiele-versie-10-december-2021.pdf> blz. 193).

Daarmee is voldaan aan de technische randvoorwaarden. Samen met de wens van reizigers tot meer en snellere verbeteringen gaan wij er van uit dat uw tweede voorwaarde ook ingevuld is. De wil is er, evenals de technische mogelijkheden. Hierdoor staat niets meer in de weg voor het rijden van de tweede stoptrein. Wij adviseren u dan ook hiervoor capaciteit aan te vragen en bieden u -samen met TTB- hulp aan om restpunten op te lossen.

De laatste trein Roosendaal – Antwerpen van 23:21 uur rijdt niet in het weekend. In plaats daarvan rijdt om 22:51 uur een leeg materieel rit naar Antwerpen-Schijnpoort. Wij adviseren deze trein ook in het weekend open te stellen voor reizigers en om 23:21 uur te rijden naar Antwerpen-Centraal.

Nightjet (treinnummers 402 en 403)

De Nightjet van/naar Zurich heeft tijdens de omleidingsroute via Venlo in Nederland alleen een stop op Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal. Wij constateren dat deze trein strak is ingepast tussen reguliere Intercity's op deze route. Toch is een extra stop in Zuid-Nederland wenselijk. Wij adviseren u te onderzoeken of een stop in 's-Hertogenbosch, Eindhoven of Venlo mogelijk is. Een spoedige toelating van deze trein voor hogere snelheid dan 100 km/uur kan dit wellicht mogelijk maken.

Wij hebben geen informatie van u ontvangen over de Nightjet van/naar Wenen. Momenteel kent deze trein tijdens de omleidingsroute wel een stop in 's-Hertogenbosch. Wij gaan er van uit dat dit ook in 2023 het geval zal zijn.

Losse treinen

- Wij adviseren positief over de versnelling van de eerste Intercity tussen Zwolle en Groningen (treinnummer 713). Dit omdat enkele minuten later een Sprinter op dit traject rijdt.
- Wij adviseren negatief over het vervallen van de tegenspitsritten tussen Alkmaar en Schagen (treinnummers 818, 865, 867, 869 en 867). Dit worden daarmee leeg materieel ritten. Dit is alleen op papier een bezuiniging, maar in de praktijk niet. Reizigers krijgen hierdoor wel een lagere frequentie
- Wij adviseren positief over het doorrijden van de laatste Intercity Rotterdam Centraal – Den Haag HS – Schiphol Airport naar Amsterdam Zuid (treinnummer 3271).
- De op één na laatste Sprinter 's-Hertogenbosch-Eindhoven Centraal-Deurne (treinnummer 4487) wordt op woensdag en donderdag gesplitst in twee aparte treinen (treinnummers 4487 en 14487). Hierdoor moeten reizigers overstappen. Uw adviesaanvraag maakt niet duidelijk waarom dit nodig is. Wij adviseren daarom negatief.

Leeg materieelritten benutten voor reizigers

In de dienstregeling zitten onvermijdelijk ook leeg materieel ritten. Wij constateren dat een aantal van deze ritten structureel zijn. Een aantal van deze ritten is ook voor reizigers interessant omdat ze extra vroege of late verbindingen bieden. Wij adviseren u daarom de mogelijkheid te verkennen om dergelijke ritten toe te voegen aan de dienstregeling. Wij zien daarbij met name kansen rond Schiphol Airport en Almere (treinseries 700, 1800 en 4300).

Wij adviseren u daarnaast in de avonduren één rit Weert-Eindhoven Centraal-Tilburg Universiteit toe te voegen (treinnummer 6478, Weert vertrek 20:20, Tilburg Universiteit aankomst 21:26). Deze leeg materieel rit moet per definitie rijden omdat vanuit Tilburg Universiteit richting Eindhoven Centraal pas na 21:30 uur een uurdienst gereden wordt, terwijl op dit moment in noordelijke richting de uurdienst al om 20:00 uur start. Het openstellen van deze rit voor reizigers is niet alleen een verbetering voor reizigers. Het kan u ook extra inkomsten opleveren, zonder dat daar extra kosten tegenover staan.

Frequenties in het weekend

Meerdere Sprinters rijden op zondag of het hele weekend een uurdienst. Wij zijn van mening dat deze frequentie niet aantrekkelijk genoeg is voor reizigers. Wij merken daarbij op dat deze verbindingen ook in het weekend niet alleen worden gebruikt voor recreatief vervoer maar ook voor woon-werkverkeer. Wij adviseren u daarom de frequentie van deze

Sprinters te verhogen naar twee keer per uur tussen in ieder geval 7:30 en 19:00 uur. Wij verwachten dat het gebruik van deze sprinters hierdoor zal toenemen.

Risico's capaciteitsverdeling

Wij roepen u op te blijven zoeken naar een oplossing voor de lange wachttijd in de spits op station Zaandam voor de Sprinters Hoorn Kersenboogerd-Schiphol Airport (treinserie 3300).

Verder adviseren wij u te zoeken naar mogelijkheden om de aansluiting van de Intercity Alkmaar-Haarlem (treinserie 3400) op de Intercity's naar Vlissingen (treinserie 2200) te herstellen.

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV