

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Nederlandse Spoorwegen
Corporate Affairs
T.a.v. dhr. J. van der Tak
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl

1 | 6

Verzenddatum

18 MAART 2021

Kenmerk

1583576/1592204

Betreft: Reactie op Adviesaanvraag dienstregeling 2022

Uw kenmerk

CC/PA/TD-894NV

Geachte heer van der Tak,

Met deze brief geven de decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en Spoortafel Noordvleugel advies over de dienstregeling die NS voornemens is om in december 2022 te laten ingaan.

Wij stellen het op prijs dat u de adviesaanvraag vergezeld heeft doen gaan met kaartbeelden. Deze geven op een overzichtelijke en heldere wijze weer wat de voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling zijn.

Hieronder volgt ons advies op de voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling.

Frequentieverhoging Intercity's Arnhem-Schiphol-Rotterdam-Dordrecht

De MRA en de regio Utrecht zijn blij met de beoogde uitbreiding van de Intercitydienst op de trajecten Utrecht - Bijlmer - Amsterdam Zuid - Schiphol en Schiphol - Leiden - Rotterdam.

Wel leidt de invoering van de 10-minutentrein op de route Utrecht - Schiphol - Leiden er toe dat niet alleen zoals nu op Amsterdam Bijlmer, maar ook op Amsterdam Zuid 4 van de 6 Intercity's richting Leiden een langer stationnement zullen krijgen. Voor doorgaande reizigers (van Utrecht/Bijlmer naar Schiphol, of van Almere naar Leiden) betekent dat reistijdverlies. Wij hebben begrepen dat dit pas bij een volgende structuurwijziging in de dienstregeling (invoering Airportsprinter in combinatie met doorkoppeling IC-Direct naar Almere/Amersfoort) kan worden verholpen, daarom pleiten wij ervoor deze wijziging in de dienstregelingsstructuur zo snel mogelijk door te voeren.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij betreuren het dat als gevolg van deze structuurwijziging in de vroege avonduren het aantal Intercity's tussen Amsterdam Zuid en Lelystad wordt beperkt. Dat lijkt ons geen goed signaal, mede gelet op de beoogde productverbetering OV-SAAL richting 2029.

Voor de regio Utrecht geldt dat het wijzigen van de eindbestemmingen van de treinen die Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp aandoen met name voor het laatstgenoemde station ongunstig zijn, vanwege het wegvallen van de rechtstreekse verbinding naar Nijmegen. Wij stellen voor dat u jaarlijks in de voorbereiding van de nieuwe dienstregeling de mogelijkheden onderzoekt om doorrijden naar Nijmegen mogelijk te maken.

In de avonduren (en in het weekend) gaat de frequentie van 6 naar 4 IC's per uur, waardoor de aankomst- en vertrektijden op station Veenendaal-de Klomp wijzigen. Kunt u ons informeren over het tijdstip waarop deze frequentie-aanpassing ingaat?

Kunt u aangeven of de genoemde reistijdwinst tussen Arnhem en Utrecht resp. Amsterdam van 4 en 5 minuten voor alle treinen geldt of alleen voor de trein die stations Veenendaal-de Klomp en Driebergen-Zeist voorbijrijdt?

Nadelige gevolgen 5e en 6e IC voor aansluitend busnet

De wijziging van de vertrektijden op Veenendaal-de Klomp heeft grote gevolgen voor de aansluitingen van en op vijf buslijnen die station Veenendaal-de Klomp aandoen. Het voor/natransport per bus is relatief hoog, volgens eigen cijfers van NS tussen 22 en 27 procent. Om bussen in de nieuwe situatie goed te laten aansluiten op de trein zijn tal van patroonaanpassingen nodig, wat weer gevolgen heeft voor andere (bus/bus) aansluitingen. Omdat veel lijnen zijn doorgekoppeld werkt dit veel verder door dan alleen in Veenendaal zelf. Een goede oplossing kost waarschijnlijk meer dienstregelingsuren. Bovendien is het de vraag of aansluitingen elders in het vervoersgebied gehandhaafd kunnen blijven.

U geeft in uw Adviesaanvraag aan dat de dienstregeling de basis vormt van de deur-tot-deur reis. Wij zouden daarom dan ook graag zien dat NS zich meer rekenschap geeft van de effecten van hun wijzigingen voor het aansluitende OV-net, meer dan alleen de effecten voor de treinreizen zelf. Wij roepen u op om met ons te komen tot structurele afspraken over de nadelige consequenties van de dienstregeling-aanpassingen voor het aansluitende streekvervoer, met name wanneer de voorgestelde wijzigingen een grotere inzet van materieel en personeel tot gevolg hebben.

In zijn algemeenheid adviseren wij daarnaast dat de kwaliteit van de aansluitingen van trein op bus v.v. goed wordt gemonitord. Wij verzoeken u hierover actief informatie aan te leveren, eventueel via het dashboard deur-tot-deur.

Eventueel niet doorgaan van de 5e en 6e IC Schiphol-Arnhem

In de adviesaanvraag zijn vele mitsen en maren rondom corona toegevoegd. Mocht NS later, vanwege het achterblijven van de reizigersaantallen, ervoor kiezen om de 10-minutentrein niet door te laten gaan, moeten de regionale vervoerders daarvan tijdig op de hoogte worden gebracht. De voorbereiding van de dienstregeling 2022 start voor de regionale vervoerders immers rond half maart 2021.

Indien na 1 april 2021 een besluit wordt genomen om de 5e en 6e IC toch niet te laten rijden of om een treinserie (tijdelijk) op te heffen zijn regionale vervoerders niet in staat snel hiernaar om te schakelen. Ons advies is daarom om voor 1 april een "go/no go"-besluit kenbaar te maken.

Meer Sprinters Driebergen-Zeist – Breukelen

De frequentieverhoging van de sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist buiten de spitsen op doordeweekse dagen en op zaterdag is een mooie verbetering. Helaas kan de spitsverbinding naar Veenendaal Centrum daar nog niet van profiteren. De tijdligging van die treinen is onregelmatig en stations worden overgeslagen. Graag willen wij dat jaarlijks bij de dienstregeling wordt gezocht naar mogelijkheden om deze nadelen te beperken. Ook een uitbreiding van deze treindienst tussen de daluren hebben wij nog steeds als gewenst eindbeeld. Kunt u ons aangeven wat er nodig is om dit te realiseren?

De reistijdverkortung tussen Rhenen en Utrecht is gunstig.

De uitbreiding van de dienstregeling tussen Utrecht en Breukelen tijdens de doordeweekse daluren en op zaterdag vanaf december 2021 waarderen wij. Wij adviseren u om eerder met een goede oplossing te komen tijdens de daluren op doordeweekse dagen, bij voorkeur door terug te gaan naar de pre-Corona dienstregeling. De tussentijdse aanpassing van treindienstregeling van oktober jl., vanwege de Coronamaatregelen, leidt tot een zeer ongunstige overstapsituatie in Breukelen op de aansluitende bussen naar Mijdrecht en verder. De dienstregeling van de regionale busvervoerder is zodanig gecompliceerd dat deze niet in staat is om zich aan te passen aan ingrijpende tussentijdse mutaties.

Sprinters tussen Hoofddorp-Leiden structureel anders

De invoering van de 10-minutentrein op het traject Schiphol – Leiden leidt voor de Sprinters tot een scheve verdeling over het uur en daarmee tot een minder aantrekkelijk product. Dat hebben we eerder zien gebeuren bij de invoering van de 10-minutentrein op het traject tussen Amsterdam en Eindhoven, toen zowel op de Zaanlijn (IC én sprinter) als op de verbinding tussen Amsterdam en Breukelen ook dit soort scheve verdelingen zijn ontstaan. Wij pleiten ervoor hier nogmaals naar te kijken en bij een eerstvolgende dienstregelingswijziging te streven naar het verbeteren van de tijdligging van met name de Sprinters. Verder vinden wij het buitengewoon jammer dat in het weekend de Sprinterfrequenties tussen Hoofddorp en Leiden worden verlaagd, dit mede gelet op de mooie groeicijfers die de stations Hoofddorp (gemiddeld 5% per jaar) en Nieuw Vennep (ruim 7%) in de periode 2014-2019 hebben laten zien. Naar ons idee wordt hiermee een verkeerd signaal afgegeven in een regio waar tot de coronacrisis het autoverkeer steeds verder vastliep, de stations Nieuw Vennep en Sassenheim een belangrijke P+R-functie hebben en de trein door steeds meer reizigers als aantrekkelijk alternatief werd gezien.

Testdagen vanaf september 2021

Wij kunnen ons voorstellen dat u een proefperiode wilt gebruiken om de processen rond de frequentie-uitbreiding uit te voeren. U kiest daarvoor een periode van alle woensdagen van september tot en met november. Gelet op bovenstaande voorbereidingstijd van de dienstregeling-aanpassing voor het streekvervoer zien wij geen kans om de busdiensten daaraan aan te passen. Wij gaan ervan uit dat u daarover

helder en tijdig communiceert met alle reizigers. In de evaluatie van de proef verwachten wij dat u ook de reizigerservaringen wat betreft het overstappen en de communicatie meeneemt.

Verbeteringen aansluitingen Hoorn

We zijn verheugd met het voorstel om de knoop op Hoorn tussen trein-trein, trein-bus en bus-trein te herstellen. Wel vinden wij het jammer dat als gevolg hiervan de spitsfrequenties tussen Enkhuizen, Hoorn en Amsterdam weer worden verminderd.

Gevolgen voor aansluiting op busnetwerk

Verschuivingen in de patroontijden van sprinters leidt in Hoorn tot korte overstap op de sprinter van/naar Alkmaar. De overstap op de sprinter van/naar Purmerend wordt robuust, gaat van bijna 30 minuten naar circa 20 minuten; hoewel de overstaptijd korter wordt zal dit voor klachten blijven zorgen. Op Obdam zullen alle buslijnen ongeveer een kwartier verschoven moeten worden.

Frequentieverhoging Intercity Alkmaar-Haarlem

Op deze verbinding wordt in uw voorstel de Spitsintercity ook opengesteld in de tegenspitsrichting. Wij zijn verheugd dat hiermee eindelijk een positieve ontwikkeling valt te melden voor reizigers op dit traject, nadat in 2012 en 2016 het vervoer op de Kennemerlijn fors werd verslechterd. Dit zien we als een eerste stap in de terugkeer van een volwaardige IC op de Kennemerlijn (conform regionaal OV Toekomstbeeld 2040) en als een flinke steun in de rug voor de ontwikkeling van het stationsgebied van Beverwijk. Wel is het jammer dat door de reistijdverschillen tussen Intercity en sprinter de tijddigging tussen beide treinen niet optimaal is. Dat speelt met name bij vertrek en aankomst in Haarlem (3/27-interval).

Gevolgen voor aansluiting op busnetwerk

In de concessie Haarlem-IJmond zullen als gevolg van de gedraaide tijddigging van de treinen met een kwartier 9 buslijnen moeten wijzigen om de ketenreis in stand te houden. En dat lukt helaas niet altijd omdat de sprinter Uitgeest – Amsterdam niet meedraait. Hierdoor kan bijvoorbeeld de busdienst Beverwijk – Heemskerk – Uitgeest v.v. niet meer op beide eindpunten op de trein aansluiten. Als we prioriteit geven aan de aansluitingen in Beverwijk, ontstaat 's avonds een wachttijd van meer dan een kwartier in Uitgeest.

Optimalisatie Spitsreinen

Op het traject Den Helder-Alkmaar wordt het aantal treinen in de spits teruggebracht van 7 nu naar 4 in 2022. U geeft aan dat hiermee de wijzigingen die eerder in 2017 zijn ingevoerd om knelpunten op te lossen, ongedaan worden gemaakt. Echter uw voorstel voor 2022 gaat een stapje verder. Er worden meer treinen geschrapt in de spitsen dan in 2017 zijn toegevoegd. In 2014 reden er bijvoorbeeld 5 (ochtend) resp. 6 (avond) treinen per uur in beide spitsen. Dat zouden er in 2022 4 worden. Dat gaat voor ons echt een stap te ver. We vinden het al jammer dat er treinen worden geschrapt, maar dan is de situatie zoals voor 2017 toch echt de grens. Tot slot rijmt het schrappen van treinen niet met de grootschalige gebiedsontwikkelingen die in Alkmaar en Heerhugowaard zijn voorzien.

Op het traject Enkhuizen-Amsterdam wordt het aantal treinen in de spits teruggebracht van 5 naar 3 in 2022. Dat vinden we jammer, omdat hiermee de aantrekkelijkheid van het spoorproduct in de brede spits wordt verminderd. In het Regionale OV Toekomstbeeld is de ambitie uitgesproken voor een kwartierdienst. Het terugbrengen van het aantal spitsstreinen komt niet overeen met deze ambitie.

Een aandachtspunt vormt tenslotte de reistijd tussen de regio West-Friesland en Amsterdam. Met de voorgenomen wijziging neemt deze met 1 minuut toe naar 62 minuten tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal, terwijl deze in 2008 nog 50 minuten bedroeg.

De provincie Noord-Holland wil graag het gesprek aangaan met de directie van NS over deze voorgenomen wijzigingen.

Gevolgen voor aansluiting op busnetwerk

Het aantal verdichtende spitsintercity's op de verbindingen Den Helder – Alkmaar en Enkhuizen – Hoorn - Amsterdam neemt helaas af. Daardoor ontstaat de vraag of kwartierdiensten op diverse buslijnen gehandhaafd kunnen blijven. De verwachting is dat reizigers zich nog meer dan nu gaan clusteren en dat busritten die op de reguliere Intercity aansluiten daardoor versterkt moeten gaan worden. Minder kwartierdiensten is voor de reizigers sowieso een verslechtering, belangrijk zal zijn om de gehele keten goed in beeld te brengen evenals de afhankelijkheid van de busdienst op de treindienst.

Frequentieverhoging Uitgeest-Amsterdam

De frequentieverhoging van de Sprinters in het weekeinde is goed nieuws voor zowel inwoners als bezoekers van de Zaanstreek. Dit biedt wellicht de mogelijkheid voor de bus om een ander patroon voor lijn 163 (Uitgeest-Akersloot-Alkmaar) te kiezen.

Inpassing Sprinter Hoorn Kersenboogerd-Hoofddorp

De invoering van de nieuwe dienstregeling betekent voor de spitsreizigers in Purmerend en Zaandam Kogerveld slecht nieuws. Door een capaciteitsconflict met de 3 resterende spitsstreinen van/naar Enkhuizen staan in de spits de sprinters in de spitsrichting in Zaandam lang stil, waardoor doorgaande reizigers 7 tot 9 minuten langer onderweg zijn. Juist in de spitsuren, met het hoogste gebruik op deze stations en de grootste kans op files op de weg, zou de reistijd van de trein concurrerend moeten zijn met die van de auto. Deze extra lange stationnementen maken het treinproduct juist onaantrekkelijk, met mogelijk reizigersverlies tot gevolg. Dat is zorgelijk, mede gelet op het feit dat de vervoercijfers op de stations die het betreft de afgelopen jaren stagnatie of zelfs achteruitgang laten zien, dit in tegenstelling tot de significante groei op andere corridors in de regio. Deze reistijdverslechtering zal die negatieve trend alleen maar verder versterken, zo vrezen wij. Daarnaast strookt deze wijziging niet met de ingezette koers voor de Ontwikkelagenda Hoornse lijn, waarin ook NS participeert. Omdat wij het huidige voorstel niet acceptabel achten, willen wij u dan ook nogmaals met klem verzoeken samen met ons tot een betere oplossing te komen voor dit probleem van veel te lange wachttijden en pleiten ervoor deze zo snel mogelijk door te voeren. De urgentie hiervan is alleen maar groter geworden, omdat we recentelijk van u hebben vernomen dat de invoering van de dienstregeling zoals beoogd in 2023, die dit probleem zou kunnen verhelpen, met minimaal een jaar is vertraagd.

Wij missen overigens in uw beschrijving van de voor- en nadelen het aantal reizigers dat het hier betreft, wij zouden dat graag alsnog van u vernemen.

De provincie Noord-Holland wil graag het gesprek aangaan met de directie van NS over de effecten van deze voorgenomen wijzigingen op reizigers uit Purmerend en Zaandam Kogerveld.

Frequentieverhoging Leiden-Utrecht

De regio Utrecht waardeert de uitbreiding van de treindienst Leiden-Utrecht-Houten in de brede spitsperiode. Wij zien dat als eerste stap in de kwaliteitsverbetering op de corridor. Volgende stappen zijn ons inziens het stoppen van de IC Leiden-Utrecht op station Leidsche Rijn per dienstregeling 2024, waarover NS en regio al in gesprek zijn, en het uitbreiden van de sprinterdienst tussen de spitsen.

Wat betreft de dienstregeling van 2022 hebben wij drie verduidelijkende vragen:

1. Gaat het traject Utrecht Centraal - Houten Castellum ook 6x/uur bediend worden in twee richtingen en op alle stations? En gedurende dezelfde perioden als de 6x/uur IC-frequentie tussen Utrecht - 's Hertogenbosch? Wat wordt het frequentie-interval bij eventuele dal-, en avonduren?
2. Welke treinen uit Woerden krijgen een langere stop? Alle zes treinen per uur of minder?
3. Hoelang worden de halteringstijden op Utrecht Centraal precies?

Wat betreft de uitbreiding richting Houten Castellum vragen wij u om inzicht te geven in de planning van de frequentieverhoging van deze treindienst naar Geldermalsen, dit ter afronding van het voornemen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Tot slot willen wij via deze brief onze waardering uitspreken voor de wijze waarop u ons betreft in de ontwikkelingen op de korte en middellange termijn.

Uw reactie op onze adviezen zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Namens het Platform Mobiliteit van de MRA en de partijen van het Utrechts Verkeers- en Vervoerberaad verenigd aan de OV- en Spoortafel Noordvleugel,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk