



NS

Regiodirectie Randstad Noord

Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam

Jeroen Olthof, gedeputeerde mobiliteit Noord-Holland
Nils Langedijk, vz Platform Mobiliteit Noord-Holland
Noord

Stationsplein 19U, spoor 2
Postbus 1283
1000 BG Amsterdam
www.ns.nl

Datum 9 oktober 2023

Ons kenmerk CCA/RDRN/00116

Onderwerp afschaling dienstregeling 2024

Telefoon 088 - 671 14 40

E-mail Irma.Winkenius@NS.nl

Geachte heren Olthof en Langedijk,

Dank voor uw reactie van 8 september 2023 op de voorgenomen Dienstregeling 2024, die start per 19 december 2023 ('Dienstregeling 2024'). Ik zie deze reactie als een aanscherping van het advies van de partijen in de Noordvleugel d.d. 5 september 2023. Onze reactie van 4 oktober 2023 op dit formele advies voeg ik volledigheidshalve toe.

Los van de afgesproken formele procedure vind ik het vervelend te constateren dat u zich door de inhoud van de dienstregeling onaangenaam verrast voelt. In uw reactie uit u uw teleurstelling dat, in uw woorden, met de nieuwe dienstregeling een verdere verslechtering van het treinproduct optreedt terwijl we juist in Noord-Holland Noord alles in het werk stellen om de trein een belangrijke ruggengraat van het OV systeem te laten zijn. En daarmee constateert u een 'lange lijst verslechtingen van het treinproduct in Noord-Holland'.

Voordat ik inhoudelijk in ga op de verschillende onderwerpen uit uw brief, hecht ik eraan de formele adviesprocedure kort toe te lichten. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de NS en de provincies hebben afgesproken dat adviesaanvragen ter formele consultatie aan de provincies worden gestuurd. De provincies geven hun afgestemde en afgewogen advies in de vorm van een landsdelige reactie, i.c. de Noordvleugel, aan de NS. Hiervoor kunnen provincies om advies van gemeenten vragen. Afgestemd is, vanaf de eerstvolgende adviesaanvraag in 2024, dat de provincie bij ontvangst de gemeenten hierover meteen informeert. Vanzelfsprekend benutten wij, zoals reeds gebruikelijk is, de verschillende ambtelijke en bestuurlijke vergaderingen van de Provinciale Verkeers- en Vervoersberaden om toelichting te geven op zowel proces als inhoud van de komende adviesaanvraag.



Transitieopgaven en toekomstvast OV-systeem Noord-Holland Noord

Net als u ben ik van mening dat ons land voor grote transitieopgaven staat op het gebied van mobiliteit, woningbouw, klimaat, stikstof en economisch en sociale ontwikkeling.

We werken samen aan de duurzame bereikbaarheid en mobiliteit van de regio Noord-Holland Noord via de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland en bijbehorende actieprogramma's voor de verschillende spoorcorridors. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit moeten hierbij hand in hand gaan. We zien de benodigde mobiliteitstransitie slagen daar waar we samen werken aan en investeren in de deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-knooppunten en passend gemeentelijk parkeerbeleid. In aanvulling hierop werken provincie, NS, Connexxion en gemeenten samen aan het ontwikkelen van een toekomstvast OV-systeem voor Noord-Holland Noord waarbij ondermeer trein en bus zo goed als mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Blijvend veranderd reisgedrag en inzet beschikbare middelen

Dit laat onverlet dat we na corona zien dat reisgedrag blijvend veranderd is en dat NS met haar beschikbare middelen hier op wil, en moet, inspelen. We zien op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan in 2022 en de eerste helft van 2023. Kijkend naar de inzet van beschikbare middelen en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de trajecten waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren en frequenties op trajecten te verlagen waar de reizigersvraag dat rechtvaardigt.

Ik begrijp dat u teleurgesteld bent over de uitkomsten voor de regio Noord-Holland Noord en aandacht vraagt voor de gevolgen voor reizigers. NS monitort de actuele situatie voor reizigers en reizigersaantallen voortdurend. Waar nodig, en indien de inzet van beschikbare middelen dit toelaat, zal worden bijgestuurd.

Op basis van de ontvangen adviezen en reacties hebben we een aantal aanpassingen kunnen doen in de voorgenomen dienstregeling 2024. Voor wat betreft Noord-Holland Noord is het volgende relevant. NS wil de trajecten waar in het weekend in dienstregeling 2023 uursdiensten zijn ontstaan herstellen naar halfuurdiensten, onder voorbehoud van maakbaarheid. Het betreft voor Noord-Holland Noord het traject Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd.

Voor de dienstregeling 2025 maakt NS opnieuw een afweging. We hopen dan weer een stap vooruit te kunnen zetten, aansluitend op uw wensen. Anders dan dit jaar is het komend jaar de bedoeling één adviesaanvraag uit te doen en deze in februari 2024 te versturen. U wordt in aanloop hier naar toe geïnformeerd over, en betrokken bij, dit totstandkomingsproces.



Tot slot

Voor het gezamenlijk realiseren van de benodigde mobiliteitstransitie is het zoals gezegd van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit hand in hand gaan. Met u ben ik van mening dat het belangrijk hiervoor is reizigersaantallen en -ontwikkelingen te monitoren, evenals planning en realisatie van woningbouw en arbeidsplaatsen. NS gaat hiervoor graag met u in overleg.

Op 3 november 2023 is er een bestuurlijk overleg gepland met onze president-directeur Wouter Koolmees en gedeputeerde Jeroen Olthof waarin we onze visie op de ontwikkeling van de dienstregeling en de strategie van NS toelichten. We gaan dan graag met u in gesprek over onze dilemma's die bepalend zijn voor de afwegingen zoals we die maken. Maar ook houden we onze ambitie vast: Gezamenlijk geven wij vorm aan de ruimtelijke ontwikkelingen en gezamenlijk zijn wij aan zet om mobiliteit op een dusdanige manier te verbinden aan deze ruimtelijke ontwikkelingen, zodat wij de mobiliteitstransitie realiseren.

U kunt eventueel n.a.v. deze brief contact opnemen met uw manager public affairs, Moniek Leeftink (moniek.leeftink@ns.nl) of 06 1393 2589).

Met vriendelijke groet,

Irma Winkenius
Regiodirecteur

Advies

In uw adviesaanvraag geeft u aan de dienstregeling in 2024 uit te breiden. Dat is in de basis natuurlijk positief nieuws. Echter, moeten wij constateren dat deze uitbreiding slechts betrekking heeft op een beperkt deel van de trajecten in de Noordvleugel. Er zijn regio's die, ook in vergelijking met de afgeschaalde dienstregeling van 2023, er wederom op achteruit gaan. Met name de bediening op de Flevolijn valt hierbij negatief op. De dienstregeling buiten de spitsuren op werkdagen zakt naar een niveau dat niet aansluit bij de ambities uit de gezamenlijke ontwikkelagenda van NS, ProRail, provincie en van de diverse gemeenten. Dit beperkte treinaanbod is onvoldoende om het OV te positioneren voor de maatschappelijk noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit. In ons advies van 24 maart 2023 geven wij aan te twijfelen of het principe 'aanbod laten aansluiten op bestaande vraag' leidt tot de maatschappelijk meest gewenste dienstregeling. Hiermee komen de schaarse middelen meestal ten goede aan de grote groep. Er blijven regio's en gemeenten die een ondermaatse bediening houden waardoor reizigers niet geneigd zijn voor de trein te kiezen. Met een negatieve spiraal in gebruik en aanbod en toenemende vervoersongelijkheid voor reizigers die afhankelijk zijn van de trein tot gevolg. Ook in deze adviesaanvraag is dit principe leidend waardoor er stations in een negatieve spiraal terecht zijn gekomen omdat deze er de laatste jaren in bediening flink op achteruit zijn gegaan. Denk hierbij o.a. aan Baarn, Beverwijk, Duivendrecht, Hoorn en Lelystad. Stuk voor stuk gemeenten die samen met NS werken aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van duurzame mobiliteit via de Regionale Ontwikkelagenda's en diverse actieprogramma's. Deze zijn opgesteld om samen te zorgen dat ketenreizigers op stations een soepele overstap hebben en zo een prettige deur-tot-deurreis ervaren. Het is wrang om te lezen dat de bediening van dergelijke stations verslechtert en dit zet de investeringsbereidheid in de kwaliteit van de stationsomgeving en/of verdichting van lokale overheden onder druk. Wij blijven aandringen dat u perspectief biedt op het verbeteren van de bediening – alleen dan kunnen overheden hun investeringen en ruimtelijk beleid rechtvaardigen. Dit gezamenlijke perspectief is nodig om op specifieke trajecten een negatieve vicieuze cirkel in reizigersaantallen en de aantrekkelijkheid van de stations te voorkomen.

In zijn algemeenheid missen wij bij uw afwegingen een cijfermatige onderbouwing. In de adviesaanvraag worden ontwikkelingen benoemd die wij niet kunnen staven omdat een achterliggende onderbouwing ontbreekt. Daarnaast is het aanpassen van frequentie al een versobering maar wij zien dat momenteel op drukke momenten ook nog eens kortere treinen worden ingezet. De onderbouwing dat u bij wijzigingen 'de vraag volgt' achten wij te beperkt – hier is geen ruimtelijk beleid op te voeren, wat u regelmatig wel van ons vraagt. Ook kregen wij te horen dat op plekken waar de vraag op peil is gebleven er toch minder aanbod komt omdat de machinisten elders effectiever ingezet kunnen worden. Dat geeft het gevoel dat een relatief hoog reizigersherstel op een bepaalde corridor er alleen toe doet wanneer dit de door NS geprefereerde uitkomst ondersteunt.

Reactie

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en zien we op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan voorheen en NS meer mogelijkheden heeft gekregen. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de plekken waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren. Tegelijkertijd gaat NS op rustige momenten minder treinen rijden. Vorig jaar zijn hierdoor in veel delen van het land al treindiensten aangepast. Per dienstregeling 2024 is dit ook het geval in Flevoland waar dit vorig jaar, logistiek gezien, nog niet mogelijk was. In Flevoland, en ook in Noord-Holland, worden hiermee dezelfde maatregelen getroffen als elders in het land. Bij NS telt elke regio.

Wij begrijpen heel goed uw teleurstelling over de frequentie op sommige trajecten. Wij zijn het ermee eens dat het een gezamenlijke inspanning is om het gebruik van het OV te stimuleren. De mobiliteitstransitie staat of valt met onze gezamenlijke inzet. Daar willen we actief over in gesprek blijven met elkaar.

In het verleden werd er vaak een cijfermatig onderbouwing gegeven bij adviesaanvragen die specifiek van toepassing waren op een wijziging. Omdat er nu veel opschalingen en wijzigingen in deze adviesaanvraag zijn opgenomen, was het niet mogelijk om dit per corridor of treinserie te verbijzonderen. NS heeft daarbij een landelijke afweging gemaakt om treinen te rijden waar de meeste reizigers van profiteren, gezien de beschikbare middelen. Helaas heeft dat voor u niet de gewenste uitkomsten. Voor Dienstregeling 2025 zal NS een nieuwe afweging maken. Uiteraard groeit NS mee in het aanbod met de vraag van reizigers. NS volgt heel nauwkeurig hoeveel materieel er per trein moet worden ingezet. NS plant de lengte van de treinen op het aantal te verwachten reizigers. Helaas komt het echter voor dat er door verstoringen in de treindienst of door de beschikbaarheid van materieel er soms in de bijsturing een korte trein moet worden ingezet. In de reisplanner geven wij aan hoe het zit met de drukte per trein. NS gaat graag met u in gesprek over de reizigersontwikkeling.

De principes die u bij het ontwerpen van deze dienstregeling voor 2024 heeft gehanteerd leggen verdere nadruk op het bedienen van reizigers tussen intercitystations, ten koste van het bieden van bereikbaarheid voor (sprinter)reizigers elders in het land maar ook binnen de regio. Dit vinden wij een zorgwekkende ontwikkeling en van een maatschappelijk betrokken onderneming zoals NS hadden wij een evenwichtiger beleid verwacht. Dit leidt tot een scheefgroei in Nederland: reizigers tussen stedelijke regio's kunnen een mobiliteitstransitie realiseren waar dit voor reizigers uit andere regio's of sprinterreizigers binnen onze regio's veel lastiger wordt gemaakt. De kabinetsreactie op de publicatie 'Elke regio telt' is hoopvol waarbij 'steverige inspanning geleverd wordt om te realiseren dat dunner bevolkte gebieden met grote afstanden meer gewicht krijgen in de toedeling van voorzieningen.' Wij verwachten dit ook in uw afwegingskader voor het ontwerpen van de dienstregeling terug te zien.

De uitgangspunten voor het ontwerpen van deze dienstregeling liggen in het verleden. De vervoersvraag van begin 2023 wordt gebruikt om dit model te onderbouwen, terwijl de dienstregeling tot eind 2024 bestendig moet zijn. In ambtelijke gesprekken heeft u aangegeven over weinig bijsturingsmaatregelen te beschikken om een eventueel toenemende vervoersvraag op te vangen. Door het personeelsgebrek bent u niet in staat extra vervoerscapaciteit te creëren via hogere frequenties of langere treinen. Ook wanneer over een jaar blijkt, mogelijk door ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met nieuwe trends na corona, dat het vervoersaanbod niet meer voldoende is om aan toegenomen vraag te voldoen. Wij hopen op een spoedig herstel van de reizigersaantallen en verdere groei. Wij verwachten dat NS hierop anticipeert in haar personeels- en materieelbeleid.

Afsluitend zijn we blij dat u een poging doet om voor enkele trajecten perspectief te bieden door aan te geven dat bij extra capaciteit halfuurdiensten in het weekend hersteld worden. Wij vragen u om ons in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda's halfjaarlijks te betrekken bij de monitoring van de ontwikkeling van de reizigersaantallen op ieder traject in de Noordvleugel. Met als doel om perspectief te schetsen op het verdere herstel en doorontwikkeling van de dienstregeling. U heeft in het verleden een dergelijk ontwikkelpad voor Stedenbaan gemaakt, wij vragen u dit ook voor de corridors met een Regionale Ontwikkelagenda te doen.

Wij hebben hier geen specifieke keuze in gemaakt. Wij kijken vooral waar de grootste groep reizigers nu reist en spelen in op die reizigersvraag. Wij hebben echter ook keuzes gemaakt die spinterreizigers ten goede komen. Denk bijvoorbeeld aan de 9000-serie van Lelystad naar Leeuwarden. Ook elders in het land worden Sprinter-frequenties verhoogd. NS heeft de opzet van de Sprinters in Weesp zo gemaakt dat er standaard goede aansluitingen ontstaan. De Sprinter Utrecht-Almere heeft een hogere frequentie gekregen en rijdt nu zeven dagen per week. Op andere trajecten is een uursfrequentie en gaan we waar mogelijk deze in de loop van 2024 herstellen. Ook in de vroege uren hebben geoptimaliseerd, zoals het verkorten van reistijden en het eerder rijden van Sprinters (zo rijdt NS de Sprinter van Hilversum naar Utrecht twee uur eerder op zondag).

De prognoses voor Dienstregeling 2024 zijn het uitgangspunt geweest voor de frequenties van treinen. NS hoopt ook op een herstel van de reizigersaantallen. NS anticipeert met het personeel- en materieelbeleid op de reizigersaantallen. NS gaat graag met u in gesprek over de ontwikkeling van de dienstregeling na 2024.

Wij vinden het een goed voorstel om halfjaarlijks met elkaar door te nemen hoe de reizigersaantallen zich ontwikkelen per corridor.

Internationale verbindingen:

Het is positief dat de reistijd op de IC Amsterdam-Berlijn met circa een halfuur wordt ingekort. Vanaf Amersfoort is Berlijn dan al in ruim 5 uur bereikbaar. Wij hechten grote waarde aan hoogwaardige internationale verbindingen en de reistijdwinst richting Berlijn juichen wij dan ook van harte toe. We betreuren het dat u geen aandacht besteed aan de verbinding van Utrecht met Duitsland die ondanks een matige kwaliteit erg druk gebruikt wordt: uitbreiding is noodzakelijk.

NS en DB monitoren de marktontwikkeling tussen Nederland en Duitsland. Vraag en aanbod zijn momenteel in balans, mede gezien het beschikbare materieel. Voor de verbinding Amsterdam-Frankfurt/Basel, zetten NS en DB vanaf de zomer 2024 nieuwe treinen in. Alle huidige ICE's worden vervangen door nieuwe hogesnelheidstreinen. Hierdoor zullen de betrouwbaarheid van de dienstregeling en het comfort voor reizigers naar verwachting sterk verbeteren.

Deventer - Amersfoort

U geeft aan tussen Deventer en Amersfoort het aantal reismogelijkheden in de brede spits te willen uitbreiden naar een kwartierdienst tussen 6:33 en 9:03 en in omgekeerde richting van 15:22 tot en met 19:22. Dit ondersteunen wij van harte en we zijn verheugd dat NS een brede spits hanteert die ook aantrekkelijk kan zijn voor keuzereizigers op dit traject. De A1 is immers een druk belaste autocorridor en een beter aanbod vanuit het oosten naar de Randstad is daarmee een belangrijke bijdrage aan de zo gewenste mobiliteitstransitie.

Dank voor uw advies.

Schiphol - Utrecht - Arnhem - (Nijmegen)

Het bieden van 6 treinen per uur van maandag tot en met donderdag in de spits tussen Schiphol - Utrecht - Arnhem kan op onze instemming rekenen.

Dank voor uw advies.

Verder vinden we het een goede keuze om de serie 3100 Schiphol - Nijmegen altijd op Veenendaal - De Klomp te laten halteren. Dit is voor het aansluitend busvervoer een goed uitgangspunt en ook duidelijk voor de reiziger. Wij vragen ons hierbij wel af of het uiteindelijk niet beter is om op het gehele traject gedurende de gehele week uit te gaan van een kwartierdienst en hier enkele treinen ten behoeve van voldoende capaciteit aan toe te voegen. Daarmee ontstaat voor de reiziger een duidelijker patroon dat de gehele week gelijk kan zijn.

Helaas was dit niet mogelijk in verband met de capaciteitsaanvraag. NS hoopt met deze oplossing voor station Veenendaal - De Klomp een stabiele situatie te bieden. Wel willen wij alvast meegeven dat afhankelijk van de marktontwikkelingen het kan zijn dat in toekomstige dienstregelingen er weer een andere Intercity-serie stopt in Veenendaal-De Klomp. Dit heeft te maken met beperkingen in de infrastructuur i.c.m. 1 passende 10-minuten dienstregeling.

Sprinter Utrecht - Driebergen Zeist - Veenendaal

De in de spits toegevoegde sprinter van Utrecht naar Veenendaal Centrum wordt niet in zijn geheel teruggezet. Deze keert in uw voornemen op Driebergen Zeist. Wij zouden u hierbij de overweging willen meegeven om deze te laten doorrijden naar Veenendaal-Centrum. Wij denken dat dit niet hét verschil zo kunnen maken als het gaat over de personele tekorten bij de NS. Wellicht is het doorrijden vanuit de huidige vervoervraag niet per se noodzakelijk, maar een hogere frequentie is ons inziens meer van belang dan de inzet van langere treinen inzetten en een halfuurdienst rijden.

NS heeft dit overwogen, maar dit zou extra middelen kosten. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

Sprinters (Tiel) - Geldermalsen - Utrecht - Woerden

Het voornemen de Sprinter naar Geldermalsen en Tiel van vrijdag tot en met zondag te versnellen zien wij als een pluspunt. onder meer door de werkzaamheden rond station Geldermalsen zijn de afgelopen jaren reistijden en overstaptijden verre van optimaal geweest, maar hiermee zet u een stap in de goede richting.

We zijn blij met het verkorten van de halteertijd van de doorgaande sprinters Woerden – Geldermalsen op Utrecht Centraal: dat maakt het overstappen op Vaartsche Rijn richting USP vanuit Leidsche Rijn aantrekkelijker en daarmee wordt Utrecht Centraal qua overstappers ontlast.

Dank voor uw advies. NS blijft ook bestuderen of een kortere haltering ook op andere momenten mogelijk is. Dat is niet in alle situaties het geval.

Op basis van de doorkoppelingen constateren wij dat de verbinding Leiden – Utrecht voortaan met Sprinters wordt gereden. Gelet op de snelle, rechtstreekse verbinding via Amsterdam Zuid lijkt ons dat een goede keuze. In dit kader willen wij u nogmaals vagen of de geplande extra stop op Leidsche Rijn, gepland in 2025, wellicht al in 2024 gerealiseerd kan gaan worden. Dat kan tevens voor Leidsche Rijn het negatieve effect van de door u beoogde frequentieverlaging in de daluren tussen Woerden en Utrecht Centraal verzachten.

NS wenst op maandag tot en met donderdag in de daluren overdag vier treinen per uur van en naar Utrecht Leidsche Rijn te behouden, door de Sprinter Utrecht Centraal – Leiden Centraal in de loop van Dienstregeling 2024 op dit station te laten halteren, onder voorbehoud van maakbaarheid. Wij zijn met u een proces gestart om gezamenlijk te kijken naar de extra bediening van Leidsche Rijn. Daarin hebben we in goed overleg 2025 als doeljaar geformuleerd om ons gezamenlijk op te focussen zodat we een juiste invulling kunnen geven aan de gemaakte procesafspraken.

Tussen Utrecht Centraal en Woerden Centraal heeft u het voornemen het aantal sprinters in de daluren terug te brengen van vier naar twee keer per uur. De onderbouwing hiervoor missen wij. Juist in een sterk stedelijk gebied waar mensen kortere afstanden reizen is een hoge frequentie van groot belang voor een aantrekkelijk OV. Een lagere frequentie zal ook leiden tot een lager gebruik. Hiermee wordt een neerwaartse spiraal in gang gezet en dat vinden wij niet wenselijk. Bij een frequentie van 2 in plaats van 4 sprinters per uur zal het aantal reizigers in de daluren met circa 25% afnemen (bron: Effecten van frequentieverhoging op het treingebruik, NS 2008). Dat maakt het nóg moeilijker straks weer te komen tot hogere frequenties. We vragen NS dan ook met klem af te zien van deze frequentieverlaging.

NS heeft veel begrip voor uw advies. Helaas hebben we een afweging moeten maken op basis van beschikbare middelen, waarbij we ervoor gekozen hebben om de wijzigingen door te voeren waar de meeste reizigers van profiteren. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken. Voor Dienstregeling 2025 zal NS productstappen opnieuw tegen het licht houden mede in dialoog met u als partner in de regio MRA en MRU. Naast de concessie, beschikbare middelen bedrijfseconomische overwegingen speelt daarbij ook de reizigersontwikkeling, het reizigerspotentieel en de ruimtelijk-economische ontwikkeling/potentieel waar de regio zelf hard aan werkt.

Utrecht Centraal – Baarn:

U geeft aan dat u voornemens bent hier op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen wanneer er voldoende personeel beschikbaar is. We juichen dat sterk toe en geven u in overweging de frequentie op zaterdag alvast als eerste te herstellen. Graag vragen we u ook in de avonduren de halfuurdienst te herstellen. Eén trein per uur in de avonduren en weekenden zien wij als een sterk ondermaatse verbinding die niet past in een hoog stedelijk gebied.

NS is voornemens om bij beschikbare middelen de uurdiensten in het weekend en in de avonduren tot 22:00 te herstellen naar halfuurdiensten waar dit voorheen ook zo was. NS neemt uw prioritering mee.

Spitsverbinding Harderwijk-Amersfoort

Het is spijtig dat u de extra spitsverbinding Harderwijk – Amersfoort nog niet inlegt. Het doortrekken van enkele ritten van de sprinter Amsterdam – Vathorst naar Nijkerk en Harderwijk kost naar onze mening niet heel veel extra personeelsuren en kent een grote meerwaarde voor forenzen op deze drukke autocorridor.

Het inkorten van de sprinter Amsterdam Centraal – Vathorst in de avonduren maakt dat de trein op deze relatie minder aantrekkelijk wordt. Reizigers zijn een kwartier langer onderweg en de verbinding is niet meer rechtstreeks. Gelet op de verdere verstedelijking bij Schothorst en Vathorst achten we deze verslechtering ongewenst en adviseren we hierover negatief. Regio Noord-Veluwe heeft aan u hierover een hartenkreet gestuurd, waar wij ons van harte bij aansluiten.

Als gezamenlijke overheden zijn we volop bezig om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. dit doen wij onder meer om het terugdringen van de CO2 uitstoot van mobiliteit mogelijk te maken en om de realisatie van woningbouw te faciliteren. Om mensen uit de auto te krijgen, moeten de alternatieven op orde zijn. Specifiek met betrekking tot deze treinverbinding komt daar nog bij dat de aanpak van 'knooppunt Hoevelaken' op pauze is gezet, waardoor de files blijven bestaan. De trein kan daarbij een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto mits treinfrequenties hoog genoeg zijn. We roepen NS dan ook op met inzet van treinen bij te dragen aan het verzachten de negatieve gevolgen van het pauzeren van de reconstructie van 'knooppunt Hoevelaken'.

Verder constateren wij dat NS stelt dat de reizigersvraag op deze verbinding niet groot genoeg is, terwijl gemeenten in de regio Noord-Veluwe stellen dat reizigers op perrons achter blijven. Wij krijgen hier graag van u meer duidelijkheid in, onderbouwd met cijfers.

Wij begrijpen uiteraard uw teleurstelling inzake de Spitssprinter Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort. Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en zien we op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan voorheen en NS meer mogelijkheden heeft gekregen. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de plekken waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren. Tegelijkertijd hopen wij dat u vertrouwen heeft in de toekomst en willen we u blijven aanmoedigen zich in te spannen voor een keervoorziening in Harderwijk. Een keervoorziening brengt veel voordelen en kansen met zich mee. Hier bent u via andere kanalen mee bekend. Wij hopen dat u - gegeven de huidige omstandigheden niet - temporeert in uw inspanning en ambities.

Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

De afgelopen maanden hebben we samen met gemeenten, Connexxion en NS een intensief traject doorlopen om tot een toekomstvast OV-systeem voor Noord-Holland Noord te komen. De kern van dit systeem is dat we de bussen sneller, beter en meer willen laten aansluiten op de trein. Daarmee wordt de bus als zogenaamde 'feeder' belangrijker voor de trein. We vergroten hiermee het aantal reizigers naar de trein en helpen we om het treinproduct in Noord-Holland Noord te verbeteren. In 2024 zullen al een aantal korte termijn verbeteringen in het busnetwerk worden doorgevoerd.

Juist in relatie tot bovenstaand perspectief vinden we vinden het dan ook uiterst ongelukkig dat het treinproduct in Noord-Holland Noord wederom verslechtert. Maatregelen als het niet terugbrengen van de spits-IC tussen Alkmaar en Haarlem en het verlagen van de frequentie op het traject Amsterdam-Alkmaar op vrijdag tot 15.00u staan hier haaks op. We willen (en gaan!) juist meer bussen richting de stations rijden. Dan helpt het niet wanneer NS op datzelfde moment met minder treinen gaat rijden. Het uitgangspunt van onze gezamenlijke exercitie wordt hiermee onderuit gehaald, en daarmee nogal zinloos.

Sprinter Utrecht Centraal-Weesp-Hoofddorp

We vinden het jammer dat de frequentie op vrijdag van 4 keer per uur naar 2 keer per uur gaat. Dit betekent dat de stations tussen Hilversum en Weesp naast het weekend ook op vrijdag hun rechtstreekse verbinding met Schiphol verliezen.

Provincie, NS en CXX werken samen met gemeenten aan het nieuwe perspectief voor OV in NHN. We willen gezamenlijk beter OV in de regio realiseren en hiermee de mobiliteitstransitie van auto naar OV mogelijk maken. Dit laat onverlet dat we na corona zien dat reisgedrag blijvend veranderd is en dat NS met haar beschikbare middelen hier op wil, en moet, inspelen. Met u zijn wij van mening dat trein en bus goed op elkaar moeten aansluiten. Hiervoor is het van belang dat dienstregelingen zo veel als mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Het klopt dat deze reizigers in Weesp cross-platform moeten overstappen. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

Knoop Weesp

U bent voornemens om in de daluren minder treinen te gaan rijden vanuit Almere Oostvaarders via Weesp naar Amsterdam Centraal. Daarnaast rijden er in het weekend en nu dus ook op vrijdag minder treinen vanuit Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp. Deze keuze is opmerkelijk, aangezien de herstelpercentages van de stations op deze stations een stuk hoger liggen dan landelijk: Almere poort zit op 81,8%, Muiderpoort op 72,9% en Science Park op 75,3% (Bron: NS Dashboard 2022). Reizigers die de trein dus weer vertrouwen, worden 'beloond' met een slechtere dienstverlening. Wat betekent dit enerzijds voor de overstaptijd in Weesp? Anderzijds maken wij ons zorgen over de toekomstige bediening van Weesp. Immers per december 2029 is in het kader van dienstregelingsmodel II van OV SAAL beoogd om 10 treinen per uur te gaan rijden op het traject Weesp-Amsterdam Centraal. De afschaling maakt het er niet makkelijker op om dit doel te bereiken. Graag willen wij met u de reizigersontwikkeling op het OV SAAL-traject nauwgezet monitoren en vragen wij u inzicht te geven in het aantal reizigers dat benodigd is om op het traject Weesp-Amsterdam Centraal daadwerkelijk met 10 Sprinters per uur te kunnen rijden.

Hoewel de herstelpercentages hoger scoren zien we dat op deze corridor vooral gereisd wordt in de spits. In de dal zien we echt een heel ander reisgedrag en daar zijn onze keuzes op gebaseerd. Deze maatregel hebben we specifiek in 2024 doorgevoerd. In de structuur hebben we de overstap in Weesp goed geborgd. Wij gaan er nog steeds uit dat wij toegroeien naar OV Saal model II. Zoals wij hebben aangegeven willen wij zowel de reizigersontwikkeling met u samen blijven monitoren en stellen wij aan u de vraag met ons samen de woningbouw in het hele gebied te monitoren (zowel de planning als de realisatie).

Sprinter Hoofddorp-Leiden Centraal

U geeft aan dat u voornemens bent om het aantal Sprinters op vrijdag terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Dat vinden wij jammer. U heeft in de capaciteitsaanvraag aangegeven ruimte te zien voor 3 sprinters per uur. Dit zien wij nu niet terug, ondanks de meerwaarde van deze treindienst voor reizigers uit Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en de Westtak. Nader onderzoek (zie eerdere reactie LOCOV) leert dat 4 Sprinters per uur ook mogelijk zijn, mits 1 station wordt overgeslagen. Deze zien wij graag alsnog toegevoegd.

Door de verschuiving van de dienstregeling op vrijdag is het niet meer mogelijk om de Sprinter 3300 te rijden tussen Hoofddorp en Schiphol. Het ene halfuur vanwege de IC Brussel, het andere halfuur vanwege de openingstijden van de Ringvaartbrug. Het overslaan van een station maakt het ook niet mogelijk om Sprinter 3300 te rijden.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd-Hoofddorp-Leiden

U geeft aan dat de sprinter Hoorn Kersenboogerd-Schiphol-Hoofddorp blijft rijden conform de dienstregeling 2023. Dat betreuren wij, omdat in december 2022 werd aangegeven dat deze verslechtering van tijdelijke aard zou zijn. Dit betekent namelijk dat er op werkdagen na 19:15 uur (trein 3375) geen Sprinters meer vertrekken vanaf station Hoorn Kersenboogerd, maar vanaf Hoorn. Tevens wordt er vanaf dat tijdstip een uurdienst geboden (eerstvolgende sprinter naar Hoofddorp vertrekt om 20:20 uur vanaf Hoorn). Wij dringen er op aan om op werkdagen langer in een halfuurdienstregeling door te rijden.

U geeft aan voornemens te zijn om op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen. Dit juichen wij van harte toe. Een uursdienst op dit traject, zoals nu het geval is, vinden wij niet passen bij de gezamenlijke ambitie die wij voor ogen hebben met de Hoornse lijn (i.e. een lijn die een aantrekkelijk, duurzaam en betaalbaar alternatief vormt die kan concurreren met de auto).

NS is voornemens om bij beschikbare middelen de uurdiensten in het weekend en in de avonden tot 22:00 te herstellen naar halfuurdiensten waar dit voorheen ook zo was.

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd dat u voornemens bent om weer 7 dagen per week ieder kwartier een Intercity te gaan rijden tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal via Haarlem. U geeft aan dat de opstart en afbouw van de kwartierdiensten afhankelijk zijn van de vervoersvraag. Kunt u concreter aangeven wanneer u voornemens bent met de kwartierdienst te starten en wanneer deze eindigt?

NS rijdt op maandag tot en met donderdag kwartierdiensten tussen circa 6:30 en 22:00. Op vrijdag tussen circa 15:00 en 22:00. Op zaterdag en zondag tussen circa 11:00 en 22:00.

Spitsintercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd over uw voornemen om een extra Intercity toe te voegen in de spits op het traject Enkhuizen-Amsterdam Centraal. De kwartierdienst in de middagspits wordt hierdoor iets verbreed. Wel blijven we aandacht vragen voor de punctualiteit en uitval van deze treinserie.

Dank voor uw advies. NS zal de prestaties van deze treinserie monitoren.

Intercity Amsterdam Centraal-Alkmaar (serie 800)

Wij vinden het jammer dat u voornemens bent om op vrijdag tot 15.00u het aantal treinen tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Een dergelijke bediening past niet bij de ambitie die wij gezamenlijk voor ogen hebben met de Zaancorridor.

Dank voor uw advies. Gegeven de beschikbare middelen en reizigersaantallen heeft NS hiertoe besloten. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken. In het drukste uur van de ochtendspits rijden wij op vrijdag overigens 4 IC treinen tussen Alkmaar en Amsterdam, treinen die al in Den Helder starten.

Reistijd Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam

De reistijd tussen de stations in oostelijk Westfriesland (de Enkhuizerlijn) en Amsterdam staat al tijden onder druk. De reistijd per trein tussen Enkhuizen en Amsterdam bedraagt momenteel 62 minuten. Bij invoering van de intercity in december 2008 betrof dit ca. 57 minuten, terwijl op dezelfde stations wordt gehalteerd. Deze toename aan reistijd komt door lange halteringstijden op verschillende stations, mede veroorzaakt door koppeling aan andere treinseries in Amsterdam. In de adviesaanvraag wordt niet duidelijk wat de reistijd zal zijn in 2024, maar wij vermoeden hetzelfde omdat u aangeeft dat de koppeling naar Heerlen/Maastricht in stand blijft. Wij doen u de suggestie om de tijd die nodig is om de koppeling aan andere treinseries te maken, op te vangen op bijvoorbeeld Amsterdam Centraal. Omdat er weinig reizigers 'over' Amsterdam heenreizen treft dit minder reizigers. Zoals bekend werken we als gezamenlijke overheden in Westfriesland, op initiatief van NS, aan gebiedsontwikkeling langs de Westfriese lijn, waarbij de spoorverbinding met de Amsterdamse regio de aantrekkelijke kern moet vormen. De huidige langere reistijd past niet bij een dergelijke ontwikkeling.

De reistijdverlenging heeft inderdaad te maken met de 10-minuten structuur die wij rijden op een aantal corridors. Deze structuur hebben wij nodig om voldoende capaciteit aan te bieden en om te voorkomen dat er daardoor transferproblemen ontstaan op de stations. De consequentie is dat doordoor de reistijd tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal is toegenomen om de IC langer in Hoorn moet inwachten om op de juiste tijd in het patroon te passen van de 10-minuten structuur. Het is niet mogelijk om hierin te schuiven met andere treinseries.

Traject Haarlem-Alkmaar

Wij zijn zeer teleurgesteld dat de Spits-Intercity op het traject Alkmaar-Amsterdam niet wordt teruggebracht in 2024. Deze maatregel was een belangrijke uitkomst van ons optimalisatietraject Noord-Holland Noord en ook een belangrijke drijver onder de samenwerking met u op de spoorcorridor Zuid-Kennemerland-IJmond. Wij verzoeken u dan ook met klem deze maatregel te herzien.

NS begrijpt heel goed dat u niet blij bent dat NS in Dienstregeling 2024 de spits-IC tussen Haarlem en Alkmaar niet terug brengt. NS heeft hierin echter een landelijke keuze moeten maken waar de meeste reizigers van profiteren. Op basis van het huidige beeld en de prognoses verwacht NS dat het aanbod op dit traject voldoende is voor de vraag, al begrijpt NS dat reizigers tussen Alkmaar en Haarlem een langere reistijd hebben. NS zal dit traject nauwlettend monitoren. Ook zal NS voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

In het eerdere advies d.d. 24 maart 2023 hebben we begrip getoond voor de personele situatie bij NS. U stelde een structuurwijziging voor in de bediening op de Flevolijn met een afschaling in de avonduren. Hoewel deze voor Flevolandse reizigers onwenselijk is, begrepen wij dat de huidige dienstregeling zonder voldoende personeel niet houdbaar is. In onze brief hebben wij echter aangegeven dat de voorgestelde bediening een ondergrens moet zijn. Hieraan heeft u geen gehoor gegeven omdat de afschaling nu ook voor ieder moment buiten de spits op maandag tot en met donderdag geldt. Hiermee pleegt u roofbouw op de bediening in Flevoland. Wij roepen u op deze plannen te herzien en de bediening te hanteren zoals deze in de adviesaanvraag uit dit voorjaar is uiteengezet.

Wij begrijpen uw zorgen. Wij zien echter dat er vanuit Flevoland vooral een sterke spitsbehoefte is en dat in het dal en avond er sprake is van een forse daling in reizigersvraag. Dat maakt dat wij daar nog eens kritisch naar gekeken hebben, aangezien we keuzes hebben moeten maken waar we onze beschikbare middelen in moeten zetten. Dezelfde afweging hebben wij elders in het land ook gemaakt.

Ontwikkeling van Flevoland

In ambtelijke overleggen heeft u uitgelegd dat u met de herstructurering de beperkte bediening poogt te mitigeren, u heeft tevens uw principe voor uw “maatschappelijke afweging” gepresenteerd. Deze “maatschappelijke afweging” op basis van winst in reisminuten zal altijd ten goede komen aan intercityrelaties. Reizigers vanaf Flevolandse sprinterstations, met minder absolute reizigersaantallen, zullen benadeeld worden. Flevoland is een groeiprovincie, maar omdat er nu om personeelsinzet met oudere stedelijke gebieden met meer inwoners ‘geconcurrereerd’ wordt, wordt de gewenste ontwikkeling met de verduurzaming van de mobiliteit zeer moeilijk gemaakt. Zo moeten we nu concluderen dat één van de snelst groeiende stations in gebruik, Almere Poort, in de daluren een directe relatie met Amsterdam Centraal verliest. Hetgeen ook geldt voor reizigers vanaf de overige Almeerse sprinterstations als ook provinciehoofdstad Lelystad Centrum. Een groot deel van de Almeerders hebben een relatie met Amsterdam en hiermee lijkt in uw “maatschappelijke afweging” geen rekening te zijn gehouden. Een afweging die haaks staat op de principes van PHS-SAAL. Wij gaan graag met u in gesprek om tot een brede maatschappelijke afweging te komen die ook recht geeft aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen aan de randen van het hoofdrailnet.

Wij erkennen dat Flevoland een groeiprovincie is en wij zijn ook benieuwd hoe de realisatie zich verhoudt tot de plannen die er zijn. NS speelt in op het reizigersaanbod maar moet ook kritisch kijken naar de beschikbare middelen. Wij zijn steeds beter in staat om op basis van onze prognoses de juiste inschatting te maken tussen de reizigersvraag en ons aanbod. Daarbij zijn onze uitgangspunten voor Flevoland niet anders dan elders. De dienstregeling die wij nu aanbieden in 2024 staat los van de ontwikkelingen in de toekomst. We zien dat het reisgedrag na Corona echt veranderd is en dat maakt dat wij ons aanbod daarop aanpassen. Wij gaan weer meer rijden zodra wij zien dit op basis van de groei van het aantal reizigers ook nodig is en NS voldoende middelen heeft.

Behoud de sneltrein Dordrecht – Lelystad Centrum (2400)

In vergelijking met de capaciteitsaanvraag valt de bediening van de sneltrein tussen Lelystad en Schiphol buiten de spits op maandag tot en met donderdag helemaal weg.

In ons vorige advies hebben we het belang van deze treinserie aangegeven, maar wellicht nog onvoldoende uiteengezet. Allereerst zorgt deze treindienst voor een onderling snelle verbinding tussen Lelystad Centrum, Almere Buiten en Almere Centrum. Vanaf deze stations is dit tevens de snelste verbinding met Duivendrecht, het belangrijkste station om snel op het Amsterdamse metronetwerk over te stappen waar veel mensen vanuit Flevoland gebruik van maken omdat zij in de stad werkzaam zijn. Reizigers zullen de overstapmogelijkheid op Amsterdam Zuid kennen, die echter voor veel bestemmingen onaantrekkelijker is, zowel in reistijd als in prijs. Reizigers die hierdoor de sprinter moeten kiezen worden geconfronteerd met een lagere frequentie en een significant langere reistijd. Voor de relatie Lelystad Centrum – Utrecht Centraal verdwijnt eveneens de mogelijkheid om relatief snel over te stappen op Almere Centrum en deze reizigers kunnen slechts de reis met de 700/1800 en de (reeds drukke) 3500 over Amsterdam Zuid maken.

Voor reizigers tussen Lelystad en 't Gooi verslechtert de reis eveneens significant. Tot slot rijdt de 2400 ook niet in de drukke vrijdagmiddagspits op de Flevolijn. De 700/1800 zit op vrijdagmiddag vol met studenten uit Groningen en Leeuwarden – bij de huidige bediening is er amper ruimte voor extra reizigers. Het afschalen van deze treinserie op de vrijdagmiddag kunnen wij niet rijmen met de ervaren werkelijkheid. Wij vragen u om de kwaliteit van treinreizen voor veel herkomst/bestemmingen vanuit Flevoland te behouden, zowel op vrijdag als in de daluren, en alles te doen om deze treinserie te herstellen.

Wij begrijpen dat het vanuit het perspectief van de dalperiode een onaantrekkelijker aanbod is. Wij willen echter benadrukken dat vanuit Flevoland alles zeer sterk verspitst is. In ons aanbod hebben we daar juist op ingespeeld. Dus vandaar dat wij de 2400 serie op het niveau van de huidige dienstregeling aanbieden. Voor de forenzen en de studenten is er dus op de tijden dat zij reizen nog steeds een goede overstap in Duivendrecht. En dat geldt ook voor de reizigers naar 't Gooi. Het is ook goed om te weten dat er op de randen van dag waarmogelijk versneld wordt door korter te stoppen in Weesp en ook te melden dat de 4900-serie van Almere naar Utrecht nu 7 dagen per week in een halfsuursfrequentie gaat rijden. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

Avondbediening Hanzelijn

Wij moeten constateren dat na 21:30 in de avond de sprinterbediening op Dronten en Kampen Zuid terugvalt naar een uursfrequentie. Gezien de bouw van woningen, arbeidsplaatsten en voorzieningen rond beide stations zou een opwaardering van de bediening op de plaats zijn. Wij vragen u om ook in de late avonduren een halfuursfrequentie te blijven hanteren.

NS heeft een keuze moeten maken op basis van beschikbare middelen reizigersvraag. Voor Dienstregeling 2024 heeft NS de keuze gemaakt om op basis van reizigersvraag de sprinterbediening op Dronten en Kampen Zuid op de rustige momenten in de avond terug te brengen naar een uurdienst. NS maakt voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging.

Perspectief op dienstregelingsmodel II van PHS-SAAL

Het beoogde dienstregelingsmodel voor de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) moet vanaf 2030 rijden om de bereikbaarheid te borgen en ruimtelijke ontwikkelingen rond de corridor te faciliteren. Om de betaalbaarheid van de bediening in het heden, maar ook in de toekomst te borgen werken de Flevolandse overheden met NS samen in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda Flevolijn/Hanzelijn. Het treinvervoer moet zo aantrekkelijk mogelijk worden gepositioneerd om daarmee meer reizigers van en naar Flevoland aan te trekken – een aantrekkelijke dienstregeling is daar een belangrijk onderdeel van. Met uw huidige voorstellen voor de dienstregeling wordt de gezamenlijke propositie voor reizigers een stuk onaantrekkelijker. Hierdoor zullen zowel reizigers in het heden, maar ook in de toekomst minder snel geneigd zijn om voor de trein te kiezen. Wij maken ons ernstig zorgen over het perspectief op PHS-SAAL en willen met u graag tot afspraken komen over een ontwikkelpad tot 2030. U ontvangt hierover van provincie Flevoland een separate brief.

NS is blij met de samenwerking in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda. De dienstregeling die NS nu aanbiedt in 2024 staat los van de ontwikkelingen in de toekomst. We zien dat het reisgedrag na Corona echt veranderd is en dat maakt dat wij ons aanbod daarop aanpassen. Wij passen ons aanbod aan zodra wij zien dit op basis van de groei van het aantal reizigers ook nodig is. Daarbij houden we het perspectief van PHS-SAAL voor ogen. Wij vinden het belangrijk om goed met u te monitoren hoe de woningbouwplannen zich verhouden tot de realisatie daarvan.

NS

Communicatie & Corporate Affairs

Postbus 2534
3500 GM Utrecht

www.ns.nl

Aan de vertegenwoordigers van de decentrale
overheden deelnemend aan de landsdelige OV- en
Spoortafel Noordvleugel

Datum 4 oktober 2023
Ons kenmerk CC/PA/TD-955RN
Onderwerp Besluit Bdu Dienstregeling 2024 (daadwerkelijk)

Telefoon 06 -57 436 754
E-mail patricia.kleijn@ns.nl

Geachte leden van de OV- en Spoortafel Noordvleugel,

Hartelijk dank voor uw advies van 8 september 2023 op de voorgenomen Dienstregeling 2024, die start per 19 december 2023 ("Dienstregeling 2024").

In deze brief vindt u een reactie op hoofdlijnen. In de tabel in bijlage gaan we in op de specifieke vragen en suggesties die de Noordvleugel heeft gedaan voor Dienstregeling 2024.

Wij hebben aanvullend losse brieven vanuit de Noordvleugel ontvangen, om de regio-specifieke effecten van de dienstregeling 2024 per gebied te benadrukken. Wij nemen de signalen die hierin afgegeven worden zeer serieus en we zullen elke brief separaat beantwoorden.

Algemeen

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd. Op dinsdag en donderdag zien we een piekbelasting tijdens de ochtendspits, omdat veel forenzen en scholieren gelijktijdig reizen. Op vrijdagochtend zien we significant minder reizigers in de trein. Door minder opbrengsten en hogere kosten is het rijden van treinen op het Nederlandse hoofdrailnet - de belangrijkste kerntaak van NS - is nog steeds onrendabel.

Dankzij een effectieve werving heeft NS afgelopen jaar nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van het personeelstekort kleiner is dan voorheen en NS mogelijkheden ziet om de dienstregeling uit te breiden.

Kijkend naar het voldoende opgeleide personeelsbestand en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om uitbreidingen door te voeren op de plekken waar zoveel als mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren. NS rijdt in Dienstregeling 2024 op maandag tot en met donderdag en in het weekend meer treinen. Zo breidt NS de dienstregeling uit op de Hogesnelheidslijn en NS verhoogt in de daluren doordeweeks en in

het weekend de frequentie van Intercity's op diverse trajecten van twee keer per uur naar vier keer per uur. Deze veranderde keuze voor de inzet van het beschikbare materieel en personeel zorgt ook dat NS op sommige (rustigere) trajecten minder treinen rijdt.

De uitbreiding van de dienstregeling 2024 bereikt deels de Noordvleugel en zoals u terecht constateert, gaan de bediening van de Flevolijn en de sprinterverbindingen ten opzichte van de intercityverbindingen erop achteruit. U suggereert dat dit contrair is aan wat u verwacht van een maatschappelijk betrokken onderneming en u benoemt uw gevoel dat wij een geprefereerde uitkomst zouden hebben en wij wanneer het relatief hoge reizigersherstel ongunstig is voor ons, het naast ons neer zouden leggen.

Waar de ambities op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid en de mobiliteitstransitie gerealiseerd worden, kunnen wij op dit moment weer anticiperen met een versterking van de verbindingen. Deze plaatsen zijn veelal grootstedelijk, en in het landelijk perspectief zien wij het reizigersaantal daar toenemen. In onze maatschappelijke afweging voor de inzet van het beschikbare materieel en personeel willen wij de ingezette mobiliteitstransitie ondersteunen en versterken. Een transitie waar wij ook hard voor samenwerken in andere delen van het land door onder andere de gemeenschappelijke regionale ontwikkelagenda's. U schrijft dat het OV onvoldoende is om deze te positioneren voor de mobiliteitstransitie. Wij zien de mobiliteitstransitie slagen, wanneer wij gezamenlijk investeren in de deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-knooppunten en het gemeentelijke parkeerbeleid. Dit proces hebben ook wij met u ingezet en wij roepen u op dit toekomstperspectief voor ogen te houden. De mobiliteitstransitie staat of valt namelijk met onze gezamenlijke inzet. Elk onderdeel moet op orde zijn, niet alleen het OV. Ontstane negatieve spiralen kunnen wij samen weer omzetten naar groei. Nieuwe uitdagingen dienen zich aan, zoals het proces van de strategische heroriëntatie van onder meer infrastructurele projecten. Uitdagingen die wij wat ons betreft gezamenlijk oppakken door onze gesprekken voort te zetten en onze krachten te bundelen.

NS wil de trajecten waar in het weekend in dienstregeling 2023 uursdiensten zijn ontstaan herstellen naar halfuursdiensten, onder voorbehoud van maakbaarheid. Het betreft landelijk de volgende trajecten:

- Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd
- Utrecht Centraal – Baarn
- Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert
- 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne

Aanpassingen naar aanleiding van adviezen

NS heeft de volgende aanpassingen gedaan ten opzichte van onze adviesaanvraag naar aanleiding van uw reactie:

- Op vrijdag is NS voornemens de Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal in de ochtendspits drie ritten richting Amsterdam te rijden en in de avondspits drie ritten richting Almere. NS voert deze aanpassingen zo snel als mogelijk in de Dienstregeling 2024 door, onder voorbehoud van maakbaarheid.
- NS heeft enkele treinen hersteld, zoals tussen Amsterdam Centraal en Deventer (twee ritten), een rit van Amsterdam naar Zandvoort in de avond en op zondagochtend, een rit van Utrecht naar Driebergen-Zeist in de ochtendspits en één rit van Hoorn naar Hoorn Kersenboogerd op vrijdagavond. NS voert deze aanpassingen zo snel als mogelijk in de Dienstregeling 2024 door, onder voorbehoud van maakbaarheid.

- NS wenst op maandag tot en met donderdag in de daluren overdag vier treinen per uur van en naar Utrecht Leidsche Rijn te behouden, door de Sprinter Utrecht Centraal – Leiden Centraal in de loop van Dienstregeling 2024 op dit station te laten halteren, onder voorbehoud van maakbaarheid.

Ten slotte

Ik vertrouw erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Ambtelijk en bestuurlijk zetten wij onze gesprekken intensief voort. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan vragen u contact op te nemen met uw contactpersoon bij NS Regiodirectie Randstad Noord, Niels Herber, Patricia Kleijn of Moniek Leeftink.

Met vriendelijke groet,



Tijmen Voet
Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp

Bijlage: tabel met reactie op vragen en suggesties Noordvleugel