


Retouradres: Strawinskylaan 1779, 1077 XX Amsterdam
NS Regiodirectie Randstad Noord
Regiokantoor Randstad Noord, spoor 2 Stationsplein 19U
Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam

Datum 6 oktober 2022

Geachte heer van der Tak,

Op 22 augustus 2022 heeft u aan de decentrale overheden een adviesaanvraag gestuurd over de aanpassingen van Dienstregeling 2023. U geeft aan dat, als gevolg van personeelstekort, de Nederlandse Spoorwegen (NS) genoodzaakt is de dienstregeling, die op 11 december ingaat, fors aan te passen. In de praktijk betekent dit dat er op structurele basis fors minder treinen gaan rijden. Dit heeft ongekende gevolgen voor de treinreizigers, voor onze overstappende bus-, tram- en metroreizigers en voor andere urgente maatschappelijke opgaven waarin de dienstregeling een vitale en randvoorwaardelijke rol vervult. Naast de aanpassing op korte termijn, die de vervoerplanprocessen van onze vervoerders voor 2023 op een te laat moment doorkruisen, stelt u dat er een kans bestaat dat in 2023 de personeelstekorten nog verder oplopen waardoor NS mogelijk ook in een later stadium genoodzaakt is om nog verder af te schalen.

Wij hebben onvoldoende zicht op een bredere afweging van de directe effecten op korte en langere termijn en zijn door uw voornemen voor het afschalen van de dienstregeling bovendien onaangenaam verrast. U heeft ons als regionale samenwerkingspartners hier vooraf geen signalen over gegeven noch bij de totstandkoming van de plannen betrokken en zijn van mening dat u dit had moeten doen. Wij staan samen voor grote maatschappelijke opgaven en dringen erop aan om in overleg met ons alles te doen om binnen afzienbare termijn structurele negatieve effecten te voorkomen, en een stap verder te zijn als de groei weer aantrekt.



Stap terug met ongekende gevolgen voor reizigers op korte termijn en de lange termijn


Iedereen in Nederland moet snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer (OV) kunnen reizen. Nu en in de toekomst. Dat is onze ambitie als gezamenlijke overheden en vervoerders en daar werken we samen aan, onder meer in het programma Toekomstbeeld OV 2040. Het OV is onmisbaar voor het bereiken van brede welvaartsdoelen en het realiseren van de grote transitieopgaven op het gebied van mobiliteit, congestie, woningbouw, klimaat, stikstof en economische en sociale ontwikkeling. Het OV moet juist nu op deze grote maatschappelijke opgaven een adequaat antwoord bieden. De afschaling van NS in het najaar van 2022 en de verdere voorgenomen afschaling voor 2023 zorgen voor een snel oplopende achterstand waar het gaat om het realiseren van de woningbouwopgave, inclusiviteit, de klimaatopgave en de diverse bereikbaarheidsopgaven. Het OV zet door de voorgenomen afschaling op korte termijn een forse stap terug, wat bovendien negatieve gevolgen heeft op het behalen van onze ambities voor de middellange en lange termijn, zoals onder andere verwoord in de actieprogramma's van onze regionale ontwikkelagenda's.

Reizigers die vanwege een verslechterd OV-aanbod een minder duurzaam mobiliteitsalternatief kiezen, zullen moeilijk terug te verleiden zijn. Op dit moment wordt op allerlei manieren al geprobeerd om reizigers, na de Coronapandemie, weer het OV te laten vinden. Het afschalen van de dienstregeling druist hier lijnrecht tegenin.

Ketenreis verzwakt aanmerkelijk door afschaling

Het spoor is de belangrijkste drager van het OV-systeem van trein, tram, metro, bus en aanvullend OV. Zonder goede en frequente treinverbindingen verzwakt de aantrekkelijkheid van het gehele OV-systeem. Daardoor worden reizigers in hun mogelijkheden om duurzaam te participeren in de maatschappij beperkt. Decentrale overheden en vervoerders positioneren het OV als aantrekkelijk alternatief voor de auto. Wij worden op achterstand gezet bij het terugwinnen van het vertrouwen van de reiziger én bij het bereikbaar houden van regio's. De keten is immers zo sterk als de zwakste schakel.





Een lagere frequentie weegt zwaar mee in de ervaren reistijd en heeft ook gevolgen voor de capaciteit: Wij zien nu al dat op sommige verbindingen onvoldoende materieel wordt ingezet om de gevraagde vervoerscapaciteit te accommoderen en vrezen dat de voorgenomen afschaling tot nog vollere treinen gaat leiden. Het gaat vaker voorkomen dat reizigers lang moeten staan of niet met de trein mee kunnen. Doordat er minder aansluitingen worden geboden zullen de gevolgen van het moeten laten lopen van een trein voor reizigers nog groter zijn. Ook zijn er minder reismogelijkheden van deur-tot-deur en zal de piekbelasting in het stad-, en streekvervoer verder toenemen.


Doordat NS terughoudend is in het bieden van informatie over reizigersaantallen en ook niet handelt in de geest van de landelijke afspraken hierover, kunnen wij op dit moment geen goede inschatting maken van mogelijk noodzakelijke aanpassingen van dienstregelingen in het stad-, en streekvervoer. Laat staan van de bredere effecten voor andere maatschappelijke opgaven. Wij willen u nogmaals vragen transparant te zijn over reizigersaantallen, zodat de reiziger niet de dupe wordt van een capaciteitsknelpunt in het stad-, en streekvervoer dat door een aanpassing in de dienstregeling voorkomen kan worden.

Onderbouwing onduidelijk en geen aandacht voor alternatieven

In uw adviesaanvraag missen wij de onderbouwing van de voorstellen. Er wordt geen inzicht gegeven in nieuwe reistijden, frequenties, overstaptijden en treincapaciteit. Bij het wegvallen van de tien-minuten-treinen ontstaat een 'scheve' uurligging, wat slecht is voor de verdeling van reizigers, maar ook het realiseren van overstapmogelijkheden bemoeilijkt. Daarnaast missen wij ook overwegingen van alternatieve oplossingen. Worden er bijvoorbeeld mogelijkheden overwogen om, zowel via tariefdifferentiatie als aanpassingen van interne regels betreffende de operatie, de beoogde dienstregeling in stand te houden?

Met het sturen op een ander reispatroon kan een betere verdeling van het reizigersaanbod worden nagestreefd om zodoende een efficiëntere operatie te realiseren. Het voorgeschreven aantal conducteurs per trein gerelateerd aan de lengte daarvan, kan ook worden aangepast. In het regionaal openbaar






vervoer werken concessiehouders bijvoorbeeld ook met eenmansbediening op regionale treinen en metro's (goed vergelijkbaar met Sprinters) en daarnaast met combifuncties. We roepen NS op om op eenzelfde manier te werken, zodat afschalingen voorkomen kunnen worden. Aan reizigers is het daarnaast niet uit te leggen dat treinen korter worden gemaakt vanwege inzetnormen. We adviseren dringend om, net als bij het stads- en streekvervoer, flexibeler om te gaan met de inzet van het personeel en zo de reiziger (en niet de normen) op 1 te zetten.

Noodzaak voor regionale routekaart met perspectief

Dat u een zeer onzekere toekomstprognose (met een beperkte onderbouwing) afgeeft, geeft ons weinig vertrouwen in de kans dat u het personeelstekort en de beperkingen van de operatie op afzienbare termijn weet op te lossen. In 2025 gaat de nieuwe Hoofdrailconcessie in en wij verwachten dan minimaal een vervoersaanbod wat overeenkomstig is met de dienstregeling van 2019 plus de extra treinen die daarna zijn ingevoerd. Daarnaast verwachten wij dat er een duidelijk perspectief geschetst wordt voor onze regionale wensen. Alleen op die manier is het mogelijk om beoogde woningbouw rondom stations op termijn ook waar te maken.

Wij vragen u ons op korte termijn meer inzicht te geven in de effecten voor verschillende doelgroepen en de scenario's die vervolgens mogelijk zijn voor voorjaar 2023 en meer gezamenlijk op te trekken in het verbeteren van het spoor als ruggengraat van het regionale OV-systeem. We dringen er dan ook op aan samen met de regio's te werken aan een routekaart waarin u aangeeft op welke wijze u de dienstregeling herstelt, welke prioritering hierbij geldt en op welke wijze op termijn vervolgstappen gezet kunnen worden in een versterking van het regionale en landelijke treinproduct. Wij willen u ondersteunen bij afwegingen tussen landelijk (Intercity) en regionale (Sprinters) belangen danwel de zoektocht naar alternatieven om -ondanks een gebrek aan personeel- de OV-reiziger perspectief te bieden, een integraal netwerk te behouden en de achterstand die wij allen door deze afschaling oplopen zo veel als mogelijk te beperken.





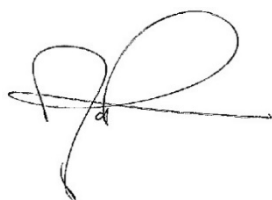
In de bijlage geven wij u nog een aantal regionale aandachtspunten mee, waarvan wij verwachten dat er, bij een verlichting van de personeelsproblematiek, op deze punten direct bijsturing mogelijk is.

Tot slot

Als opdrachtgevers van de regionale vervoerders en als samenwerkingspartners van NS in de regio zijn wij erg laat betrokken bij het proces van afschalen. Wij vernemen graag snel van u op welke wijze u ons in de komende tijd verder gaat informeren en betrekken bij vervolgstappen, inclusief de uitwerking van een noodzakelijke routekaart per regio. Wij treden hierover graag spoedig met u in overleg.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde J. de Reus



Voorzitter Dagelijk Bestuur Vervoerregio Amsterdam M. van der Horst



Gedeputeerde J. Olthof





Bijlage: Regionale aandachtspunten

Provincie Utrecht

In algemene zin zijn de voorgestelde verslechtering voor de provincie Utrecht ronduit beroerd. Wij zijn in de regio Utrecht al langer ontevreden over de ontwikkeling van het sprinterproduct van Randstadspoor, zoals in het verleden afgesproken. Deze ingrepen voor 2023 zijn wat ons betreft dan ook een nieuwe onverteerbare verslechtering. Los van de reactie op de dienstregeling 2023, gaan wij daar graag op korte termijn in bredere zin het bestuurlijk gesprek over aan.


Piekbelasting op drukke tram- en busverbindingen

Een uitdunning van de dienstregeling zorgt voor afwenteling op en overbelasting van tram- en buslijnen. Vooral rondom Utrecht Centraal dat het hart is van het regionale OV-netwerk. Minder treinen zorgt voor hogere piekbelasting op bijvoorbeeld de binnenstad, de Van Zijstweg en tramlijn 22. Ook aansluitingen op voorstadstations, zoals Vaartsche Rijn, zijn niet ingesteld op een andere dienstregeling en het resultaat zal zijn dat de piekbelasting op de drukste momenten toeneemt. Dit zal ongetwijfeld leiden tot overvolle bussen en trams, achterblijvende reizigers op de perrons en meer ontevreden reizigers. Dit is niet zomaar op te vangen met groter materieel.

Halvering kwartierdiensten IC's

Alleen in de spitsuren op maandag, dinsdag en donderdag blijven er vier Intercity's per uur rijden tussen Rotterdam/Den Haag en Utrecht Centraal. Op de overige momenten zijn dit er slechts twee. Amsterdam – Eindhoven blijft van maandag t/m donderdag zes keer per uur rijden en rijdt van vrijdag t/m zondag slechts vier keer per uur. Het is bekend dat woensdag en vrijdag populaire dagen zijn om thuis te werken, tegelijkertijd hebben werkgevers en NS zich de afgelopen twee jaar ingezet om forensen en studenten verspreid over de week te laten reizen naar kantoor. Door minder treinen te laten rijden op woensdagen en vrijdagen wordt in de hand gewerkt dat maandag, dinsdag en donderdag de populairste dagen blijven en mogelijk nog drukker worden. Dit achten wij zeer onwenselijk en is ook niet in lijn met de afspraken met het Rijk inzake 'spreiden en spits mijden'.





Wij vinden een dienstregeling met zo'n groot verschil op verschillende werkdagen onduidelijk voor de reiziger. Bovendien twijfelen we ten eerste aan de geboden capaciteit. Wij willen er in ieder geval nadrukkelijk voor pleiten de resterende treinen zo veel mogelijk te verlengen en vragen u op de kortst mogelijke termijn om inzicht in de vervoerwaarden op woensdag en vrijdag.

Halvering sprinters en randstadspoor ambities

Utrecht is de draaischijf van Nederland en het sprinternetwerk is dé backbone van het provinciale OV-systeem. De afschaling heeft dan ook stevige consequenties voor de bereikbaarheid en samenhangend bus- en tramnetwerk. Alle treinverbindingen gaan er fors op achteruit tijdens de dal en in het weekend. In de spits vinden zelfs stevige ingrepen plaats op de belangrijkste Sprintertrajecten: Houten-Woerden, Breukelen-Veenendaal en Amersfoort – Harderwijk.

Daarmee raakt de oorspronkelijke ambitie voor Randstadspoor, met hoogfrequent sprintervervoer, verder uit beeld. Dat heeft niet alleen impact voor Utrecht en Amersfoort, maar ook andere Utrechtse dorpen en steden die voor OV afhankelijk zijn van het spoor. Een verlies van kwaliteit heeft impact op de bereikbaarheid van geambieerde 83.500 woningen in de provincie Utrecht tot 2030, en op de kansrijkheid van verdere verdichting rondom stations.

Los van het verlies aan kwaliteit is ons niet duidelijk gemaakt of de capaciteit niet in het geding komt. We vragen u dan ook het laten vervallen van spitstreinen (serie 15600 en serie 7400) te heroverwegen of aan te tonen dat deze niet nodig zijn.

Tot slot vragen wij uw aandacht voor het traject Utrecht-Baarn: In uw plannen rijdt in de avonduren en in het weekeinde de Sprinter (serie 5500) slechts eenmaal per uur. Wel blijven de eerste en de laatste trein rijden. Wij achten een uurdienst weinig attractief en pleiten ervoor om tenminste op zaterdag een halfuursdienst te blijven bieden.





Provincie Flevoland

Aansluiting 4900 (Utrecht – Almere) richting Lelystad is verbroken

De stroomstoring bij Swifterbant heeft reeds tot gevolg gehad dat treinserie 2400 (Dordrecht – Schiphol -Lelystad) niet meer over de Flevolijn rijdt. Hiermee is het aantal intercity's vanuit Flevoland met Amsterdam Zuid, Schiphol en verder gehalveerd. Dit heeft eveneens tot gevolg dat reizigers vanuit Lelystad en Dronten geen aansluiting meer hebben vanuit de 4900 uit Utrecht en zij ook van de drukke treinen over de Zuidtak en tussen Amsterdam en Utrecht gebruik zullen maken.

Afschalen 2600 (IC Amsterdam – Almere) herzien


De aankondiging van de afschaling van de 2600 verbaasde ons enorm – dit is, zeker in de spits maar ook op de vrijdagmiddag, een erg drukke trein. Wij zijn opgelucht over uw mededeling deze treindienst voorlopig volgens de dienstregeling van 2022 in stand te houden.

Provincie Noord-Holland (inclusief Vervoerregio)

Halvering kwartierdiensten IC's en Sprinter

Op een groot aantal baanvakken van en naar Amsterdam is sprake van halvering van treindiensten, vooral in de weekenden, maar ook buiten de spitsuren op sommige doordeweekse dagen. Dit betreft met name de treindienst over de Westtak (Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam), maar ook de baanvakken Haarlem – Amsterdam en Zaanstad – Amsterdam. Op bovengenoemde baanvakken rijden dan nog slechts 2 Intercity's en 2 Sprinters per uur, die vaak slecht verdeeld zijn over het uur (Zaandam bijvoorbeeld een 3/27 interval). Juist op zaterdag zien wij in Amsterdam de grootste mate van reizigersherstel, op het meeste aantal tramlijnen in het centrum is de zaterdag net als pré-corona de drukste dag van de week. Gehalveerde treinfrequenties zullen hier leiden tot ongelijkmatige spreiding over het aansluitende OV. Bovendien hebben wij twijfels bij het feit of de overgebleven treincapaciteit voldoende ruimte biedt om alle reizigers te vervoeren, te meer omdat inzetnormen van conducteurs de treinlengte lijken





te dicteren. Wij pleiten ervoor om de resterende treinen zo veel mogelijk te verlengen, mede om onverwachte pieken in het vervoeraanbod te kunnen opvangen.

Uurdienst op de Hoornlijn-sprinter (treinserie 3300) en halvering spitstreinen (serie 4500)

Juist in het jaar waarin tussen u en de regio afspraken zijn gemaakt over een proef met een Intercity-stop in de spits in Purmerend, verrast u ons het met voornemen om in de avonduren en in de weekenden de treinbediening op de Purmerendse stations en op Zaandam Kogerveld uit te kleden tot een zeer magere uurdienst. Dat zijn frequenties die wij onacceptabel achten, zeker in de Randstad. Bovendien wordt het aantal spitstreinen op de Hoornlijn gehalveerd, met als gevolg dat er straks alleen op maandag tot en met donderdag in één richting 2, en in de andere richting slechts 1 extra IC in Purmerend zal stoppen, in plaats van de voorgenomen 3 per richting. De kans dat hiermee extra reizigers worden verleid te trein te gebruiken achten wij minimaal. Wij willen u dringend verzoeken beide voornemens te heroverwegen.

Optimalisering dienstregeling Noord-Holland Noord

In 2022 zijn er na een intensief proces met gemeenten en NS een aantal noodzakelijke verbeteringen doorgevoerd in het gebied ten noorden van het Noordzeekanaalgebied. Tot onze teleurstelling moeten wij constateren dat met de voorgenomen afschaling van de dienstregeling in 2023 deze verbeteringen grotendeels worden teruggedraaid. Zo verdwijnen de extra Sprinters in het weekend in Uitgeest, de extra Spits-IC in Beverwijk en verslechtert het aanbod aan Spits-IC's verder op de Helderse en Hoornse lijn.

Het verdwijnen van de Spits-IC in Beverwijk heeft grote consequenties voor ons busnetwerk. De aansluitingen van de bus waren er juist op gericht om de Spits-IC optimaal te bedienen. Nu de spits IC verdwijnt, moet de hele dienstregeling van Connexxion weer op de schop.





Gooilijn

In het Gooi verdwijnen in het weekend de directe Sprinters naar Schiphol. Reizigers dienen hierdoor altijd over te stappen in Weesp. Ook gaat de avonddienstregeling twee uur eerder in, waardoor er al vanaf 20.00 uur nog maar 2 Sprinters per uur per richting rijden.

Regionale ontwikkelagenda Noord-Holland

Samen met gemeenten, ProRail en NS werken wij intensief samen aan het opstellen van Actieprogramma's voor iedere spoorcorridor in Noord-Holland. Het actieprogramma is breed, zowel spoorse als niet-spoorse zaken komen er aan bod. Echter, de stip aan de horizon betreft een verbetering van het treinproduct, zoals door de verschillende corridors is vastgelegd in het Toekomstbeeld OV. De voorgenomen afschaling van de dienstregeling in 2023 doet de vraag opkomen of een verbetering van het huidige treinproduct op de middellange termijn (medio 2030) überhaupt nog wel realistisch is en wat de consequenties hiervan zijn voor de afspraken met gemeenten en regio in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda.

