

Nederlandse Spoorwegen
T.a.v. de heer A. Slob
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Inlichtingen bij

Dhr. P.J. de Vries
Telefoon 038 499 82 59
P.J.d.Vries@overijssel.nl

Vooruit per e-mail: aron.slob@ns.nl

Datum	Kenmerk	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
30.09.2022	2022/0169825		22-08-2022	CC/PA/TD-9310N

Onderwerp: Advies dienstregeling 2023

Geachte heer Slob,

Wij hebben op 23 augustus uw adviesaanvraag ontvangen met betrekking tot uw voorstel tot wijziging van de dienstregeling in 2023, deels door te voeren in 2022.

Hierbij bieden wij u ons advies aan namens de decentrale overheden zoals verenigd in de OV- en Spoortafel Oost.

Het hoofdrailnet draagt als kern van het Nederlandse OV bij aan onze opgaven

Iedereen in Nederland moet snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer (OV) kunnen reizen. Nu en in de toekomst. Dat is onze gezamenlijke 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 welvaart en het realiseren van de grote transitieopgaven op het gebied van woningbouw, klimaat, stikstof en economie. Het openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan deze transities, zoals de mobiliteitstransitie en het bereiken van de doelen vanuit de Green Deal.

Het hoofdrailnet vormt de kern van het raamwerk van openbaar vervoer in Nederland. Het regionale trein- en busvervoer sluit hier op aan en heeft grote baat bij een sterk hoofdrailnet, om de regionale takken succesvol te kunnen exploiteren.

Het openbaar vervoer kan alleen dan succesvol zijn, als het voor de reiziger één geheel is. Wij willen u dan ook vragen goed na te denken over uw positie in dit samenspel, en daarnaast ook over de mate van flexibiliteit die u bij het opstellen van de dienstregeling wilt gaan toepassen in relatie tot de tot nu toe gebruikelijke dienstregeling met een vaste dagelijks geldende structuur.

Om het gehele systeem te kunnen dragen zal die ruggengraat voldoende sterk – en een beetje flexibel – moeten blijven. Uw keuzes raken ons allen.

Proces

Wij merken op dat er tijdens het proces rondom het vaststellen van de oorspronkelijke dienstregeling 2023 in het voorjaar van 2022 nog geen sprake was van een voornemen tot afschalen. Op dit moment worden we geconfronteerd met een wijziging die zeer snel start.

We stellen de open vraag of één en ander voor u op dat moment niet te voorzien was, en op welke wijze u in de toekomst wilt omgaan met situaties die aanleiding geven tot fluctuaties in de aan te bieden dienstregeling.

We vragen u daarom na te denken over de opzet van het toekomstig dienstregelingsproces en de afstemming hierover met regionale vervoerders. Nu worden onze vervoerders geconfronteerd met veranderende dienstregelingen en aansluitingen, terwijl zij hun eigen proces met betrekking tot de dienstregeling 2023 aan het afronden zijn.

We geven u hierbij de suggestie mee, eerst een vervoerplan op te stellen, en dit als basis te nemen voor het opstellen van de dienstregeling.

Wij willen u oproepen om in te zetten op innovaties

In algemene zin betreuren wij de afschaling van de dienstregeling. De gevolgen zijn in Oost Nederland met name merkbaar in de provincie Gelderland. In Overijssel blijven de gevolgen beperkt.

Wij begrijpen dat het voor u moeilijk is om voldoende personeel in te zetten. Wij zijn het met u eens dat het belangrijk is om een stabiel en betrouwbaar vervoerproduct aan de reiziger te bieden.

Wij willen u daarom oproepen om in te zetten op het doorvoeren van innovaties die u ondersteunen bij het op een efficiënte manier inrichten van uw dienstverlening.

Denk daarbij aan zaken die in het regionaal vervoer per spoor al jarenlang gemeengoed zijn, zoals het werken met een vertrekprocedure op basis van éénmansbediening.

Kernpunt: wij vinden exploitatie in 30-minutenfrequentie de ondergrens voor het hoofdrailnet

De dienstregeling in Nederland bestaat voornamelijk uit een symmetrisch model waarbij op veel stations overstapmogelijkheden bestaan. Hiermee profiteren reizigers, ook wanneer er geen rechtstreekse verbinding bestaat, van goede en relatief vlotte reismogelijkheden tussen alle stations.

Om dit model succesvol te kunnen continueren zien wij het aanbieden van een 30-minutenfrequentie op het hoofdrailnet als minimum. Over de voorstellen die u doet om frequenties af te schalen naar uurdiensten adviseren wij met nadruk negatief. Nu zien we in de praktijk al voorbeelden waarbij op sommige relaties reizigers een (geplande) overstaptijd hebben van 45 minuten.

Wij verwachten dat reizigers in geval van uurdiensten hierom snel zullen afhaken:

- Een gemiste overstap resulteert veelal in een uur wachttijd. Vanuit het regionaal OV is ons beeld dat reizigers een half uur wachten eenmalig accepteren, maar bij een uur het openbaar vervoer de rug zullen toekeren.
- Gezien de relatief korte reisafstanden in Nederland past een behoorlijke frequentie en korte reistijden om keuzereizigers te verleiden voor de trein te kiezen.

De nagenoeg landelijk gevoerde halfuurdienst voor reizigers vormt een uniek kwaliteitskenmerk van het Nederlandse spoor. Wij roepen u op hier geen concessies aan te doen.

We roepen u dringend op om treinen van voldoende lengte in te zetten

Wij willen een dringend beroep doen op uw flexibiliteit als het gaat om het inzetten van treinen van voldoende lengte. Met name op de intercityverbindingen via Amersfoort zien wij vaak dat het comfort van reizigers door korte treinen onvoldoende is.

Wij vragen aandacht voor de structuur van het vervoermodel

Wij willen aandacht vragen voor de algemene structuur van het vervoermodel - ook op langere termijn -, met name op de volgende punten:

- Een zorgvuldige keuze van tijddigging in relatie tot de frequentie, met aandacht voor spreiding en overstappen, ook op regionale verbindingen;
- Een gedegen afweging maken tussen starheid en flexibiliteit, waarbij ons het laten vervallen van treinseries op bepaalde weekdagen - met name op de in onze beleving vaak drukke vrijdag -

geen goed voorstel lijkt, zeker als deze verbindingen onderdeel zijn van een vervoersketen met overstappen.

In dit kader adviseren we negatief over het laten vervallen van de IC Almere Centrum – Amsterdam Centraal op bepaalde dagen, omdat dit de reistijd vanuit Noord- en Oost Nederland aanmerkelijk vergroot.

Wij vinden het jammer dat recent doorgevoerde verbeteringen teruggedraaid worden

In uw vervoerplan geeft u aan een aantal recent doorgevoerde verbeteringen terug te draaien. Het gaat hierbij vaak om verbeteringen voor de reiziger waar veel effort in gestoken is om deze te realiseren.

Hieronder geven we ons advies over een aantal specifieke punten:

Traject Zwolle - Utrecht

Over het afschaffen van de spitstreinen Harderwijk – Utrecht adviseren wij negatief.

Deze verbinding draagt in belangrijke mate bij aan de ontsluiting van Harderwijk als het gaat om de reistijd richting de Randstad, maar ook als het gaat om vervoerscapaciteit en het ontlasten van de Rijksweg A28.

Traject Arnhem - Schiphol

Wij betreuren het terugbrengen van de frequentie van de tienminutentrein naar een kwartierdienst omdat dit zorgt voor vollere treinen, het ontmoedigen van het OV-gebruik en het blokkeren van reizigersgroei. Omdat de resterende treinen niet langer lijken te worden, neemt de capaciteit op dit traject fors af. Net nu de meeste reizigers (ten opzichte van 2019) weer terug zijn in het OV.

Het verlagen van de frequenties in de weekenden en in de avonduren tussen Schiphol, Utrecht en Nijmegen van vier naar twee Intercity's per uur lijkt ons een beperkt tot geen probleem indien het een tijdelijke maatregel betreft. Wel vragen we aandacht voor de capaciteit tijdens studentenspitsen rond de weekenden.

Uw voorstel rond de bediening van station Veenendaal – De Klomp lijkt ons geen probleem.

Traject Deventer – Apeldoorn – Amersfoort

Het doorvoeren van een frequentieverlaging buiten de spitsuren vinden wij gezien vanuit het perspectief vanuit Deventer een begrijpelijke keuze.

Echter resulteert het laten vervallen van de door u voorgestelde ritten in een aanmerkelijke toename (ca. 15 minuten) van de reistijd op de relatie Amersfoort – Apeldoorn (De Maten) – Zutphen. Dit is een afname van de kwaliteit van het ov-product en wij verwachten dat dit op deze regionale verbinding zal resulteren in verlies van reizigers en adviseren hierover daarom negatief.

In de afgelopen jaren (sinds 2012) heeft de provincie Gelderland aan NS regelmatig om verbetering gevraagd van de slechte dienstverlening rond Apeldoorn.

Wij geven u de suggestie mee om met Arriva in overleg te treden om samen te onderzoeken of een goede oplossing voor de daluren gevonden kan worden.

Het wijzigen van de eindbestemming van de spitstreinen naar Amsterdam Centraal lijkt ons in de basis geen probleem zolang een goede overstap richting Utrecht Centraal mogelijk blijft.

Traject Arnhem – Nijmegen – Dordrecht

Wij vinden de extra overstap en het reistijdverlies dat optreedt doordat op werkdagen tussen de spitsen de Intercity Schiphol – Nijmegen (serie 3100) niet rijdt tussen Arnhem en Nijmegen ongewenst vanwege een extra overstap en reistijdverlies.

Uw voorstel om de sprinterbediening tussen Nijmegen en Dordrecht op bepaalde momenten terug te brengen naar één keer per uur vinden wij geen goed voorstel. Een halfuurdienst vinden wij een minimale frequentie voor het hoofdrailnet.

Wij vinden de frequentieverlaging van de van de sprinters tussen Arnhem en Nijmegen buiten de spitsuren en in het weekend van vier naar twee keer per uur ongewenst. Dit werkt projecten zoals het terugdringen van autogebruik Arnhem-Nijmegen en Duurzaam Bereikbaar Heijendaal tegen. Terwijl er juist ingezet wordt om anders reizen via hubs te stimuleren via campagnes rond gedragsbeïnvloeding en fysieke maatregelen bij hubs.

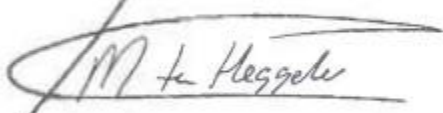
Tenslotte

We beseffen ons dat we u niet alles kunnen vragen, maar maken ons zorgen, en hopen dat u, eventueel samen met uw concessieverlener, onze zorg weg kunt nemen zodat we kunnen (blijven) vertrouwen op een sterk hoofdrailnet.

Wij hopen u hiermee een voldoende duidelijk advies gegeven te hebben en zien uw reactie graag tegemoet. Daarnaast zijn wij benieuwd hoe het ministerie van I&W naar bovenstaande punten kijkt.

Mede namens provincie Gelderland.

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Overijssel,



drs. K. M. ten Heggeler
Teamleider RB Mobiliteit

Schrijft u ons een brief of e-mail? Behandel dan één onderwerp per brief of e-mail. Wilt u ook het kenmerk vermelden dat u boven in deze brief vindt? Op die manier kunnen wij sneller reageren.