



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS
Tijmen Voet
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs

Doorkiesnummer: -

Datum: 21 maart 2023

Bijlage(n): -

Ons kenmerk: Locov 2023-84812

Uw kenmerk: CC/PA/TD-941

Onderwerp:

Advies dienstregeling 2024

Geachte heer Voet,

In uw brief van 7 februari (met kenmerk CC/PA/TD-941 Adviesaanvraag Dienstregeling 2024) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over uw voorgenomen capaciteitsaanvraag dienstregeling 2024.

U vraagt geen advies over een voorgenomen dienstregeling, maar over een voorgenomen capaciteitsaanvraag. U spreekt hierbij over een "ruime" capaciteitsaanvraag en beschouwt dit als een eerste, procedurele stap. In juni besluit u op basis van actuele informatie over het reisgedrag en de beschikbaarheid van personeel in welke mate u deze capaciteit echt nodig heeft en welke dienstregeling u in 2024 daadwerkelijk gaat rijden.

Hieronder gaan wij eerst in op de status van dit advies. Vervolgens gaan wij in op de hoofdlijnen van uw voorgenomen capaciteitsaanvraag. Daarna zullen wij ingaan op de afzonderlijke onderdelen van de voorgenomen capaciteitsaanvraag per treinserie, waarbij we eerst ingaan op treinseries met een (gewenste) wijziging in het dienstregeling patroon en vervolgens op de treinseries waar wij adviezen hebben over de bedieningstijden. We benoemen daarbij ook enkele ritten die naar wij verwachten per ongeluk zijn verdwenen uit de specificaties.

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar te voet vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.

1. Status adviesaanvraag: Voorbehoud en extra maatregelen nodig

Onzekerheid over volume

Wij begrijpen dat u op dit moment enige flexibiliteit wenst door de onzekerheden rond het personeelstekort. U geeft echter op dit moment nog geen (criteria voor) prioritering van het herstel van treindiensten, geen cijfers over de effecten tot nu toe van genomen maatregelen en ook geen enkele prognose wat dit betekent voor de dienstregeling. Wij kunnen hierdoor niet beoordelen of de door u genomen en nog te nemen maatregelen voldoende zijn.

Door te spreken over een "ruime" capaciteitsaanvraag wekt u de indruk dat veel treinen, zoals opgenomen in de voorgenomen capaciteitsaanvraag, mogelijk niet worden opgenomen in de definitieve aanvraag. Of dat opgenomen treinen mogelijk niet rijden of pas later in het dienstregelingsjaar. U beschouwt uw adviesaanvraag slechts als een eerste procedurele stap en wilt pas in juni besluiten welke treinen u daadwerkelijk gaat rijden. U stelt daarbij naast de beschikbaarheid van personeel ook het tempo waarin de reizigers terugkeren in de trein mee te wegen. Dit laatste betekent dat u ook de mogelijkheid wilt hebben treinen te schrappen als in uw ogen er nog onvoldoende reizigers zijn. Dit vinden wij een verkeerd uitgangspunt, omdat ook de kwaliteit van de dienstregeling (frequenties en aansluitingen) van belang is. Vanuit onze optiek zou uw inzet gericht moeten zijn op het terugwinnen van reizigers en niet op het beperken van het aanbod. Bovendien maakt een latere afweging het voor andere vervoerders onmogelijk te anticiperen op uw dienstregeling. Hierdoor kan het zijn dat -net zoals dit jaar- scheve verdelingen over het uur ontstaan. Dit alles zorgt voor een slechter product voor de reiziger dan gewenst.

Conform de Wet Personenvervoer 2000 artikel 31 lid 4 dient u advies aan te vragen over dienstregelingswijzigingen op een zodanig tijdstip dat het van wezenlijke invloed kan zijn op de door u te nemen beslissing. Dit wettelijke adviesrecht betreft de voorgenomen dienstregeling en niet een voorgenomen capaciteitsaanvraag waaruit naar uw inzicht na de advisering nog allerlei treinen kunnen worden geschrapt. Nu u nog niet weet wat u gaat rijden komt uw formele adviesaanvraag te vroeg en zien wij deze adviesaanvraag als een welkom extra consultatiemoment.

Advies: Gezien onzekerheid over het voorgestelde volume van de dienstregeling maken wij bij dit advies een voorbehoud en beschouwen wij dit als een voorlopig advies. Indien u één of meer in deze voorgenomen capaciteitsaanvraag opgenomen treinen niet kunt of wilt rijden dan verwachten wij dat u daarover een nieuwe adviesaanvraag aan ons voorlegt.

Volledige capaciteitsaanvraag benutten

Wij nemen aan dat u niet van de ene op de andere dag over voldoende personeel zult beschikken en ondersteunen uw keuze om te kiezen voor een betrouwbare dienstregeling. Nu op korte termijn nog geen zicht is op een eerste beperking van de afschalingen in

dienstregeling 2023 maken wij ons zorgen dat de ingroei te lang zal duren en mogelijk nog heel 2024 sprake zal zijn van minder treinen dan opgenomen in de capaciteitsaanvraag. Hierdoor hebben groepen reizigers gedurende te lange tijd minder reismogelijkheden en langere reistijden. Dit past niet bij de beoogde groei van het openbaar vervoergebruik gezien de woningbouwopgave en het klimaatbeleid.

Verder merken wij op dat u treinen in de capaciteitsaanvraag in principe dient te rijden. Als u dit niet doet ligt er immers een claim op spoorcapaciteit die anders ook door andere vervoerders had kunnen worden ingevuld, bijvoorbeeld via open toegang. Bovendien kunt u, conform de Netverklaring 2024 (artikel 4.8.3), het recht op paden verliezen wanneer u deze te weinig gebruikt. Dit brengt noodzakelijke opschaling later in het jaar in gevaar.

Advies: Wij adviseren de volledige capaciteitsaanvraag van dienstregeling 2024 vanaf de start van de dienstregeling te benutten. Mocht dit onverhoopt niet mogelijk zijn, dan zo spoedig mogelijk daarna. Wij vragen u ons tenminste elk kwartaal op de hoogte te houden van de ontwikkeling van het personeelstekort, doorlopend tot het moment dat uw personeelsbestand weer op het benodigde niveau is.

Extra reizigersvriendelijke maatregelen i.v.m. personeelstekort

Wij begrijpen dat u op een efficiënte manier gebruik wil maken van uw middelen en dat u door personeelstekort genoodzaakt bent maatregelen te nemen. Efficiëntie moet echter gezocht worden in maatregelen die reizigers niet raken in plaats van frequentieverlagingen. Dit is mogelijk door uw personeel anders in te zetten.

U stelde eerder dat de door ons voorgestelde aanpassing van de bakkennorm (het minimumaantal conducteurs per trein) niet verantwoord is. Wij vragen u dit te onderbouwen aan de hand van de normen van collega vervoerders in binnen- en buitenland en de daadwerkelijke veiligheidsrisico's. Wij zijn daarnaast ook zeer benieuwd naar welke stappen u inmiddels heeft gezet om structureel het aantal treinen te kunnen verhogen ondanks de (mogelijk langdurige) krapte op de arbeidsmarkt.

Ook kunt u overgaan op éénmansbediening op rustige trajecten zoals uw collega vervoerders op decentrale spoorverbindingen al jaren doen. Reizigers zien liever een NS-trein met een conducteur minder dan geen NS-trein. Dergelijke maatregelen vergroten ook de efficiëntie van NS op langere termijn en dat is in het belang van de reiziger.

Advies: Wij adviseren u aanvullende reizigersvriendelijke maatregelen te nemen zoals het aanpassen van de bakkennorm en het invoeren van éénmansbediening zodat er minder conducteurs nodig zijn per trein en u het volume van uw aanbod versneld en extra kunt verhogen.

2. Hoofdlijnen: Afschalingen nog niet volledig teruggedraaid

Omvang volume

U vergelijkt het volume voor 2024 niet meer met de oorspronkelijk voorgestelde dienstregeling 2023 en ziet de voorgenomen capaciteitsaanvraag 2024 als nieuwe referentie. Uit onze berekeningen blijkt dat de afschaling in dienstregeling 2023 netto circa 13% is ten opzichte van de oorspronkelijk voorgestelde dienstregeling gerekend in dienstregelingsuren. De afschaling in de voorgenomen capaciteitsaanvraag dienstregeling 2024 is netto circa 3%. Dit is een verbetering maar nog steeds een verlaging van het oorspronkelijk bedoelde aanbod. Bovendien zitten er op meerdere trajecten nieuwe afschalingen bij. Hier en daar breidt u de dienstregeling ook beperkt uit. Het bruto aantal treinen dat is afgeschaald ten opzichte van dienstregeling 2023 is dus hoger dan de genoemde 3%. Hierdoor zullen nog steeds veel reizigers dit als een achteruitgang zien. U onderbouwt de meeste van deze bestaande en nieuwe afschalingen niet.

Dat u de nieuwe en behouden afschalingen niet als tijdelijke maatregel ziet, maar als structureel vinden wij onacceptabel. Deze verlaging, en daarmee een onaantrekkelijker aanbod, remt de noodzakelijke groei van het spoorvervoer in de mobiliteitstransitie. Het schrappen van treinen past ook niet in het uitgangspunt van de nieuwe concessie dat het volume tenminste het niveau dient te hebben van de dienstregeling van de afgelopen jaren.

Wij zien dat u op sommige trajecten in de vroege ochtend, in avonduren en/of in delen van het weekend afschaalt, terwijl bij de bestaande hogere frequentie reeds met dubbele treinstellen wordt gereden. Hiermee krijgen reizigers minder reismogelijkheden en soms ook langere reistijden. Op andere trajecten waar de frequentie reeds lager is dan op werkdagen rijden opvallend lange treinen. In deze gevallen past deze lagere frequentie niet bij de reizigersvraag.

In sommige gevallen zien wij nieuwe uursdiensten ontstaan of oude halfuurdiensten niet terugkomen. Daarmee zakt de dienstregeling onder het minimum kwaliteitsniveau dat reizigers mogen verwachten (tenminste halfuurdiensten, ook in de rustige uren) en dreigt u reizigers te verliezen. Hier kunnen wij niet mee instemmen. Het aantal reizigers is in het weekend inmiddels weer op het niveau van voor corona. U schrijft in het persbericht over uw jaarverslag zelfs dat het aantal reizigers in het weekend is gegroeid. Daarom zou in het weekend in ieder geval geen sprake meer mogen zijn van afschalingen.

Advies: Wij adviseren negatief op de verlaging van het aantal dienstregelingsuren met circa 3% ten opzichte van dienstregeling 2023 zonder afschalingen en negatief over alle nieuwe en door u behouden afschalingen. Wij adviseren u in dienstregeling 2024 tenminste net zoveel dienstregelingsuren aan te bieden als in de oorspronkelijk beoogde dienstregeling 2023. Indien u dit advies niet overneemt en het volume verlaagt zien wij dit voor volgende jaren niet als referentie. Wij beschouwen dienstregeling 2024 dan als een

afgeschaalde dienstregeling welke zo spoedig mogelijk dient te worden opgeschaald. Wij hebben wel een positieve grondhouding voor aanpassingen binnen uw aanbod met het doel beter aan te sluiten bij de gewijzigde vervoervraag als u dit onderbouwd en het totale volume tenminste de omvang heeft van de voorgenomen dienstregeling 2023.

Advies: Wij adviseren alle afschalingen in het weekend terug te draaien en geen nieuwe afschalingen in het weekend te introduceren omdat de vervoervraag hersteld is. Wij vragen u met het herstellen van halfuurdiensten niet te wachten tot Dienstregeling 2024. Wij adviseren u voor Dienstregeling 2025 frequentieverhogingen in het weekend te onderzoeken op die trajecten waar structureel dubbele treinstellen rijden en op werkdagen hogere frequenties gelden.

Bedieningstijden: eerste en laatste treinen en randen van de spits

U rijdt in de voorgenomen capaciteitsaanvraag op enkele trajecten een extra trein, zodat reizigers vroeger op de dag kunnen vertrekken of later op de dag nog thuis kunnen komen of om een andere trein te kunnen versnellen. Dit juichen wij uiteraard toe. Op andere trajecten schrapt u echter de vroegste of laatste verbinding. Hierdoor worden reismogelijkheden beperkt en in sommige gevallen ook belangrijke eerste of laatste aansluitingen verbroken. Met name reizigers die werken in ploegendiensten worden hierdoor gedupeerd, maar ook uitgaanspubliek. Bovendien past dit niet bij het uitgangspunt dat het volume van de dienstregeling tenminste gelijk blijft bij de overgang naar de nieuwe concessie. Ook beperkt u op sommige trajecten het aanbod door de afschaling van de dienstregeling aan de randen van de spits verder uit te breiden. Deze verdere verslechtering vinden wij onwenselijk en niet te verdedigen.

Wij zijn van mening dat u uw bedieningstijden op veel trajecten moet verruimen. Er zijn in het licht van de huidige mobiliteitsopgave (woningbouw en de wenselijke mobiliteitstransitie) en de reizigersgroei in de pre-corona jaren nu te veel ontheffingen voor met name vroege verbindingen in het weekend. Op werkdagen is het wenselijk dat reizigers op een vroeger moment hun bestemming kunnen bereiken en na middernacht nog kunnen vertrekken.

Advies: Wij adviseren positief op de toegevoegde eerste en laatste treinen. Wij adviseren negatief op de geschrapte eerste en laatste treinen. Wij adviseren u in plaats daarvan stapsgewijs uw bedieningstijden te verruimen. Wij adviseren u hiervoor de meest kansrijke ritten in beeld te brengen en dit ter advisering aan ons voor te leggen. Wij adviseren ook door het toevoegen van ritten het aantal trajecten waarvoor een ontheffing geldt zo spoedig mogelijk te minimaliseren.

Vakantiedienstregeling

U handhaaft helaas de vakantiedienstregeling in de hoogzomer en de kerstvakantie. Enige jaren geleden is deze juist op ons advies afgeschaft. Wij verwijzen voor ons advies korthedshalve naar onze opmerkingen hierover in het advies over Dienstregeling 2023.

Dit advies geldt onverkort. Wij roepen u nogmaals op het woord "spitstoevoeger" niet meer te gebruiken. Geen enkele trein in uw dienstregeling zou optioneel mogen zijn. Wij zijn wel blij dat u niet voorstelt de dienstregeling in de kerstvakantie nog verder af te schalen zoals u afgelopen jaar heeft gedaan.

Nieuwjaarsdag

Op 1 januari 2023 heeft u de treindienst pas vanaf 10:00 uur opgestart. Wij erkennen dat op Nieuwjaarsdag in de vroege ochtend de vervoersvraag laag is. Maar ook dan zijn er reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Niet rijden is daarom geen optie. Wij hebben er wel begrip voor als u, als uitzondering in 2024, het aanbod op nieuwjaarsdag in de vroege ochtend beperkt.

Advies: Wij adviseren Nieuwjaarsdag 2024 als op zondag te rijden waarbij tot 10 uur 's ochtends van elke treinserie tenminste de eerste trein zoals opgenomen in de dienstregeling rijdt en vervolgens tot 10 uur tenminste één keer per uur.

Doorontwikkeling dienstregeling

Nu u op vrijdag t/m zondag de hele dag en maandag t/m donderdag in de avonduren de dienstregeling voornemens bent af te schalen op de trajecten van de tienminutentrein waarderen wij het wel dat u voor deze momenten een aangepaste dienstregeling hebt gemaakt met kwartierdiensten. Hierdoor zijn bij lagere frequenties toch goede en soms zelfs betere aansluitingen mogelijk en zijn de treinen beter gespreid over het uur. Wel maakt dit de dienstregeling minder flexibel indien op deze momenten het aantal reizigers sterker groeit dan verwacht. Ook is de dienstregeling voor reizigers complexer, doordat vertrektijden en vaak ook bestemmingen afwijken. In het Toekomstbeeld OV 2040 zitten dienstregelingsmodellen die dit knelpunt niet hebben, omdat ze ook bij hogere frequenties uit blijven gaan van kwartierdiensten (8/4 in plaats van 6/4).

In het weekend is de vervoersvraag wezenlijk anders dan op werkdagen. Reizigers hebben in het weekend veel meer behoefte aan rechtstreekse verbindingen. In uw voorgenomen capaciteitsaanvraag wordt echter een rechtstreekse verbinding tussen de Randstad en Heerlen verbroken en lopen ook reizigers rond Leiden Centraal en Eindhoven Centraal de kans dat ze extra moeten overstappen. Op deze specifieke effecten gaan wij elders in dit advies in.

Advies: Graag zouden wij met u de mogelijkheden verkennen om de dienstregeling in 2025 of 2026 door te laten groeien naar een overzichtelijke structuur met kwartierdiensten op alle dagen, met op de huidige tienminutentrein corridors een aanbod van 4 intercity's, 4 sneltreinen en 4 of 8 Sprinters op werkdagen en met meer directe verbindingen in het weekend.

3. Adviezen patroonwijzigingen per traject

Intercity Dordrecht – Lelystad Centrum (treinserie 2400)

De Intercity Dordrecht – Lelystad Centrum gaat op maandag t/m vrijdag twee minuten langer stoppen op Almere Centrum. Deze komt vervolgens vier minuten na de Sprinter uit Hoofddorp (treinserie 4300) aan in Lelystad Centrum. In zuidelijke richting vertrekt de Intercity vanuit Lelystad Centrum slechts twee minuten voor de Sprinter uit. In onze ogen kan de stop in Almere Centrum in noordelijke richting daarom korter, waarmee de reistijdverlenging tussen Schiphol en Lelystad kan worden voorkomen.

Advies: Wij adviseren de Intercity Dordrecht – Lelystad Centrum (treinserie 2400) op werkdagen een zo kort mogelijke stop te geven op Almere Centrum.

Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal (treinserie 2600)

U kiest er voor de Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal voortaan kort te keren in Almere. Dit maakt deze treinserie kwetsbaar en deze kwetsbaarheid werkt door de koppeling van treinseries door op de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort – Deventer (treinserie 1500). Bovendien zal hierdoor de overstap van reizigers in Almere Centrum in de tegenspitsrichting van/naar Zwolle niet meer op hetzelfde perron zijn.

Advies: Wij adviseren de korte kering onmiddellijk terug te draaien wanneer de punctualiteit van de Intercity Amsterdam Centraal – Almere Centrum en/of de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort en/of de reizigerspunctualiteit van de reizigers die overstappen op de Intercity's van/naar Zwolle door de korte kering verslechtert.

Intercity Heerlen – Eindhoven Centraal (treinserie 3900)

Door de kwartierligging van de Intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven moeten reizigers uit Heerlen van vrijdag t/m zondag overstappen op Eindhoven Centraal. Het is waarschijnlijk mogelijk om deze Intercity te combineren met de Intercity Venlo – Utrecht Centraal (treinserie 3500) door met de tijden te schuiven. Het is in dit geval wel noodzakelijk ten noorden van Eindhoven met een dubbel treinstel te rijden. Wij kunnen hier verder nog niet over adviseren. Wij vragen u eerst samen met Arriva de reizigerseffecten in beeld te brengen, omdat bij deze aanpassing vrijwel zeker enkele aansluitingen in Heerlen niet kunnen worden behouden.

Wij merken op dat er ook plannen zijn voor een rechtstreekse verbinding Eindhoven Centraal – Aachen. Om logistieke redenen en vanwege de beschikbaarheid van geschikt materieel voor Duitsland kan dit alleen geboden worden door een Arriva trein. Deze rechtstreekse verbinding met Aachen is alleen mogelijk ter vervanging van de Intercity's uit Heerlen als deze niet verder rijden dan Eindhoven Centraal en er daar niet wordt gecombineerd. Dit betekent dat dit op vrijdag t/m zondag de hele dag mogelijk is en op andere dagen in de late avonduren. Juist in het weekend is de vraag naar vervoer richting Aachen het grootst. Daarom lijkt ons een verbinding die op vrijdag t/m zondag één keer

per uur Eindhoven Centraal – Aachen Hbf rijdt wenselijk. Voorwaarde is wel dat Arriva hiervoor voldoende materieel beschikbaar heeft. Op momenten dat u alleen rijdt met een Intercity tussen Heerlen en Sittard of wanneer er geen Intercity rijdt, dan heeft de verbinding met Aachen sowieso de voorkeur. Dit omdat daarmee dan ook een extra verbinding Heerlen – Eindhoven Centraal wordt geboden.

Advies: Wij adviseren u samen met Arriva tot het beste product voor de reizigers in Limburg in het weekend en in de dagranden te komen. Wij adviseren in ieder geval op de momenten dat de Intercity uit Heerlen niet rijdt of niet verder rijdt dan Sittard één keer per uur ruimte te bieden voor de Intercity Aachen Hbf – Eindhoven Centraal van Arriva. Wij adviseren u met Arriva te onderzoeken of de verbinding Eindhoven Centraal – Aachen Hbf vrijdag t/m zondag elk uur rechtstreeks geboden kan worden.

Sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal (treinserie 15600)

Wij zijn blij met de terugkeer van de spitstreinen tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal. Nu de Intercity's Den Haag – Amersfoort Centraal (treinserie 2000) niet meer doorrijden naar Deventer zien wij kansen deze te koppelen aan de treinen naar Harderwijk. Zo hoeven reizigers tussen Harderwijk en Utrecht niet meer over te stappen in Amersfoort Centraal en worden de perrons op dit station minder lang bezet. Ook wordt het dan mogelijk de verbinding in twee richtingen aan te bieden en een extra stop toe te voegen in Nunspeet en mogelijk ook Putten of Ermelo.

Advies: Wij adviseren u treinseries 15600 en 2000 samen te voegen tot een doorgaande verbinding Harderwijk – Utrecht Centraal – Den Haag Centraal.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp – Den Haag Centraal (treinserie 3300/13300)

Op vrijdag rijdt de Sprinter Hoofddorp – Den Haag Centraal één keer per uur niet tussen Hoofddorp en Leiden Centraal in verband met een conflict met de gelijktijdigheid van de Intercity Schiphol Airport – Dordrecht (treinserie 3700) en de Intercity Brussel (treinserie 9200) rond Hoofddorp. Dit probleem was er niet geweest als er geen wissels waren gesaneerd op Hoofddorp. De Sprinter is wel inpasbaar als één station wordt overgeslagen.

Verder heeft u de Sprinter van 19:12 uur vanaf Hoofddorp t/m Den Haag Centraal geschrap (rit 3371). Alleen op vrijdag rijdt deze Sprinter tot Leiden Centraal, terwijl het op andere dagen drukker is. Rit 3373 is de eerste trein die direct kan keren op Hoofddorp (en wel op rit 3366).

Rit 3377 start alleen op vrijdag t/m zondag vanaf Hoorn Kersenboogerd, maar maandag t/m donderdag vanaf Hoorn, terwijl rit 3362 waar deze trein vanaf komt op alle dagen wel tot Hoorn Kersenboogerd rijdt.

Advies: Wij adviseren de Sprinter Hoofddorp – Den Haag Centraal (treinserie 3300) op vrijdag in beide richtingen één keer per uur kort te laten halteren op station Hoofddorp, station Nieuw-Vennep of Sassenheim over te laten slaan en langer te laten halteren op Leiden Centraal. Op deze manier kan deze Sprinter wel rijden tussen Hoofddorp en Leiden Centraal. Wij adviseren rit 3371 te blijven rijden tussen Hoofddorp en Den Haag Centraal en rit 3377 tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoorn.

Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst (treinserie 5800)

In de avonduren rijdt de Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst niet tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst. Dit is een extra frequentieverlaging ten opzichte van de huidige afgeschaalde dienstregeling. Deze wijziging veroorzaakt bovendien een groot knelpunt op station Amersfoort Centraal. De keertijd wordt dan immers 33 minuten. Omdat hiervoor geen perroncapaciteit beschikbaar is, leidt dit tot veel rangeerwerk en bijkomende risico's op verstoringen. Dit kost u naar verwachting eerder meer dan minder personeelsdiensten en het levert geen materieelbesparing op. Reizigers moeten wel extra overstappen en zijn elf minuten langer onderweg.

Advies: Wij adviseren de Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst (treinserie 5800) ook in avonduren tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst te rijden (ritten 5874 t/m 5882 even en 5871 t/m 5879 oneven).

Sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht (treinseries 5000/5100/5200)

Wij constateren dat op station Den Haag HS op alle werkdagen in noordelijke richting geen aansluiting is van de Intercity's uit Rotterdam Centraal op de Sprinters richting Den Haag Centraal en in zuidelijke richting alleen een schijnaansluiting van de Sprinters uit Den Haag Centraal op de Intercity's naar Rotterdam Centraal. Door de lagere frequenties op vrijdag t/m zondag zijn er wellicht mogelijkheden deze aansluitingen in ieder geval op deze dagen te bieden.

Wij zijn blij dat u in avonduren de Sprinters Den Haag Centraal – Dordrecht (treinserie 5100) laat doorrijden naar Roosendaal en vice versa in plaats van treinserie 5900. Hierdoor hoeven reizigers niet over te stappen. Volgens u is deze maatregel overdag niet mogelijk als gevolg van keringen te Dordrecht. Op werkdagen is er in Dordrecht inderdaad een logistieke koppeling tussen de Sprinters van treinserie 5000 en 5100. In het weekend is deze koppeling er echter niet.

Advies: Wij adviseren de aansluitingen tussen Sprinters en Intercity's op Den Haag HS te verbeteren.

Advies: Wij adviseren de Sprinter Den Haag – Dordrecht in het weekend ook overdag door te laten rijden naar Roosendaal.

Sprinter Leeuwarden – Meppel – Zwolle – Lelystad Centrum (treinserie 9000)

U wijzigt de eindpunten van de Sprinters rond Lelystad. Hierdoor rijdt de Sprinter Leeuwarden – Meppel – Zwolle door naar Lelystad Centrum (treinserie 9000), maar rijdt de Sprinter uit Amsterdam Centraal niet verder dan Almere Oostvaarders (treinserie 4600).

Wij zijn positief over de verhoging van de frequentie tussen Meppel en Zwolle in de avonduren en in het weekend, waardoor er op deze momenten drie rechtstreekse treinen per uur rijden tussen Leeuwarden en Zwolle en reizigers richting Zwolle niet meer in Meppel hoeven over te stappen. Wij merken wel op dat voor deze verbinding door een andere vervoerder een melding voor een alternatieve dienst onder open toegang is gedaan met een in de spits hogere frequentie tussen Leeuwarden en Heerenveen. We vinden het opmerkelijk dat u precies op dit moment een uitbreiding van uw treindienst voorstelt met een gewijzigde lijnvoering die conflicteert met deze aanvraag.

Waar u tussen Zwolle en Meppel uw aanbod uitbreidt, verlaagt u op alle dagen na 21 uur de frequentie tussen Lelystad en Zwolle naar een uursdienst door het schrappen van twee ritten vanuit Lelystad (rit 9079 en 9083) en drie ritten vanuit Zwolle (rit 9078, 9082 en 9086). Ook schrapt u vanuit Lelystad op zaterdagochtend één rit (rit 9023, terwijl de tegenrit 9020 wel rijdt) en op zondagochtend twee ritten (ritten 9027 en 9031) en vanuit Zwolle op zondag twee ritten (ritten 9026 en 9030). Ook dan heeft de reiziger slechts een uurdienst.

Reizigers tussen Dronten of Kampen Zuid kunnen door de gewijzigde eindpunten bovendien niet meer rechtstreeks naar Amsterdam Centraal reizen. Deze reizigers kunnen nog wel zonder extra reistijd naar dit station reizen door in Lelystad Centrum over te stappen op de Intercity naar Den Haag Centraal en vervolgens in Almere Centrum op de Intercity naar Amsterdam Centraal. Maar deze overstap is in zuidelijke richting in Lelystad en in noordelijke richting in Almere niet meer op hetzelfde perron, waardoor deze kwetsbaarder is.

Reizigers uit de richting Meppel zijn in uw voorstel ruim 20 minuten sneller in Dronten en Kampen Zuid. In Lelystad Centrum wordt de overstap op de Sprinter richting Almere Oostvaarders (treinserie 4300) echter 20 minuten. Dat betekent voor reizigers uit Dronten naar de Almeerse Sprinter-stations bijna een verdubbeling van de reistijd. Volgens u is de eerste groep reizigers klein, maar groter dan de laatste groep. U creëert echter ook meer afhankelijkheden tussen corridors waardoor de bijsturing lastiger is bij verstoringen rond Zwolle. Ook moeten er zes in plaats van twee treinen per uur keren op station Lelystad Centrum.

De verslechtering van de reistijd naar de Almeerse Sprinter-stations treedt niet op als u de Sprinter uit Leeuwarden doorrijdt naar Almere Oostvaarders. Het is daar mogelijk een overstap te bieden op de Sprinter naar Amsterdam Centraal en Leiden Centraal, zodat een

logistiek onwenselijk lange lijnvoering ook kan worden vermeden. Bovendien keren er dan nog slechts vier treinen per uur op station Lelystad Centrum, hoeft de Sprinter uit Leeuwarden bij aankomst niet meer op het linker spoor te rijden en kunnen reizigers in zuidelijke richting in Lelystad Centrum net als in de huidige dienstregeling op hetzelfde perron overstappen op de Intercity's naar Den Haag Centraal.

Een andere mogelijkheid is om vier keer per uur een Sprinter tussen Lelystad en Zwolle te rijden. Dit is mogelijk door de Sprinter Hoofddorp – Lelystad Centrum (treinserie 4300) door te laten rijden naar Zwolle en daar te keren op spoor 1b. Dit heeft dezelfde logistieke- en reizigersvoordelen op station Lelystad Centrum als het doorrijden naar Almere Oostvaarders, maar bovendien krijgen reizigers uit Dronten en Kampen Zuid dan een hogere frequentie en een rechtstreekse verbinding met Schiphol Airport. Deze optie heeft daarom onze voorkeur.

Advies: Wij adviseren positief over de frequentieverhoging Meppel – Zwolle maar negatief op de frequentieverlaging Zwolle – Lelystad. Wij kunnen met de gewijzigde eindpunten rond Lelystad alleen instemmen als de frequentieverlaging Zwolle – Lelystad niet doorgaat én u tenminste in de brede spits de Sprinter uit Hoofddorp laat doorrijden naar Zwolle als 3^e en 4^e Sprinter voor Dronten en Kampen Zuid. Anders adviseren wij u de bestaande lijnvoering te handhaven en alleen de frequentie tussen Zwolle en Meppel te verhogen.

Intercity Direct Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal – Breda Centraal (900/1000/9200)

U rijdt in het weekend minder Intercity Direct treinen dan de oorspronkelijke Dienstregeling 2023. Wij beschouwen dit als een afschaling die moet worden teruggedraaid. De keuzes die u maakt zijn in onze optiek niet consequent, omdat u op het ene moment de Intercity Direct Amsterdam Centraal – Breda afschaalt en op het andere moment de Intercity Direct Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal. Hierdoor krijgen reizigers te maken met verschillende vertrektijden. Wij verwachten verder grote drukte in de Intercity Brussel doordat u juist in de vroege zaterdagochtend Intercity Direct Amsterdam Centraal – Breda niet rijdt. Binnenlandse reizigers richting Breda zullen hierdoor kiezen voor de rechtstreekse Intercity Brussel in plaats van een reis met een overstap op Rotterdam Centraal.

Concreet betreft de afschaling van IC Direct de volgende 42 ritten:

- Op zaterdag: rit 910 t/m 920, 968/970, 905 t/m 913 en 959 t/m 967 tussen Amsterdam Centraal en Breda, 969/971 tussen Rotterdam Centraal en Amsterdam Centraal en 972/974/978 tussen Rotterdam Centraal en Breda.
- Op zondag: rit 968/970 en 959 t/m 967 tussen Amsterdam Centraal en Breda, 969/971 tussen Rotterdam Centraal en Amsterdam Centraal en 909 t/m 913, 914 t/m 920 en 972/974/978 tussen Rotterdam Centraal en Breda.

Door de afschalingen rijdt in het weekend de laatste Intercity Direct van Rotterdam Centraal naar Amsterdam Centraal een kwartier vroeger (rit 1071 om 23:24 uur i.p.v. 971 om 23:41 uur). Van Amsterdam Centraal naar Rotterdam Centraal vertrekt de laatste trein op werkdagen ook al om 23:25 uur (rit 1080). Wij denken dat er voldoende vervoersvraag is voor een latere verbinding in beide richtingen.

Op zaterdag en zondag is er één rit meer van Amsterdam Centraal naar Breda dan in de andere richting en ook op zondag twee ritten en op zaterdag één rit meer van Amsterdam Centraal naar Rotterdam Centraal. Er zijn daarom meer ritten mogelijk richting Amsterdam zonder inzet van extra materieel.

Advies: Wij adviseren de afschalingen van Intercity Direct terug te draaien met prioriteit voor de zaterdagochtend. Wij adviseren zolang deze frequentie niet is verhoogd treinserie 1000 in Rotterdam Centraal in zuidelijke richting in het halve uur dat IC Brussel niet rijdt te laten halteren op spoor 4 zodat een crossplatform overstap wordt geboden op de Intercity Den Haag Centraal – Eindhoven Centraal (treinserie 1100). Wij adviseren ook latere verbindingen te bieden over de HSL.

Sprinter Weert – Tilburg Universiteit (treinserie 6400/16400)

U knipt de Sprinter Weert – Tilburg Universiteit op vrijdag t/m zondag op Eindhoven Centraal omdat een doorgaande Sprinter niet zou passen in de dienstregeling. Wij zijn van mening dat een doorgaande Sprinter wel mogelijk is. In de avonduren kan het sowieso, omdat dan de Intercity Heerlen – Eindhoven Centraal niet rijdt (treinserie 3900). Overdag is een doorgaande Sprinter echter ook mogelijk. Dit kan door de genoemde Intercity afwisselend te laten halteren op spoor 3 en 4.

Advies: Wij adviseren ook op vrijdag t/m zondag een doorgaande Sprinter Weert – Tilburg Universiteit te rijden en dit mogelijk te maken door een gewijzigde spooropstelling op station Eindhoven Centraal.

Intercity Amsterdam Centraal – Berlijn (treinserie 140/240) en Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal – Deventer (treinserie 1500)

Wij zijn blij met de versnelling van Intercity Amsterdam Centraal – Berlijn, maar hebben zorgen over de mogelijke gevolgen voor de binnenlandse dienstregeling tussen Amersfoort en Deventer nu het vierde perronspoor in Deventer nog niet is gerealiseerd. Ook de definitieve herinrichting van station Oldenzaal laat nog op zich wachten. Wij zullen in Locov verband bij ProRail en IenW aandringen op spoedige realisatie van deze noodzakelijke aanpassingen. Bovendien hebben wij zorgen, omdat de versnelling alleen mogelijk is dankzij een gedoogsituatie van de baanstabieleit die vooralsnog niet wordt verbeterd en alleen wordt gemonitord.

Nu de reistijd onder de zes uur komt verwachten wij versnelde groei van het aantal internationale reizigers op dit traject. Wij zien mogelijkheden om de frequentie uit te

breiden. Binnen Duitsland is er voorbij Osnabrück helaas nog geen ruimte voor een verhoging naar een uursdienst. Maar tot dit station en aan de randen van de dag zien wij wel mogelijkheden om uit te breiden. Groei van het aanbod op deze internationale corridor is vanuit de beoogde mobiliteitstransitie wenselijk. Gezien de forse reizigersgroei op dit traject is dit in onze ogen tenminste in de zomer ook noodzakelijk, ook gezien het feit dat het nieuwe materieel dat vanaf najaar 2024 instroomt minder zitplaatsen kent per trein. Bovendien zorgt een hogere frequentie voor een betere verbinding tussen Twente en de noordelijke Randstad.

Wij constateren dat u de Intercity Amsterdam Centraal – Hengelo van 19:00 uur (trein 1569) heeft geschrapt. Deze trein rijdt echter sinds jaar en dag, vanwege de vervoersvraag, altijd op de momenten dat de Intercity Berlijn niet rijdt. Wij merken daarnaast op dat de Intercity Amsterdam Centraal – Deventer (treinserie 1500) één keer per 2 uur nog steeds in Deventer een keertijd heeft van 1 uur en 36 minuten. In deze tijd kan deze Intercity precies op en neer naar Hengelo. Hierdoor kan in combinatie met de Intercity Amsterdam Centraal – Berlijn een uursdienst ontstaan tussen Amsterdam Centraal en Twente en kunt u een eerste stap zetten naar een uursdienst Amsterdam Centraal – Osnabrück in volgende jaren.

Advies: Wij adviseren in ieder geval in de zomerperiode de Intercity Amsterdam Centraal – Berlijn elke twee uur te rijden tussen 6 en 24 uur op alle delen van het traject en daarom de volgende ritten toe te voegen.

- Rit 243 toevoegen vanaf Hannover (rond 22 uur) naar Berlin Ostbahnhof (rond 24 uur);
- Rit 245 toevoegen vanaf Amsterdam Centraal (rond 20 uur) tot Hannover Hbf (rond 24 uur);
- Rit 247 toevoegen vanaf Amsterdam Centraal (rond 22 uur) tot Bad Bentheim (rond 24 uur);
- Rit 244 toevoegen vanaf Bad Bentheim (rond 6 uur) tot Amsterdam Centraal (rond 8 uur);
- Rit 248 toevoegen vanaf Berlin Ostbahnhof (rond 18 uur) tot Amsterdam Centraal (rond 24 uur).

Advies: Wij adviseren te onderzoeken of de frequentie van de Intercity Berlijn op het traject Amsterdam Centraal – Osnabrück vanaf de komst van het nieuwe materieel najaar 2024 kan worden verhoogd tot een uurdienst. Wij adviseren u als eerste stap vanaf start dienstregeling 2024 de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal – Deventer (treinserie 1500) te verlengen naar Hengelo tussen 7 en 20 uur op de momenten dat de Intercity Berlijn niet rijdt.

Eurostar Amsterdam Centraal – London (treinserie 9100)

Wij zijn blij met de geplande frequentieverhoging van Eurostar Amsterdam Centraal – London. Wij maken ons wel zorgen over de inpassing op Amsterdam Centraal. De verbouwing van het station start waardoor in de eerste fase spoor 1 en 2a buiten gebruik zullen zijn. Wij zijn benieuwd hoe u Eurostar in deze fase wilt inplannen aangezien de Airport Sprinter, welke moet leiden tot een lagere vraag naar perroncapaciteit, nog niet is gestart. Wij steunen uw inzet voor een snelle realisatie van een nieuwe terminal op Amsterdam Centraal zodat reizigers goed kunnen worden ontvangen en u het aantal reizigers per trein kunt verhogen.

Advies: Wij adviseren u extra paden aan te vragen voor Eurostar om in de loop van 2024 de frequentie verder te verhogen en tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal alle ritten van Eurostar vanaf dit station te blijven aanbieden.

Roosendaal – Antwerpen Centraal (treinserie 2500)

Wij missen in uw adviesaanvraag opnieuw een concreet voorstel om de verbinding Roosendaal – Antwerpen Centraal te verbeteren door deze te versnellen en de frequentie te verhogen naar twee keer per uur. Wij vragen hier al enkele jaren naar. Er zijn bovendien bij reizigers verwachtingen gewekt dat deze verbinding zou worden verbeterd ter compensatie van het verdwijnen van de Intercity Brussel op deze corridor.

Advies: Wij adviseren u in samenwerking met de infrabeheerders en de betrokken overheden met een concrete uitwerking en planning voor de realisatie van de verhoging van de frequentie Roosendaal – Antwerpen Centraal te komen (inclusief de eventueel nog benodigde infrastructurele aanpassingen). Wij herhalen ons advies om in het weekend ook de laatste trein Roosendaal – Antwerpen Centraal te rijden, zo nodig een half uur eerder. Nu is dit een leeg materieelrit. Ook zien wij graag dat er een latere reismogelijkheid komt van Antwerpen Centraal naar Roosendaal. Nu vertrekt de laatste trein al om 21:51 uur.

Nachttrein Amsterdam Centraal – Hilversum – Utrecht Centraal

Wij zijn blij met de komst van de nieuwe nachttrein rond Hilversum. Deze stopt echter alleen in Hilversum Media Park, Hilversum en Hilversum Sportpark. Wij denken dat deze trein extra reizigers zal trekken als ook op de ander stations op de route wordt gestopt. De maximaal 10 minuten extra reistijd is voor een nachttrein geen bezwaar.

Advies: Wij adviseren de nachttrein Amsterdam Centraal – Hilversum – Utrecht Centraal te laten stoppen op alle tussen gelegen stations, maar in ieder geval in Weesp en Naarden-Bussum.

4. Adviezen bedieningstijden per traject

In deze paragraaf gaan wij in op wijzigingen van bedieningstijden die geen effect hebben op de patroontijden van treinseries.

Intercity Groningen – Rotterdam/Den Haag Centraal (treinserie 500/700) en Sprinter Zwolle – Groningen (treinserie 8100)

Nu de Intercity Groningen – Rotterdam Centraal van 6:19 uur op zaterdag (rit 520) en Groningen – Den Haag Centraal van 6:49 uur op zondag (rit 722) niet stoppen op tussengelegen stations, is het wenselijk op deze momenten een Sprinter toe te voegen. Wij constateren ook dat er nog enkele Intercity's resterend die nog niet zijn versneld. Dit geldt onder andere voor de tweede Intercity Zwolle – Groningen van 8:15 uur op zondag. Deze Intercity staat niet gespecificeerd in de tabel, maar wordt wel in de opmerkingen genoemd als "stoppende Intercity" (rit 721).

Advies: Wij adviseren u een Sprinter toe te voegen tussen Zwolle en Groningen (rit 8120 op zaterdag en 8122 op zondag) nu u de gelijktijdig rijdende Intercity hebt versneld. Wij adviseren ook de laatste stoppende Intercity's van Groningen richting Zwolle te versnellen (rit 516 en 718 op werkdagen en rit 524 op zondag) en tegelijkertijd een Sprinter toe te voegen (rit 8116 en 8118 op werkdagen en 8124 op zondag). Wij adviseren u op zondag ook Intercity 721 te versnellen en de Sprinters 8121 en 8125 te rijden.

Het is onduidelijk of de laatste Intercity van Groningen richting de Randstad (rit 786) op vrijdag en zaterdag nog doorrijdt naar Den Haag Centraal. Het is ook onduidelijk of de tweede (stoppende) Intercity Lelystad – Zwolle op zondag (rit 717) blijft rijden. De materieelkoppeling met de Sprinter naar Groningen (rit 8117) wordt wel genoemd, maar de Intercity niet.

Advies: Wij adviseren Intercity 786 elke dag door te rijden naar Den Haag Centraal en Intercity 717 te blijven rijden.

Intercity Leeuwarden – Rotterdam Centraal/Den Haag Centraal (treinserie 600/1800)

De laatste stoppende Intercity van Leeuwarden naar Zwolle is op alle dagen van de week vervallen (rit 690) en vervangen door een nieuwe Sprinter welke 20 minuten eerder rijdt (rit 9088). Hiermee vervallen alle laatste aansluitingen in Leeuwarden. Het is onduidelijk of de laatste Intercity van Rotterdam Centraal richting Utrecht Centraal (rit 689) nog doorrijdt naar Amersfoort Centraal. Zwolle is voor deze Intercity een logischer eindpunt.

Advies: Wij adviseren Intercity 690 te blijven rijden of een extra Sprinter 9090 toe te voegen tot Zwolle om de laatste aansluiting te behouden. Wij adviseren Intercity 689 te verlengen tot Zwolle. Dit is ook logisch omdat de gelijktijdig rijdende Intercity van Den Haag Centraal via de Hanzelijn ook doorrijdt naar Zwolle (rit 789).

Intercity Den Haag Centraal – Eindhoven Centraal (treinserie 1100)

In het weekend zit een gat van een uur tussen de eerste twee ritten. Dit is een onaantrekkelijk lage frequentie. Dit komt door het vervallen van rit 1121 op zaterdag en

rit 1125 op zondag en het ontbreken van rit 1120 op zondag. Wij adviseren deze ritten wel te rijden.

Intercity Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2000) en Intercity Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2800)

U schrapt op zaterdagochtend enkele ritten, waardoor de kwartierdienst tussen Utrecht en Den Haag en tussen Utrecht en Rotterdam pas om 9 uur start in plaats van rond 7 uur. Op zondagochtend start u de kwartierdienst juist een half uur tot een uur vroeger. Per saldo schrapt u meer ritten dan dat u toevoegt.

Advies: Wij adviseren positief op de extra ritten op zondagochtend, maar negatief op het vervallen van rit 2023 t/m 2031, 2016 t/m 2022, 2823 t/m 2829 en 2816 t/m 2820 op zaterdag.

Intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Den Haag Centraal/Dordrecht (treinseries 2100/2200)

U schrapt op werkdagen de tweede Intercity van Leiden Centraal naar Den Haag Centraal van 6:30 uur (rit 2123). Op dit tijdstip zijn er voldoende reizigers voor een Intercity. Ook schrapt u elke dag de laatste Intercity van Den Haag Centraal naar Amsterdam Centraal van 22:19 uur (rit 2174). Hierdoor schaaft u een half uur eerder af naar een halfuurdienst en maakt u uw reisproduct minder aantrekkelijk. Ditzelfde geldt voor het schrappen van enkele ritten op zaterdagochtend (2131 tussen Leiden en Den Haag en 2114 en 2116 tussen Haarlem en Amsterdam) en zondagochtend (rit 2225 tussen Dordrecht en Rotterdam).

Advies: Wij adviseren u Intercity 2123 te blijven rijden en reeds op te starten in Haarlem of Amsterdam Centraal. Zo ontstaat een vroegere verbinding en wordt deze rit aantrekkelijker voor meer reizigers. Wij adviseren u ook de ritten 2174, 2131, 2114, 2116 en 2225 te handhaven.

Intercity Schiphol Airport – Lelystad Centrum (treinserie 2400)

U draait de afschaling tussen Lelystad Centrum en Schiphol Airport niet terug op zaterdagochtend (rit 2418 t/m 2428 en rit 2435 t/m 2445). Wij vinden het daarnaast opmerkelijk dat u op werkdagen in de daluren de afschaling handhaaft tussen Almere Centrum en Lelystad Centrum (rit 2422 t/m 2442 en 2443 t/m 2463), terwijl u op zaterdag wel weer op dit deel van traject gaat rijden. U rijdt op werkdagen zelfs minder treinen dan in de huidige afgeschaalde dienstregeling, omdat u de frequentieverlaging richting Lelystad een uur eerder in laat gaan en richting Almere de frequentieverlaging anderhalf uur langer laat duren.

Advies: Wij adviseren de Intercity Lelystad Centrum – Schiphol Airport ook op zaterdagochtend te rijden. Wij adviseren negatief over de nieuwe afschaling op werkdagen

aan de randen van de spits tussen Almere Centrum en Lelystad Centrum en adviseren in plaats daarvan de Intercity op dit trajectdeel op werkdagen ook in de daluren te rijden.

Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal (treinserie 2600)

U bent voornemens om de eerste Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal op zaterdag en zondag een uur eerder te rijden dan in 2023. Daar staat echter tegenover dat elke dag van de week de eerste Intercity naar Almere Centrum een half uur later rijdt (vervallen zijn: rit 2617 op werkdagen, rit 2619 op zaterdag en rit 2623 op zondag), dat op vrijdag en zaterdag de één na laatste rit naar Amsterdam Centraal vervalt (rit 2686) en dat op alle dagen de één na laatste Intercity naar Amsterdam Centraal vervalt (rit 2682). Tegenover vier extra ritten staan dus zestien afgeschafte ritten. Wij vinden het onterecht dat u dit als verbetering presenteert.

Advies: Wij adviseren positief op de vier extra vroege ritten in het weekend, maar negatief op het schrappen van de zestien genoemde ritten van de Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal.

Intercity Nijmegen – Den Helder (treinseries 3000/3100/3200)

U schrapt in de vroege weekendochtend diverse Intercity's rondom Arnhem Centraal. Dit betreft ritten 3015/3017 naar Nijmegen op zaterdag, ritten 3118/3120 naar Utrecht op zaterdag, ritten 3121/3123 uit Utrecht op zaterdag, ritten 3015/3021 naar Nijmegen op zondag en ritten 3128/3130 uit Nijmegen op zondag. Dit betreffen allemaal eerste ritten. Dit komt boven op het schrappen van meerdere Sprinters in deze regio. Wij vinden dit een ongewenste verschraling van het aanbod. U schrapt ook rit 3183 op maandag t/m zaterdag naar Nijmegen. Omdat deze wel blijft rijden op zondag, vermoeden wij dat dit een fout is in de specificatie. Tenslotte schrapt u op zondag de laatste rechtstreekse rit van Nijmegen naar Schiphol (rit 3178).

U schrapt op maandag t/m zaterdag in de avonduren twee Intercity's van Alkmaar naar Den Helder (rit 3074 en rit 3078), waardoor een onaantrekkelijke uursdienst ontstaat. Bovendien rijdt u deze ritten wel op zondag, dus wij vermoeden dat ook hier een fout is gemaakt in de specificatie.

Advies: Wij adviseren de ritten 3015, 3017, 3021, 3074, 3078, 3118, 3120, 3121, 3123, 3128, 3130, 3178 en 3183 niet af te schalen.

Intercity Zwolle – Arnhem Centraal – 's-Hertogenbosch – Roosendaal (treinserie 3600)

De laatste Intercity van Zwolle richting Arnhem Centraal is op alle dagen niet meer opgenomen in uw specificatie (rit 3693). Hierdoor vertrekt de laatste trein al om 23:20 uur. Bovendien vervalt hiermee de aansluiting van de laatste trein Apeldoorn – Zutphen op deze Intercity richting Arnhem Centraal.

Advies: Wij adviseren u rit 3693 te behouden.

Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal / Driebergen-Zeist (treinseries 4000/7300/7400)

Wij zijn blij met de extra vroege ritten tussen Uitgeest, Amsterdam en Rotterdam (treinserie 4000). U schraapt echter op zaterdag en zondag de tweede trein van Breukelen naar Utrecht (rit 7321 op zaterdag en rit 7327 op zondag) zodat er een gat van één uur ontstaat.

Ook schraapt u zeven dagen per week vanaf 19:00 uur twee Sprinters Uitgeest – Amsterdam Centraal (rit 7473/7475). Hierdoor gaat de afschaling naar een halfuurdienst één uur eerder in. Op zaterdagochtend schraapt u ook de ritten 7418 en 7420 van Amsterdam Centraal naar Uitgeest, waardoor reizigers pas vanaf 9:30 uur een kwartierdienst hebben. Afgelopen jaren hebben wij u juist gewezen op de groeiende vervoervraag op deze corridor en het belang om de kwartierdienst hiervoor uit te breiden tot later op de avond. Wij vinden uw aanbod schraal afsteken ten opzichte van het aantal metro's dat van 's morgens vroeg tot 's avonds laat rijdt in Amsterdam. De Sprinter op de Zaanlijn heeft een vergelijkbare functie als deze metro's.

Op zaterdag- en zondagochtend schraapt u enkele Sprinters tussen Driebergen-Zeist en Utrecht Centraal (7422 t/m 7427 op zaterdag en 7426 t/m 7429 op zondag in beide richtingen) en op zondag één rit tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal (rit 7422). Hiermee wijzigt ook op deze momenten de kwartierdienst in een halfuurdienst.

Zondag t/m dinsdagnacht vervalt de laatste verbinding met NS-bus 7384 tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar. Een half uur eerder dan de NS-bus zou trein 4084 kunnen rijden tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest, zodat reizigers op zondag t/m donderdag een half uur latere verbinding krijgen en er op vrijdag en zaterdag geen gat van anderhalf uur valt tussen de één na laatste en de laatste trein.

De laatste Sprinter in de spits van Driebergen-Zeist naar Uitgeest (rit 7464) rijdt op maandag t/m donderdag niet verder dan Utrecht Centraal terwijl deze op andere dagen wel doorrijdt naar Uitgeest. Wij nemen aan dat dit een fout is.

Advies: Wij adviseren negatief op het vervallen van ritten 7422 t/m 7427 op zaterdag, 7422 op zondag, 7426 t/m 7429 op zondag, 7464 op maandag t/m donderdag, 7321/7327 op zaterdag en zondag, 7418/7420 op zaterdag en 7473 en 7475 op alle dagen. Wij adviseren u rit 4084 op alle dagen te rijden tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest en de kwartierdienst op dit traject te verlengen tot 22:00 uur 's avonds.

De laatste Sprinter Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (rit 6993) rijdt net voor de één na laatste Sprinter Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle (rit 4086) weg vanuit Gouda richting Utrecht Centraal. De laatste Sprinter Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle (rit 4088) rijdt op een moment dat er geen Sprinter meer rijdt vanuit Den Haag Centraal.

Advies: Wij adviseren Sprinter 6995 toe te voegen tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle, Sprinter 6993 in te korten tot Gouda Goverwelle en Sprinter 4086 en 4088 door te rijden naar Utrecht Centraal om een extra late verbinding naar de sprinterstations voorbij Gouda Goverwelle te bieden vanaf de sprinterstations tussen Rotterdam Centraal en Gouda (1 uur later) en tussen Den Haag Centraal en Gouda (half uur later).

Sprinter Deurne – 's-Hertogenbosch (treinserie 4400)

Op woensdag- en donderdagavond zijn een aantal ritten gesplitst op Eindhoven Centraal (4481, 4485 en 4489). Het lijkt erop dat de enige reden hiervoor is om vrijheid te hebben in materieelplanning voor de volgende dag. Wij vinden dit geen reizigersvriendelijke oplossing. U had deze maatregel in afgelopen dienstregeling ook niet nodig.

U schrapt de één na laatste trein van Eindhoven Centraal naar 's-Hertogenbosch op vrijdag (rit 4486), terwijl dit juist een uitgaansavond is. Ook mist alleen op zaterdag de één na laatste trein van Eindhoven Centraal naar Deurne (rit 4487). U schrapt verder op zaterdag de tweede rit Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch, wat de eerste trein uit Deurne is (rit 4418). Reizigers kunnen daardoor pas een half uur later op hun bestemming komen. Ook schrapt u op zondag de tweede trein Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch (rit 4422), waardoor er een gat ontstaat van één uur.

Advies: Wij adviseren negatief op het knippen van de Sprinter Deurne – 's-Hertogenbosch in de late avonduren op Eindhoven Centraal en roepen u op met de infrabeheerder tot een betere oplossing te komen. Wij adviseren negatief op het schrappen van genoemde vroege en late ritten.

Sprinter Almere Oostvaarders – Weesp – Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal (treinserie 4600) en Sprinter Lelystad Centrum – Weesp – Hoofddorp (treinserie 4300)

Wij zijn blij met de latere reismogelijkheden met de Sprinters vanuit Almere richting Amsterdam Zuid (treinserie 4300). Tussen Almere Oostvaarders en Amsterdam Centraal halveert u echter op alle dagen de frequentie na 20:00 uur 's avonds van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (vervallen rit 4670 t/m 4686 en 4681 t/m 4691 op alle dagen, 4677/4679 op maandag t/m donderdag en 4693 op vrijdag). In het weekend schrapt u ook enkele vroege en late ritten (4612 t/m 4618 Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal op zaterdag, 4621 Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders op zaterdag, 4623/4625 Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders op zondag en 4325 Hoofddorp – Weesp – Lelystad Centrum op zondag). Hiermee vervallen enkele eerste treinen en ontstaat er op zondagochtend een gat van anderhalf uur tussen de eerste en de tweede trein richting Lelystad. Tenslotte schrapt u de ritten 4389 en 4389 Hoofddorp – Weesp op woensdag en donderdag.

In totaal schrapt u in beide richtingen samen op maandag en dinsdag zeventien ritten, op woensdag en donderdag negentien ritten, op vrijdag zestien ritten, op zaterdag twintig

ritten en op zondag zeventien ritten per dag. Deze verlaging komt boven op een eerdere frequentieverlaging in het weekend enkele jaren geleden. Deze verlaging past niet, nu in het hele gebied de komende jaren veel woningen worden gebouwd. Een kwartierdienst ook in de avonduren zou hier het minimumaanbod moeten zijn.

De tweede Sprinter Lelystad Centrum – Weesp (rit 4310) zou op vrijdag vervangen moeten zijn door rit 4610 naar Amsterdam Centraal. Deze rit ontbreekt echter. Ritten 4677 en 4679 rijden alleen op vrijdag, zaterdag en zondag tussen Amsterdam Centraal en Almere Oostvaarders. Door deze ritten op de andere dagen toe te voegen kan de kwartierdienst met een uur worden verlengd.

Een aantal Sprinters Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders heeft geen kerende trein en komt vanaf of vertrekt naar het opstelterrein in Lelystad (treinserie 4600). Deze ritten kunnen worden opengesteld voor reizigers zonder extra personeelskosten.

Advies: Wij adviseren negatief op de frequentieverlagingen tussen Almere Oostvaarders en Amsterdam Centraal en vragen in ieder geval de ritten 4610 op vrijdag en 4677 en 4679 op maandag t/m donderdag en alle eerste en laatste ritten te blijven rijden. Wij adviseren de treinen 4612/4614/4616 (maandag t/m vrijdag), 4620 (zaterdag en zondag), 4622/4624 (zondag) en 4671/4673/4675 (alle dagen) tussen Almere Centrum en Lelystad Centrum open te stellen voor reizigers.

Sprinter Amsterdam Centraal – Haarlem – Hoorn/Zandvoort (treinseries 4800/5400)

De laatste Sprinter die alle dagen rijdt tussen Amsterdam, Haarlem en Alkmaar is alleen nog gespecificeerd op zaterdag (rit 4893). Wij nemen aan dat u deze fout zult herstellen. De Sprinter van 00:56 uur van Amsterdam naar Haarlem (rit 4897) schrapt u op de uitgaansavonden vrijdag en zaterdag, terwijl deze trein de overige dagen wel rijdt. Ook dit dient herstelt te worden.

U schrapt op zondag de tweede rit van Zandvoort naar Amsterdam Centraal van 7:50 uur (rit 5414) en ook de tweede en vierde rit van Haarlem respectievelijk Amsterdam Centraal naar Zandvoort (rit 5431/5435). Ook schrapt u de één na laatste rit van Haarlem naar Zandvoort (rit 5497) en de laatste rit van Zandvoort naar Haarlem van 0:20 uur (rit 5480) op maandag t/m zaterdag terwijl u deze op zondag blijft rijden. Hiermee ontstaan gaten van één uur in de dienstregeling en moeten reizigers op zondag t/m donderdag een half uur vroeger uit Zandvoort vertrekken.

Advies: Wij adviseren negatief op het vervallen van 4893, 4897, 5414, 5480, 5431, 5435 en 5497.

Sprinter Almere Centrum – Hilversum – Utrecht Centraal (treinserie 4900)

De Sprinter Utrecht Centraal – Almere Centrum gaat op zondag overdag en zeven dagen per week in de avonduren op het hele traject twee keer per uur rijden in plaats van (deels) één keer per uur (treinserie 4900). Dit is een sterke verbetering en juichen wij toe.

Advies: Wij adviseren positief op de frequentieverhogingen in de avonduren en in het weekend tussen Utrecht Centraal en Almere Centrum. Wij adviseren u op zaterdag en zondag de volgende ritten toe te voegen, zodat op zaterdag vanaf 6:30 uur en op zondag vanaf 7:30 uur tenminste een halfuurdienst wordt geboden: 14918/14919 Utrecht Centraal – Almere Centrum op zaterdag en 14922/14923 Utrecht Centraal – Almere Centrum op zondag en 14926/14927 Utrecht Centraal – Hilversum op zondag.

Sprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal (treinserie 5000/5100/5200)

Wij zijn blij met de vroegere verbindingen tussen Dordrecht en Rotterdam. Op zondag valt echter een gat van anderhalf uur tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal en een gat van bijna twee uur tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal, terwijl in de andere richting dan elk half uur wordt gereden.

Wij zijn blij dat de laatste Sprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal (rit 5188) op maandag t/m zaterdag gaat rijden in plaats van alleen vrijdag en zaterdag. De één na laatste Sprinter rijdt hierdoor echter alleen tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal (rit 5186). Hierdoor verliest o.a. Zwijndrecht de laatste verbinding met stations verder dan Rotterdam Centraal en moeten reizigers een half uur eerder reizen.

Op zaterdag en zondag worden alle Sprinter stations tussen Den Haag Centraal en Dordrecht slechts twee keer per uur bediend. U rijdt echter wel de hele dag tot 20:00 uur 's avonds met een dubbel treinstel. Wij maken hieruit op dat er ook in het weekend voldoende vervoervraag is voor een kwartierdienst. Wij verwachten dat meer reizigers zullen kiezen voor de trein als u het aanbod verbetert.

In de avonduren missen een aantal Sprinters Dordrecht – Roosendaal in uw specificatie namelijk 5172, 5176, 5183 en 5187. Wij gaan ervan uit dat u deze omissie herstelt.

Advies: Wij adviseren op zondag ritten 5114 (Dordrecht – Rotterdam Centraal) en 5121 (Den Haag Centraal – Dordrecht) toe te voegen, zodat het gat tussen ritten niet groter is dan één uur. Wij adviseren de laatste Sprinter (rit 5188) vanaf Rotterdam Centraal door te laten rijden naar Den Haag Centraal in plaats van rit 5186 en deze ook op zondag te rijden tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal. Zo behouden de Drechtsteden en West-Brabant de laatste verbinding met Den Haag, maar dan een half uur later. Wij adviseren u in dienstregeling 2025 de frequentie van de Sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht in het weekend te verhogen naar een kwartierdienst.

Sprinter Baarn – Utrecht Centraal (treinserie 5500)

U handhaaft de afschaling zeven dagen per week in de avonduren en ook in de vroege ochtend op zaterdag en zondag tussen Baarn en Utrecht Centraal. U biedt met deze uurdienst een onaantrekkelijk product, waardoor reizigers kunnen afhaken. Bovendien schrapt u de laatste rit van Baarn naar Utrecht Centraal (rit 5586), terwijl rond die tijd sowieso een leegmaterieel rit terug moet rijden naar Utrecht met volledige personeelsbezetting.

Advies: Wij adviseren de Sprinter Baarn – Utrecht Centraal (treinserie 5500) ook in avonduren en op zaterdag en zondagochtend elk half uur te rijden zoals al sinds de start van de concessie gebruikelijk is, en daarom de volgende ritten toe te voegen: rit 5574, 5578, 5579, 5582, 5583, 5586 en 5587 op alle dagen, rit 5518 en 5523 op zaterdag en rit 5522, 5526, 5527 en 5531 op zondag.

Sprinter Utrecht Centraal – Amersfoort Centraal – Zwolle (treinserie 5600)

Advies: Wij adviseren de geschrapte tweede rit op zaterdag van Amersfoort Centraal naar Zwolle (6:32 uur rit 5617) te handhaven zodat er geen gat van een uur valt. Wij adviseren deze rit reeds op te starten op Utrecht Centraal. Wij adviseren ook de eerste trein op zondag (7:32 uur rit 5619) op te starten op Utrecht Centraal. Wij vinden het namelijk een te laat tijdstip dat vanaf Utrecht Centraal station Amersfoort Centraal op zondag pas om 7:58 uur kan worden bereikt (met een omweg via Hilversum) en de Veluwe stations pas na 8:30 uur. Wij merken daarbij ter vergelijking op dat station Hilversum op zondag al tweeënehalf uur eerder kan worden bereikt vanaf Utrecht Centraal.

Sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Weesp – Hoofddorp (treinserie 5700)

U schrapt op zaterdag- en zondagochtend een groot aantal ritten van de Sprinter Utrecht Centraal – Weesp – Hoofddorp (rit 5721/5723 en 5710 t/m 5716 op zaterdag en 5723 t/m 5733 en 5710 t/m 5726 op zondag) en op elk dag ook de laatste rit Utrecht Centraal – Hoofddorp (rit 5768 van 19:42 uur). Dit betekent een teruggang van een kwartierdienst naar een halfuurdienst tussen Utrecht Centraal, Hilversum, Weesp en Hoofddorp.

Advies: Wij adviseren negatief op de frequentieverlagingen tussen Utrecht Centraal, Hilversum, Weesp en Hoofddorp.

Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst (treinserie 5800)

In de avonduren na 21:30 uur rijdt de Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst slechts 1x per uur tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp (per richting 4 ritten minder: 5874/5878/5882/5884 en 5883/5887/5891/5893). Dit leidt tot een ongelijke spreiding over het uur op dit traject.

U voegt op zaterdag en zondag een tweede rit toe tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal (rit 5812) en op zaterdag ook een derde rit tussen Hilversum en

Amsterdam Centraal (rit 15814). Hierdoor is er geen gat meer van bijna twee uur tussen de eerste twee ritten, dus dit juichen wij toe. U schrapt echter enkele vroege ritten tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp (rit 5808 oude nummering op maandag t/m zaterdag, rit 5810 op maandag t/m zaterdag, rit 5812 op maandag t/m zondag, rit 5817 en 5819 op maandag t/m zaterdag en rit 5821 op maandag t/m zondag). Het schrappen van rit 5812 is onlogisch, omdat u deze juist tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal toevoegt op zaterdag en zondag. Door deze rit zeven dagen per week tot Hoofddorp te rijden, wordt de bereikbaarheid van Amsterdam West en Schiphol Airport verbeterd.

U schrapt op werkdagen ook de tweede rit tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal (rit 5810). Deze tweede rit is de eerste rechtstreekse verbinding vanaf Amsterdam Sciencepark en Amsterdam Muiderpoort naar Schiphol Airport en er ontstaat een gat van 40 minuten. Reizigers kunnen twaalf minuten vroeger reizen (rit 5808 nieuwe nummering), maar moeten dan volgens de reisinformatie overstappen op Amsterdam Centraal (rit 4608). Dit is in de praktijk echter dezelfde trein.

Advies: Wij adviseren de geschrapte ritten te behouden, rit 5812 zeven dagen per week te rijden tussen Amersfoort Centraal en Hoofddorp en rit 5808 ook in de reisinformatie samen te voegen met rit 4608 zodat voor reizigers duidelijk is dat er een vroegere doorgaande verbinding Amersfoort Centraal – Schiphol Airport bestaat.

Sprinter Haarlem – Leiden Centraal (– Den Haag Centraal) (treinserie 6300)

De Sprinter Haarlem – Den Haag Centraal start (in het weekend) en eindigt (alle dagen) met een uursdienst tussen Haarlem en Leiden Centraal. Dit is een onacceptabel lage frequentie midden in de Randstad en dit is bovendien een nieuwe afschaling in een gebied waar veel woningen worden gebouwd. Een uursdienst is voor deze treinserie ook bijzonder inefficiënt, want dit levert een kering van 50 minuten op te Haarlem, waar deze ook al 24 minuten staat te keren te Leiden Centraal. Dat betekent dat deze treinserie anderhalf keer langer staat te keren dan deze rijdt (2x23 minuten).

U heeft op vrijdag tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal de Sprinter Almere Oostvaarders – Den Haag Centraal (treinserie 4600) gespecificeerd. Dit dient, blijkens de adviesaanvraag, de Sprinter Haarlem – Den Haag Centraal (treinserie 6300) te zijn. Het is wel wenselijk te kiezen voor treinserie 4600 indien het niet mogelijk is een aansluiting te bieden van de 4600 op de 6300, als het wel mogelijk is deze aansluiting te bieden als treinserie 4600 doorrijdt naar Den Haag Centraal.

Advies: Wij adviseren de geschrapte ritten te handhaven. Het betreft tussen Haarlem en Leiden Centraal op zaterdag ritten 6312 en 6327, op zondag ritten 6312/6316/6320/6331/6335 en op alle dagen ritten 6374/6378/6389/6393/6397. Het betreft tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal op werkdagen ritten 6306/6362/6377. Indien u dit advies niet overneemt adviseren wij u de Intercity Haarlem

– Leiden Centraal (treinserie 2200) op deze momenten extra te laten stoppen op Hillegom en Voorhout zodat deze stations twee keer per uur bediend blijven worden.

Sprinter Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch (treinserie 6000)

Advies: Wij adviseren de geschrapte tweede rit op zondag (7:51 uur rit 6025) te handhaven zodat er geen gat van een uur valt.

Sprinter Dordrecht – Nijmegen (– Arnhem Centraal) (treinserie 6600)

In de vroege ochtend in het weekend en op alle dagen in de avonduren blijven enkele ritten geschrapt van de Sprinter Dordrecht – Nijmegen – Arnhem Centraal. Dit betreft op alle dagen de ritten 6682, 6686 en 6683 tussen Dordrecht en 's-Hertogenbosch en rit 6687 tussen Breda en Dordrecht, op zaterdag de ritten 6618 en 6622 tussen Dordrecht en Breda en op zondag de ritten 6622 en 6626 tussen Dordrecht en Breda. Hierdoor blijft op deze momenten slechts een uurdienst over. Dit is een onacceptabel lage frequentie in de Brabantse Stedenrij. Het is juist wenselijk de ritten 6678, 6682 en 6683 ook te rijden tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen en 6687 ook te rijden tussen Nijmegen en Dordrecht, zodat elk station tot middernacht twee keer per uur wordt bediend.

Op maandag t/m zaterdag schrappt u aan het begin van de avond ook de ritten 6662, 6664 en 6675 tussen Arnhem Centraal en Nijmegen en op zaterdagochtend de ritten 6614 t/m 6618 en 6623 t/m 6631. Hierdoor gaat de frequentie op deze momenten terug van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. Op dezelfde momenten schrappt u ook enkele treinen van treinserie 7600 tussen Wijchen en Nijmegen. Hierdoor is er op deze momenten geen enkele doorgaande Sprinter meer rond Nijmegen en krijgen reizigers een kwartier overstaptijd. Dit vinden wij een forse verslechtering in een regio waar, gezien de verstedelijking, juist groeikansen liggen voor het openbaar vervoer.

Advies: Wij adviseren alle geschrapte ritten van de Sprinter Dordrecht – Nijmegen – Arnhem Centraal te handhaven en op alle dagen de ritten 6678, 6682 en 6683 ook te rijden tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen en rit 6687 tussen Nijmegen en Dordrecht.

Sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle (treinserie 6800)

U halveert op werkdagen de frequentie naar Zoetermeer en Voorburg van 4 naar 2x per uur 's avonds twee uur eerder, namelijk al vanaf 18 uur (vervallen ritten 6869 t/m 6875 en 6862 t/m 6868). Een dergelijke lage frequentie zo vroeg op de avond past niet midden in de Randstad. Ook vervalt rit 6812 om 6:30 uur uit Gouda Goverwelle, zodat de kwartierdienst een half uur later start.

Advies: Wij adviseren de frequentie niet te verlagen en voor dienstregeling 2025 te onderzoeken of u de frequentie in het weekend in de middag kunt verhogen naar 4x per uur.

Sprinter Arnhem Centraal – Ede-Wageningen (treinserie 7500)

U schrapt de eerste rit in beide richtingen op zaterdag. Deze ritten waren inefficiënt omdat ze niet pasten in de uursfrequentie. Hiermee verliezen reizigers echter hun eerste verbinding. Bovendien sluit uw aanbod hiermee niet meer goed aan op dat van uw collega vervoerders in Ede-Wageningen en Arnhem Centraal.

Advies: Wij adviseren de eerste treinen te behouden, maar een half uur vroeger te rijden (rit 7516 en 7517) zodat in Ede-Wageningen aansluiting wordt geboden op de eerste trein van Connexxion van/naar Amersfoort Centraal en in Arnhem Centraal op de eerste trein van Arriva naar Winterswijk. Zo kunnen reizigers vroeger in plaats van later op hun bestemming komen. Wij verwachten dat de eerste trein richting Ede-Wageningen door deze verschuiving ook populairder zal zijn omdat deze niet vier minuten achter de eerste Intercity aan rijdt.

Sprinter Zutphen – Arnhem Centraal – Nijmegen (– Wijchen) (treinserie 7600)

U schrapt op maandag t/m zaterdag zowel in de vroege ochtend als in de vroege avond een groot aantal ritten tussen Nijmegen en Wijchen. Hiermee resteert een halfuurdienst op deze momenten en is op werkdagen de eerste reismogelijkheid van Nijmegen naar Wijchen een kwartier later (vervallen rit 7614). Bovendien krijgen reizigers op dit traject als ze reizen van/naar Zutphen, Brummen, Dieren, Rheden, Velp of Arnhem Presikhaaf op deze momenten een kwartier extra reistijd. Wij merken op dat deze besparing u niets oplevert, omdat de keertijd in Nijmegen 32 minuten wordt. Hierdoor moet u de treinen weg rangeren wat u juist extra personeelsdiensten kost. U kunt beter de treinen blijven rijden, zo nodig met éénmansbediening op dit laatste stuk van het traject en ook op andere momenten doorrijden naar Wijchen in plaats van te keren in Nijmegen.

Op alle dagen vervallen twee late ritten tussen Arnhem Centraal en Nijmegen: 7684 en 7685. Op zondag geldt dit ook voor vier vroege ritten: 7620, 7624, 7625 en 7628. Hierdoor wordt de Sprinterdienst Arnhem Centraal – Nijmegen op alle dagen vanaf 22:00 uur en op zondag tot 9:00 uur een uursdienst. Met deze afschaling biedt u een te lage frequentie in een gebied dat compleet is verstedelijkt. Het aanbod staat ook in contrast met het aanbod van de regionale spoorvervoerders rond Arnhem en Nijmegen. In onze ogen zou u in de avonduren en op zondag de halfuurdienst juist moeten uitbreiden met het traject Arnhem Centraal – Zutphen. Dat zal ook extra reizigers trekken voor de treinen die u nu wilt schrappen.

Advies: Wij adviseren alle Sprinters Zutphen – Nijmegen door te laten rijden naar Wijchen. Wij adviseren u in avonduren de ritten 7680/7684/7677/7681/7685 ook te rijden tussen Arnhem Centraal en Zutphen en ook op zondag een halfuurdienst te bieden op dit traject. Wij adviseren, gezien de grote reizigersimpact en logistieke impact voor u, negatief op het schrappen van de ritten 7684/7685 op alle dagen, de ritten 7620/7624/7625/7628 op zondag, en op het schrappen van de volgende Sprinters tussen Nijmegen en Wijchen: 7617/7619 op maandag t/m vrijdag, 7669 t/m 7673 op maandag

t/m zaterdag, 7621 t/m 7625 op zaterdag, 7614/7616 op maandag t/m vrijdag, 7618 t/m 7622 op zaterdag en 7666 t/m 7670 op maandag t/m zaterdag.

Amsterdam Centraal – Frankfurt

Eind 2024 verwacht u op de verbinding Amsterdam Centraal – Frankfurt nieuw materieel te introduceren. De komst van dit materieel maakt hogere frequenties mogelijk. Dit is gezien de gestegen vervoersvraag op deze corridor en de gewenste mobiliteitstransitie in het internationale verkeer ook noodzakelijk.

Afgelopen zomer had u te maken met een grote toeloop van reizigers op de ICE-verbinding Amsterdam Centraal – Frankfurt en bleven reizigers achter op het perron. Frequentieverhoging is daarom reeds in de zomer 2023 en 2024 noodzakelijk. Ook zonder het nieuwe materieel zien wij mogelijkheden om de komende twee zomers de frequentie al licht te verhogen. Dit kan met het bestaande ICE materieel of ander materieel dat geschikt is om naar Duitsland te rijden.

Advies: Wij adviseren u te onderzoeken of het mogelijk is met het huidige materieelpark of door huur van materieel in 2023 en 2024 per dag tenminste één extra rit Amsterdam Centraal – Frankfurt toe te voegen, zodat ook in deze richting acht treinen per dag rijden. Zo nodig kunt u hiervoor de tijden van de andere ICE-treinen verschuiven en kunt u deze extra verbinding eerder in Duitsland keren, bijvoorbeeld in Düsseldorf.

Advies: Wij adviseren u dit jaar een plan voor frequentieverhoging tot een uurdienst Amsterdam Centraal – Düsseldorf (– Frankfurt) voor Dienstregeling 2025 uit te werken, zodat u dit zo spoedig mogelijk na de komst van het nieuwe materieel kunt realiseren.

Spitstreinen

U schrapt met name op vrijdag enkele spitstreinen. Hierdoor hebben reizigers minder reismogelijkheden en soms langere reistijden. Door ook spitstreinen aan de rand van de spits te schrappen stimuleert u reizigers in de hyperspits te reizen, terwijl u reizigers juist beter wilt spreiden. Wij geven de voorkeur aan kortere treinen in plaats van het afschalen van treinen.

Advies: Wij adviseren u de onderstaande afgeschaalde treinen weer te introduceren als het personeelstekort is opgelost.

- Sprinter Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle (treinserie 7700) 29 ritten;
- Sprinter 's-Hertogenbosch – Oss (treinserie 4400) 4 ritten op maandag t/m donderdag (4416, 4454, 4421, 4459) en 14 ritten op vrijdag (4416, 4418, 4422, 4454, 4456, 4458, 4460, 4421, 4423, 4427, 4459, 4461, 4465);
- Sprinter Driebergen-Zeist – Veenendaal Centrum (treinserie 7400) 25 ritten op vrijdag (7417 t/m 7425, 7414 t/m 7426, 7453 t/m 7465 en 7454 t/m 7464) en 3 ritten op maandag t/m donderdag (7414/7417/7465)

Tienminutentreinen

U schrapt op vrijdag t/m zondag de tienminutentreinen. Tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum vervallen ook enkele treinen aan de rand van de spits.

Advies: Wij adviseren u alle tienminutentreinen weer te introduceren als het personeelstekort is opgelost. Wij geven het opschalen van de andere in dit advies genoemde nog afgeschaalde en nieuwe afgeschaalde treindiensten echter een hogere prioriteit, omdat deze afschalingen reizigers harder raken. Dit gaat immers om eerste en laatste treinen en halvering van frequenties tot halfuurdiensten en zelfs uurdiensten. Wij hebben daarnaast enkele fouten geconstateerd welke zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Wij adviseren u deze fouten per start dienstregeling 2024 te herstellen.

Concreet betreft de afschaling van de tienminutentreinen de volgende ritten:

- **Intercity (Den Helder –) Alkmaar – Maastricht (treinserie 800/2900)**
Op vrijdag: 825, 831, 852 en 854 (Schagen – Alkmaar). De laatste twee ritten staan wel gespecificeerd op vrijdag en niet op maandag t/m donderdag. Blijkens de adviesaanvraag moet dit precies andersom zijn.
Op vrijdag: 818 t/m 864 en 823 t/m 871 (Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal)
Op zaterdag: 826 t/m 864 en 829 t/m 871 (Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal)
Op zondag: 832 t/m 874, 837 t/m 875 (Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal)
Het is onduidelijk of 2916 en 2918 blijven rijden tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal (zaterdag) en of 2991 blijft rijden tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal (maandag t/m zondag). Wij gaan ervan uit dat dit wel zo is.
- **Intercity Rotterdam Centraal – Arnhem Centraal (treinserie 3200/3700)**
Op vrijdag: 3221 t/m 3271 en 3214 t/m 3264
Bij deze Intercity zijn twee ritten vergeten:
Op maandag t/m vrijdag: 3776 Rotterdam Centraal – Dordrecht
Op zaterdag: 3729 Dordrecht – Rotterdam Centraal.
- **Intercity Venlo – Schiphol Airport (treinserie 3500/3700)**
Bij deze Intercity zijn vier ritten vergeten:
Op zaterdag: 3519 zaterdag Eindhoven Centraal – Venlo
Op zaterdag en zondag: 3787 en 3789 Schiphol Airport – Utrecht Centraal
Op maandag t/m zondag: 3586 Venlo – Eindhoven Centraal.
- **Sprinter Rotterdam Centraal – Dordrecht (treinserie 5200)**
Op vrijdag: 5223 t/m 5271 en 5214 t/m 5262
Op maandag t/m donderdag: 5269, 5271, 5214, 5262.
- **Sprinter Leiden Centraal – Houten Castellum (treinserie 8900)**
Op vrijdag tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum: 8919 t/m 8927, 8951 t/m 8967, 8912 t/m 8928, 8950 t/m 8962

Op maandag t/m donderdag tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum: 8927, 8963, 8965, 8967, 8912, 8914, 8926, 8928, 8962

Op maandag t/m vrijdag tussen Leiden Centraal en Alphen a.d. Rijn: 8910, 8924 en 8969

Op maandag t/m vrijdag tussen Utrecht Centraal en Woerden: 8964 en 8966.

- **Intercity Den Haag Centraal – Amersfoort Centraal (treinserie 2000)**

Op werkdagen zijn 32 ritten geschrapt tussen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal (rit 2021, 2033 t/m 2055, 2069 t/m 2073, en 2014 t/m 2016, 2028 t/m 2050 en 2064 t/m 2068).

Afronding

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.