

N.S. Reizigers B.V.
Dhr. P. Dirix
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

datum : 22 februari 2016
uw kenmerk : CC/PA/TD-754NV
ons kenmerk : UIT / 2016 / 9290
onderwerp : NVL reactie Adviesaanvraag dienstregeling 2017
inlichtingen : Désirée Henfling (MRA) 06 – 186 09 461
Bastian Jansen (Regio Utrecht) 06 – 543 26 042

Geachte heer Dirix,

Wij danken u voor uw adviesaanvraag over de dienstregeling 2017.

Met deze brief reageren de decentrale overheden van de Noordvleugel op de wijzigingen die NS voornemens is om in te voeren per 11 december 2016. Deze reactie hebben wij afgestemd met de gemeenten in onze regio en versturen wij ook namens hen.

Op 15 februari jl. heeft gedeputeerde Verbeek-Nijhof gesproken met de heer van Boxtel, waarin deze brief is aangekondigd, alsmede de behoefte is aangegeven om met elkaar door te praten over enkele onderwerpen in deze brief.

In onze reactie gaan wij eerst in op het doorlopen proces, waarna wij een processtap voorstellen richting de dienstregeling 2018 en afsluiten met ons advies op uw voorstel voor de nieuwe basisstructuur vanaf 2017. Mocht er onduidelijkheid bestaan over onze adviezen, dan zijn wij zeker bereid deze toe te lichten.

Doorlopen proces

Wij zijn tevreden over het afgelopen anderhalf jaar waarin we voor de structuurwijziging van de dienstregeling, voorgenomen voor de jaren 2017 tot 2020, zowel bestuurlijk als ambtelijk, uitvoerig samen zijn opgetrokken. Wij namen aan dat de adviesaanvraag het sluitstuk van dit proces zou zijn.

Het verbaast ons dan ook ten zeerste dat wij pas in deze adviesaanvraag zijn geconfronteerd met een aantal negatieve wijzigingen voor onze regio. Het zou logisch zijn geweest dat deze laatste wijzigingen met ons besproken waren net zoals met de consumentenorganisaties is gebeurd. Dit doet geen recht aan het goed gestarte proces en wij zien ons daardoor genoodzaakt een negatievere reactie te sturen dan wij voorzien hadden.

Voor onze regio zijn twee voorstellen ontoereikend. Zo snel mogelijk en zeker voordat u de definitieve capaciteitsaanvraag indient bij ProRail willen wij met u en regiodirecteur Heike Luiten het bestuurlijke gesprek hierover voeren.

Voorgestelde processtap richting dienstregeling 2018

Binnen het ministerie, bij NS en in de regio komt steeds meer focus op de totale deur-tot-deur reis, een goed voorbeeld hiervan zijn de OV en Spoortafels. Als decentrale overheden hebben wij afspraken gemaakt met de concessiehouders van het onderliggende OV-netwerk om hun dienstregeling zo goed mogelijk aan te laten sluiten op het spoor. De uitkomsten in de adviesaanvraag tonen aan dat er vanuit NS keuzes gemaakt worden die een grote weerslag kunnen hebben op de overige concessies. Wij vinden dat de spoordienstregeling momenteel een te bepalende positie heeft. Wij zouden graag meer gemeenschappelijkheid zien in de afstemming binnen het totale netwerk en vermoeden dat er kansen ontstaan voor de totale keten om de consequenties van keuzes binnen een deel van het netwerk, bijvoorbeeld het spoorsysteem, op te vangen met onderliggend OV en v.v.. Daarnaast kenmerkt het regionale OV-systeem in de Noordvleugel zich door structurerende elementen en majeure ontwikkelingen, zoals de opening van de Noord-Zuidlijn en de Uithoftram.

Graag zouden wij met u verkennen of we in gezamenlijkheid kunnen kijken naar de keten hoe we het rendement van het totale OV-netwerk kunnen optimaliseren. De OV en Spoortafel lijkt ons een geschikt gremium om hier concrete vervolgspraken over te maken met het oog op de voorbereidingen voor de dienstregeling 2018 en verder. Dit ook omdat wij met de ingang van de pré-PHS dienstregeling in 2018 een effect vermoeden op het totale systeem en de tijdliggingen.

Noordvleugel advies Dienstregeling 2017

Positief

Wij adviseren positief over de volgende voorstellen:

- De verbeterde tijdligging over het uur van de Intercity's tussen Lelystad en Almere en verhoging van het aantal Intercity's tussen Almere en Schiphol waarbij de Intercity Lelystad – Almere – Schiphol ook stopt op Almere Buiten (herstel Intercitybediening) en Duivendrecht en het voorstel dat deze Intercity tot 20:00 uur en op zaterdag gaat rijden.
- Het herstel van de (Spits-)Intercitybediening op station Hoorn Kersenboogerd.
- Het opnemen van Heiloo en Castricum in de dienstregeling van de Spits-Intercity's tussen Alkmaar en Beverwijk.
We hebben begrepen dat de Sprinters tussen Uitgeest en Haarlem sinds het ingaan van de nieuwe dienstregeling erg vol zijn. Wij vernemen graag waarom in dit geval niet (ook) voor Uitgeest is gekozen zodat de Spits-Intercity de Sprinters ontlast?
- De frequentieverhoging van de Sprinters tussen Breukelen en Amsterdam Centraal en de mooie kwartierdienst die daarmee ontstaat.
- De uitbreiding van het aantal directe Sprinters Hoofddorp – Amsterdam Centraal.
Wel vragen wij daarbij aandacht voor de geboden capaciteit, met name vanwege het aantal reizigers tussen Schiphol – Amsterdam Centraal. Dit in combinatie met het beter spreiden van de reizigers over de perrons op Schiphol door het beter uitnutten van de beschikbare perronlengtes.
- Het reserveren van ruimte voor een 3^e en 4^e Intercity tussen Amsterdam Centraal en Almere Centrum binnen de nieuwe structuur.
Mocht het benutten van deze ruimte aan de orde zijn, zien wij graag dat de rechtstreekse Intercityverbinding Amsterdam Centraal – Lelystad Centrum hersteld wordt.
- Het verkorten van de overstap van de Sprinters vanuit Haarlem op de Intercity's naar Utrecht Centraal, naar wij aannemen geldt dit zowel voor de Sprinters uit Zandvoort als de Sprinters uit Bloemendaal/Beverwijk.
Wel vernemen wij graag hoe bij de beoogde invoering van de Pré-PHS dienstregeling in 2018 (Utrecht – Amsterdam 6 Intercity's) de aansluitingen uit de richting Haarlem zullen worden vormgegeven.

- De toezegging dat station Utrecht Vaartsche Rijn zo snel mogelijk opgenomen wordt in de dienstregeling.
- Het stoppen van meer treinen op station Utrecht Leidsche Rijn.
- De betere tijdligging van de Sprinters tussen Amersfoort – Amersfoort Vathorst.
- Vanaf 2018 zes rechtstreekse Intercityverbindingen tussen Amsterdam – Utrecht – Eindhoven.

Negatief

Wij adviseren negatief over de volgende voorstellen:

- Het voor twee jaar in beide richtingen overslaan van Utrecht Overvecht door de Sprinter Almere – Utrecht. Dit past niet in de netwerkinrichting, waarbij gestreefd wordt naar het beter benutten van de nevenknooppunten ter vermindering van de reizigersdruk via station Utrecht Centraal. Wij vernemen graag welke gevolgen het overslaan van Utrecht Overvecht heeft voor de reistijden.
- Het vervallen van de rechtstreekse Intercityverbinding tussen de Flevolijn en Amsterdam Sloterdijk. Voor de reizigers tussen bijvoorbeeld Lelystad en Sloterdijk betekent dit voortaan twee keer overstappen daar waar nu nog een rechtstreekse Intercityverbinding wordt geboden.
- De bedieningsperiode van alle ‘spitstoevoegers’ achten wij in onze regio in veel gevallen te krap. Een ruimere opvatting van het tijdsvenster van de spits past beter bij het steeds zachter wordende onderscheid tussen spits en dal, met name in de avonduren.

Wij zouden het op prijs stellen als u ons negatieve advies ter harte neemt en nog een keer wil onderzoeken of u hier een verbetering door kunt voeren.

Daarbij vragen wij u ook te bezien of het mogelijk is:

- De eindigende Intercity's op Schiphol die voorbij Hoofddorp keren ook op het traject Schiphol – Hoofddorp open te stellen voor reizigers. Wij menen hiermee ook een bijdrage te kunnen leveren aan het verlichten van het transferprobleem op Schiphol.
- De Kennemerlijn Spits-Intercity's die nu in de tegenspitsrichting leeg terugrijden naar Alkmaar respectievelijk Haarlem ook open te stellen voor reizigers.
- Een stop van de Spits-Intercity's op de Hoornlijn op station Zaandam in te passen, dit ook vanuit het oogpunt van het actuele vraagstuk van (over)volle treinen op de Zaanlijn.
- De langere wachttijd in Utrecht Centraal van de Sprinter Uitgeest – Rhenen te bekorten en deze buffer deels aan te wenden om de rijtijd te verruimen zodat de punctualiteit van deze verbinding toeneemt en het station Utrecht Vaartsche Rijn beter te benutten als overstapknoop richting USP en daarmee Utrecht Centraal te ontlasten.
- De extra wachttijd van de Sprinters in Woerden tussen Leidsche Rijn en Gouda te verkorten, zeker in combinatie met de wachttijd bij station Gouda Goverwelle welke niet losgezien kan worden van het verbeteren van de aansluiting op de Intercity's naar Rotterdam en Den Haag.
- De overstaptijden op station Baarn te verbeteren (bijvoorbeeld door een kleine aanpassing van de stationnementstijden of bieden overstapgarantie) zodat reizigers in gelegenheid worden gesteld om over te stappen.
- Kritisch te kijken naar mogelijke reizigersdruk die op de Veluwe opgebouwd wordt in de Sprinters tussen Amersfoort en Amersfoort Vathorst.
- Station Bilthoven beter te benutten in verbindingen met Utrecht Science Park.
- De spits-Intercity van de Kennemerlijn te laten starten in Heerhugowaard of Hoorn.

Wij denken graag mee aan mogelijke oplossingsrichtingen.

Verder constateren wij dat:

- De Intercityverbinding Amsterdam – Vlissingen weer via Haarlem en Heemstede gaat rijden. Enerzijds geeft dat Haarlem meer rechtstreekse reismogelijkheden richting Roosendaal en Zeeland, anderzijds verliest Schiphol daarmee een directe verbinding met deze bestemmingen.
Graag vernemen wij uw overwegingen in deze.
- NS forse concessies heeft gedaan op het baanvak Arnhem-Nijmegen, die doorwerken in onze regio. Wij vragen ons af of met de inzet van kortere Intercity's voldoende treincapaciteit wordt ingezet in het aansluitende trajectdeel door de Noordvleugel. Meer zorgwekkend vinden wij de concessies ten aanzien van de robuustheid. De betrouwbaarheid op het aansluitende baanvak Utrecht-Arnhem staat nu al onder druk, hetgeen met de werkzaamheden die in de komende jaren niet snel zal verminderen. Welke maatregelen heeft NS getroffen om de opstapeling van vertragingen en verstoringen ten gevolge van de beperkte robuustheid te voorkomen?
- De Sprinter uit Utrecht eindigt en keert in 's-Hertogenbosch en niet verder doorrijdt naar Breda. Deze verkorting van de lijnvoering komt volgens ons ten goede aan de robuustheid van de verbindingen Woerden – Geldermalsen.
Kunt u dit bevestigen?
- Dat in de adviesaanvraag niets is opgenomen over de verbinding Utrecht – Leiden.
Kunnen wij hierdoor concluderen dat de uitvoering en reistijd van deze lijn gelijk blijft aan de huidige dienstregeling?
- De verdeling over het uur bij Zaanstad niet op te maken is uit de adviesaanvraag.
Kunt u aangeven of de treinen in een mooie tijddigging liggen en zo niet, wat daar de reden van is?
- Op de Zaanlijn de volle treinen het afgelopen jaar een zorgpunt zijn geweest.
Kunt u ons aangeven in hoeverre deze dienstregeling een oplossing biedt voor de volle treinen? Kunt u daarbij aangeven of de doortrekking van de Sprinter uit Zaanstad naar Rhenen daar mede een oorzaak van is?
- Het beeld is dat de Sprinters op de Kennemerlijn te vol zijn. We zijn tevreden dat u aangeeft dit te monitoren en hierbij worden wij graag actief betrokken. Graag vernemen wij of er in de dienstregeling 2017 voldoende ruimte is om, wanneer dit nodig blijkt, de capaciteit uit te breiden (ook vanuit kwaliteit).
- Dat u ervoor kiest de Intercity Alkmaar – Maastricht niet te laten stoppen in Heiloo, maar de Intercity Den Helder – Nijmegen wel. De door u voorgestelde keuze betekent een extra stop voor reizigers uit Alkmaar Noord tot Den Helder van en naar Amsterdam en dus een reistijdverlenging voor een grote groep reizigers. Dit staat haaks op de ambitie van het Rijk de reistijd tussen de brede Randstad en andere regio's te verbeteren en haaks op de wens van de Kamer de reistijd naar de Randstad vanaf Den Helder substantieel te verkorten. Kunt u ons aangeven wat de overwegingen zijn achter deze keuze en in hoeverre het mogelijk is de reistijdverlenging tot een minimum terug te brengen door bijvoorbeeld de ruime stationnementstijd in Alkmaar te verkorten, de ruimere rijtijd tussen Alkmaar en Den Helder t.o.v. dienstregeling 2016 te herzien of de trein vanuit Den Helder niet te laten stoppen in Heiloo. Graag vernemen wij hierbij zowel de positieve als de negatieve effecten voor de reizigers vanuit Alkmaar Noord en verder als voor de reizigers vanuit Heiloo.

Ontoereikend

In de adviesaanvraag zijn twee voorstellen opgenomen die wij niet kunnen en willen uitleggen aan onze achterban en bewoners.

Sprinterbediening Hoofddorp – Utrecht in de avonduren

De in de adviesaanvraag aangekondigde frequentieverlaging van de Sprintertreindienst Hoofddorp – Schiphol – Weesp – Utrecht in de avonduren van vier naar twee treinen per uur heeft vergaande gevolgen voor de bediening van de Gooilijn en de Zuidtak van Amsterdam en bovendien een negatieve doorwerking op de Flevolijn. Dit is voor onze regio ontoereikend, zeker gezien het belang van deze verbinding en de gerealiseerde reizigersgroei op de Sprinterstations sinds de frequentieverhoging in december 2007. Daarnaast wordt langs deze corridor veel nieuwe woningbouw gerealiseerd binnen de invloedssfeer van het station. Grote projecten zijn Diemen Zuid, waar naast huisvesting voor studenten ook veel woningen komen, en Weesp, waar de Bloemendalerpolder ontwikkeld wordt. Ook voor de internationale bedrijvigheid bij onder andere station Hilversum Sportpark (o.a. Nike) en Hilversum Mediapark is een goede ontsluiting en verbinding met Schiphol essentieel, ook in de avonduren.

U spreekt in uw adviesaanvraag uit het aanbod voor reizigers te willen verbeteren, de groeiende vervoersvraag tussen Flevoland en de Amsterdamse Zuidas te willen faciliteren en in te zetten op belangrijke bestemmingen en meer rechtstreekse verbindingen. Wij zien het tegenovergestelde terug in uw voorstel met betrekking tot de avondbediening. Wij vermoeden dat u bij het uitwerken van uw voorstel onvoldoende rekening heeft gehouden met de reizigersstroom gerelateerd aan evenementen nabij o.a. station Amsterdam Bijlmer ArenA. De bezoekers die met de trein komen uit het Gooi en Almere reizen via station Duivendrecht. Met een teruggang naar slechts twee reismogelijkheden per uur voorzien wij grote problemen om de reizigersstroom bij evenementen te verwerken. Dit zal de druk op station Duivendrecht verhogen met mogelijk ook gevolgen voor de sociale veiligheid. Ook verwachten wij dat door de verslechtering van het treinproduct de druk op de wegen wordt vergroot. Dit staat haaks op ons beleid en baart ons grote zorgen.

In de avonduren verliest het Gooi een directe Sprinterverbinding met Schiphol en Hoofddorp v.v.. Hierdoor vallen alle Sprinterstations op de Gooilijn en de Zuidtak fors in frequentie terug. Een gevolg hiervan is dat ook het aantal reismogelijkheden tussen Schiphol, Amsterdam Zuid, Duivendrecht, de Sprinterstations op de Zuidtak en de Almeerse stations halveert. Dit wordt bovendien versterkt door het feit dat de Sprinter Schiphol – Almere in Weesp wordt ingehaald door de directe Intercity tussen Schiphol en Almere. Ook halveert het aantal reismogelijkheden tussen Amsterdam Centraal en de Sprinterstations op de Gooilijn, waaronder Naarden-Bussum. Tot slot is ook negatieve doorwerking zichtbaar tussen Hilversum en Utrecht. Zo valt het aantal reismogelijkheden terug van drie naar twee verbindingen per uur en gaat de Sprinter Utrecht – Almere in de avonduren ook op stations halteren waarop overdag niet wordt gestopt. Dit komt de reistijd en de eenduidigheid en herkenbaarheid van de dienstregeling niet ten goede en hierdoor moet ook het aansluitende vervoer op bepaalde momenten uit het vaste patroon rijden.

Wij begrijpen dat een bedrijf als NS vanuit marktoverwegingen keuzes maakt, maar deze frequentieverlaging vanaf 20:00 uur past niet bij dit gebied in de Randstad en is voor ons ontoereikend. Wij stellen dan ook voor dat u afstand doet van het voorstel en – in het verlengde van de samenwerkingsovereenkomst RegioNet die wij in 2006 zijn aangegaan – de huidige dienstregeling handhaaft. Mocht dit niet het geval zijn, dan willen wij het gesprek aangaan om gezamenlijk tot een voor onze regio meer acceptabele en beter uitlegbare oplossing te komen.

Sprinterbediening Utrecht – Breukelen tijdens spitsuren

Uit de dienstregelingsvoorstellen komt het zorgwekkende beeld naar voren dat sprinterverbindingen in regio Utrecht steeds moeizamer inpasbaar blijken te zijn. Op diverse corridors gaat de bedieningskwaliteit achteruit of laat het nog steeds te wensen over. Dat is verontrustend nu wij de sprinters steeds harder nodig hebben voor de stedelijke bereikbaarheid en in regio Utrecht daarbij ook voor een betere spreiding van de reizigersstromen via de nevenknoten ter beperking van de reizigersdruk op Utrecht Centraal. Tenslotte is het teleurstellend dat wij na jarenlange intensieve samenwerking met NS en ProRail aan het Randstadspoorproject uiteindelijk niet in staat zijn om de kwaliteitsverbetering op het regionale spoor door te voeren, maar geconfronteerd worden met achteruitgang.

Hoewel de uitbreiding van de Sprinterdienst tussen Breukelen en Amsterdam een belangrijke verbetering is, zijn de consequenties hiervan voor de treindienst Breukelen – Utrecht – Veenendaal onevenredig nadelig. De lange wachttijd in Utrecht Centraal maar vooral de grove aantasting van het kwartierpartroon in de spitsuren tussen Utrecht en Breukelen betekenen een dramatische achteruitgang voor de reizigers op deze verbinding en de betekenis van station Breukelen, en in mindere mate station Maarssen, als overstapknoop naar aansluitend regionaal vervoer. Daar komt bij dat het een derde achtereenvolgend jaar zal zijn dat de bediening op deze verbinding achteruit gaat, waarbij voor de reizigers op deze verbinding in het geheel geen perspectief wordt geboden dat in de toekomst de situatie op de verbinding zal verbeteren.

Wij roepen u op om af te zien van deze voorgestelde maatregel en de kwartierligging op deze treindienst in de spitsuren te handhaven. Daarnaast willen wij met u in gesprek over de ontwikkeling van geloofwaardig toekomstperspectief voor de reizigers op deze verbinding in het verlengde van de samenwerking die wij in 2006 met Randstadspoor zijn aangegaan.

Wij treden graag op korte termijn met u in overleg om te bespreken wat u met onze adviezen gaat doen en over de voor ons ontoereikende punten.

Tenslotte vragen wij uw aandacht voor de brief opgesteld door Schiphol, een belangrijke nationale stakeholder gelegen binnen onze regio. Wij zouden graag zien dat u deze brief op een zelfde wijze behandelt als onze reactie.

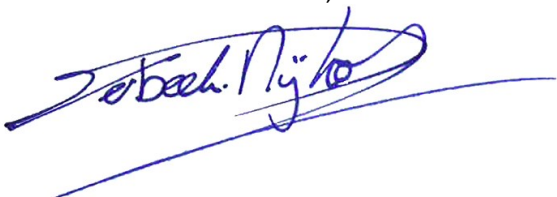
Hoogachtend,

Namens de bestuurders van het Platform
Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam,



Elisabeth Post
(voorzitter PBMA)

Namens de bestuurders van het Utrechts
Verkeers- en Vervoerberaad,



Jacqueline Verbeek-Nijhof
(voorzitter UVVB)

Bijlage NVL brief_Reactie Schiphol

Onderwerp : Reactie Schiphol op Voorstel nieuwe dienstregeling 2017
Van : Olaf van Reeden
Behandeld door : Allart Lensvelt
Datum : 1 febr. 2016

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik op te reageren op de brief van NS met het voorstel omtrent de adviesaanvraag dienstregeling 2017.

Onze reactie daarop luidt als volgt:

1. Algemeen

Vriendelijk dank voor uw brief. We stellen het bijzonder op prijs in deze in de gelegenheid te worden gesteld om te reageren op uw voorstel voor de Dienstregeling 2017.

Met plezier constateren we dat met dit voorstel weer een volgende stap wordt gezet naar de verdere verbetering van de dienstregeling, zoals de verhoging van de frequentie op maar liefst een zestal trajecten. Ook waarderen we het bijzonder dat NS nu zelf inzage verstrekt over de aantallen reizigers die voordeel en/of nadeel van de verschillende maatregelen ondervinden.

2. Wat gemist wordt;

Er zijn een aantal zaken waar we graag aanvullende informatie zouden ontvangen, teneinde ons van de gevolgen een goed beeld te kunnen vormen. We hebben het dan over de navolgende zaken en wel:

- Niets vermeld staat over de verbinding naar België, met name naar Antwerpen en Brussel.
- Niet duidelijk is het beeld op de relatie Schiphol Utrecht. Alleen het plaatje van blz. 6 laat zien dat er 4 – intercity's blijven rijden tussen Schiphol en Utrecht. Waar deze na Utrecht naar toe gaan is niet aangegeven.
- Ook het beeld in de opzet van de hoge snelheidslijn ontbreekt. Dit kan nu niet in het totaal worden meegenomen/afgewogen bv op de relatie naar Amsterdam Centraal. We veronderstellen dat het hierbij zal gaan om 4-binnenlandse HSL-treinen per uur tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal via Schiphol. Van deze 4 rijden er twee door naar Breda. De exploitatie gebeurt met rijkstuiters uit de jaren tachtig van de vorige eeuw met een beperkte in-uitstapcapaciteit. Dit is van betekenis voor de afhandeling op de perrons van vooral Schiphol en in mindere mate Amsterdam Centraal.
- Inzicht hoe deze dienstregeling ingrijpt op het gebruik van de verschillende sporen op stations, spoorbezettingen, overstaprelaties e.d. kan niet worden vastgesteld. Tijdliggingen ontbreken in dit stadium. Aankomst en vertrektijden zijn van invloed op het gebruik van het station Schiphol met als speciaal aandachtspunt de perrons, de stijg- en daalpunten en het gebruik van Schiphol Plaza. Inzicht in de dienstregeling is ook van betekenis voor de tijdsduur van stationnementen. Dit is relevant vanwege het hoge aandeel reizigers met koffers en de gelijktijdigheid van aankomst van treinen.

Dit laatste baart ons grote zorgen en achten we daarom onwenselijk. Het voorstel zou er in onze optiek toe leiden dat capaciteitsproblemen niet meer op de perrons worden opgevangen, maar worden verplaatst naar Plaza. Dit is, gezien de vrije beschikbare ruimte aan het begin en einde van de perrons volgens ons niet nodig en ook niet wenselijk.

We stellen voor om voor dit onderwerp bilateraal naar een meer wenselijke oplossing te deze materie te zoeken.

3. De verbinding Schiphol – Amsterdam Centraal

We achten het bijzonder teleurstellend dat de rechtstreekse verbinding tussen Schiphol en Zeeland (IC naar Vlissingen) is komen te vervallen. Deze treinen beschikken over een hoge vervoercapaciteit (dubbeldekkers) en ruime balkon en deuren. Dit is gunstig voor de passagierscirculatie in de trein. Het verleggen van de route via Haarlem, waarvan melding wordt gemaakt, gebeurt overigens voor de tweede keer sinds 1986. Het verschil in aantal reizigers (450 versus 350) mag overigens gering worden genoemd.

We constateren dat deze IC niet meer via Schiphol naar Amsterdam Centraal rijdt maar dat de NS van plan is om, ter vervanging, gebruik te maken van de inzet van een sprinter.

Dit betekent dat tussen Schiphol en Amsterdam Centraal alleen sprinters en HSL-treinen gaan rijden en wel beide 4-keer per uur tussen Amsterdam Centraal en Schiphol

Punt van aandacht bij het soort trein-aanbod is daarbij:

- de capaciteit van de treinen. De helft van de treinen zijn Sprinters met een doorgaans korte treinlengte vanwege een ander normering in zit-en sta-capaciteit. Een korte lengte geeft een lange stationnementstijd. Dat Schiphol afwijkende stationnementstijden heeft wordt midden op blz. 6, punt 2.4 al aangegeven.
- voor deze exploitatie zijn met name de nieuwe Sprinters (SLT) geschikt vanwege het ontbreken van treden. De instap is gelijkvloers wat zeer comfortabel is.
- de vier HSL-treinen hebben een beperkte in-uitstapcapaciteit vooral voor reizigers met koffers. En ook deze treinen zijn met 5-6 rijtuigen niet erg lang. Een toenemende stationnementstijd o.a. t.o.v. de Intercity naar Vlissingen kan het gevolgd zijn bij

4. De verbinding Schiphol – Almere

We achten het positief dat er sprake is van een toename van extra Intercity's naar Almere. Ook de verbeteringen in de avonduren en in de weekenden spreken ons aan (blz. 9).

5. De verbinding Schiphol – Hoorn Kersenboogerd

Als bij het voorgaande punt, zijn we bijzonder positief over het voorstel voor Kersenboogerd. Dit stelt hun immers in staat om met een hogere frequentie naar Schiphol kunnen reizen.

6. Tot slot:

Het gevolg van de voorgestelde verbetermaatregelen is dat daarmee de focus steeds meer komt te liggen op de complementaire onderdelen van de dienstverlening. We hebben het dan over drie zaken namelijk:

1. De inzet van voldoende voertuigcapaciteit
2. Punctualiteit en Betrouwbaarheid en
3. Informatievoorziening

We pleiten er voor dat de positieve ontwikkelingen en hun effecten op het gebied van de Dienstregeling nog weer worden versterkt c.q. aangevuld met maatregelen op bovengenoemde vier terreinen waardoor het geheel nog weer naar een hoger plan kan worden getild.

We zouden het op prijs stellen om wat betreft de verbeteringsvoorstellen op die gebieden voor 2017 meer te vernemen om daarmee ons een goed totaalbeeld van de NS performance te kunnen vormen.

Voor nu, danken we u voor de mogelijkheid tot reageren en wensen wij u veel succes bij de realisatie.

Met vriendelijke groet

Schiphol Group
Olaf van Reeden
Manager Landside Access