

Retouradres: Termini 179 1025XM, Amsterdam

Nederlandse Spoorwegen
Corporate Affairs
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum 5 september 2023
Behandeld door Arjen Klinkert, Paul Chorus, Daniël de Ruig, Reinoud Dirksen, Lars Jansen,
Gerda Dekker en Jan Gossink
Onderwerp Advies Dienstregeling 2024


Geachte heer Koolmees,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om namens de partijen in de Noordvleugel advies uit te brengen over de door u voorgenomen dienstregeling 2024 die start per 10 december 2023.

U heeft in het voorjaar aan ons advies gevraagd over het ontwerp van de dienstregeling met het oog op de capaciteitsaanvraag. Op 24 maart 2023 hebben wij u een advies met voor ons belangrijke kaders en aandachtspunten toegezonden. Nu er een definitief ontwerp voor de dienstregeling van 2024 ligt, hebben wij dit getoetst aan de eerder meegegeven kaders en aandachtspunten. De partijen in de Noordvleugel reageren gezamenlijk. Allereerst in zijn algemeenheid en vervolgens specifiek per regio.

Algemeen

In uw adviesaanvraag geeft u aan de dienstregeling in 2024 uit te breiden. Dat is in de basis natuurlijk positief nieuws. Echter, moeten wij constateren dat deze uitbreiding slechts betrekking heeft op een beperkt deel van de trajecten in de Noordvleugel. Er zijn regio's die, ook in vergelijking met de afgeschaalde dienstregeling van 2023, er wederom op achteruit gaan. Met name de bediening op de Flevolijn valt hierbij negatief op. De dienstregeling buiten de spitsuren op werkdagen zakt naar een niveau dat niet aansluit bij de ambities uit de gezamenlijke ontwikkelagenda van NS, ProRail, provincie en van de diverse gemeenten. Dit beperkte treinaanbod is onvoldoende om het OV te positioneren voor de maatschappelijk noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit.




In ons advies van 24 maart 2023 geven wij aan te twijfelen of het principe 'aanbod laten aansluiten op bestaande vraag' leidt tot de maatschappelijk meest gewenste dienstregeling. Hiermee komen de schaarse middelen meestal ten goede aan de grote groep. Er blijven regio's en gemeenten die een ondermaatse bediening houden waardoor reizigers niet geneigd zijn voor de trein te kiezen. Met een negatieve spiraal in gebruik en aanbod en toenemende vervoersongelijkheid voor reizigers die afhankelijk zijn van de trein tot gevolg.

Ook in deze adviesaanvraag is dit principe leidend waardoor er stations in een negatieve spiraal terecht zijn gekomen omdat deze er de laatste jaren in bediening flink op achteruit zijn gegaan. Denk hierbij o.a. aan Baarn, Beverwijk, Duivendrecht, Hoorn en Lelystad. Stuk voor stuk gemeenten die samen met NS werken aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van duurzame mobiliteit via de Regionale Ontwikkelagenda's en diverse actieprogramma's. Deze zijn opgesteld om samen te zorgen dat ketenreizigers op stations een soepele overstap hebben en zo een prettige deur-tot-deurreis ervaren. Het is wrang om te lezen dat de bediening van dergelijke stations verslechtert en dit zet de investeringsbereidheid in de kwaliteit van de stationsomgeving en/of verdichting van lokale overheden onder druk. Wij blijven aandringen dat u perspectief biedt op het verbeteren van de bediening – alleen dan kunnen overheden hun investeringen en ruimtelijk beleid rechtvaardigen. Dit gezamenlijke perspectief is nodig om op specifieke trajecten een negatieve vicieuze cirkel in reizigersaantallen en de aantrekkelijkheid van de stations te voorkomen.

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

De principes die u bij het ontwerpen van deze dienstregeling voor 2024 heeft gehanteerd leggen verdere nadruk op het bedienen van reizigers tussen intercitystations, ten koste van het bieden van bereikbaarheid voor (sprinter)reizigers elders in het land maar ook binnen de regio. Dit vinden wij een zorgwekkende ontwikkeling en van een maatschappelijk betrokken onderneming zoals NS hadden wij een evenwichtiger beleid verwacht. Dit leidt tot een





scheefgroei in Nederland: reizigers tussen stedelijke regio's kunnen een mobiliteitstransitie realiseren waar dit voor reizigers uit andere regio's of sprinterreizigers binnen onze regio's veel lastiger wordt gemaakt. De kabinetsreactie op de publicatie 'Elke regio telt' is hoopvol waarbij 'stevige inspanning geleverd wordt om te realiseren dat dunner bevolkte gebieden met grote afstanden meer gewicht krijgen in de toebedeling van voorzieningen.'¹ Wij verwachten dit ook in uw afwegingskader voor het ontwerpen van de dienstregeling terug te zien.

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

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

Met vriendelijke groet,

¹ Kenmerk 2023-0000412500; Kabinetsreactie op het adviesrapport 'Elke regio telt'; 12 juli 2023





Wethouder/ Dagelijks bestuurlid G. Slegers



Vervoerregio
Amsterdam

Gedeputeerde J. de Reus



PROVINCIE FLEVOLAND

André van Schie
Gedeputeerde Mobiliteit, Economie en
Digitalisering




provincie :: Utrecht

Gedeputeerde J. Olthof



Provincie
Noord-Holland





Provincie Utrecht

Internationale verbindingen:

Het is positief dat de reistijd op de IC Amsterdam-Berlijn met circa een halfuur wordt ingekort. Vanaf Amersfoort is Berlijn dan al in ruim 5 uur bereikbaar. Wij hechten grote waarde aan hoogwaardige internationale verbindingen en de reistijdwinst richting Berlijn juichen wij dan ook van harte toe.

We betreuren het dat u geen aandacht besteed aan de verbinding van Utrecht met Duitsland die ondanks een matige kwaliteit erg druk gebruikt wordt: uitbreiding is noodzakelijk.

Deventer - Amersfoort

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

Schiphol - Utrecht - Arnhem - (Nijmegen)


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

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

Sprinter Utrecht - Driebergen Zeist - Veenendaal

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





Sprinters (Tiel) - Geldermalsen - Utrecht - Woerden

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

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

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

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

Utrecht Centraal – Baarn:

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





Spitsverbinding Harderwijk-Amersfoort

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

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

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


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

Provincie Noord-Holland

Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

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





Maatregelen als het niet terugbrengen van de spits-IC tussen Alkmaar en Haarlem en het verlagen van de frequentie op het traject Amsterdam-Alkmaar op vrijdag tot 15.00u staan hier haaks op. We willen (en gaan!) juist meer bussen richting de stations rijden. Dan helpt het niet wanneer NS op datzelfde moment met minder treinen gaat rijden. Het uitgangspunt van onze gezamenlijke exercitie wordt hiermee onderuit gehaald, en daarmee nogal zinloos.

Sprinter Utrecht Centraal-Weesp-Hoofddorp

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

Knoop Weesp

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


Sprinter Hoofddorp-Leiden Centraal

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

Sprinter Hoorn Kersenboogerd-Hoofddorp-Leiden

U geeft aan dat de sprinter Hoorn Kersenboogerd-Schiphol-Hoofddorp blijft rijden conform de dienstregeling 2023. Dat betreuren wij, omdat in december 2022 werd aangegeven dat deze verslechtering van tijdelijke aard zou zijn. Dit betekent namelijk





dat er op werkdagen na 19:15 uur (trein 3375) geen Sprinters meer vertrekken vanaf station Hoorn Kersenboogerd, maar vanaf Hoorn. Tevens wordt er vanaf dat tijdstip een uurdienst geboden (eerstvolgende sprinter naar Hoofddorp vertrekt om 20:20 uur vanaf Hoorn). Wij dringen er op aan om op werkdagen langer in een halfuurdienstregeling door te rijden.

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

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal

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

Spitsintercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal

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


Intercity Amsterdam Centraal-Alkmaar (serie 800)

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

Reistijd Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam

De reistijd tussen de stations in oostelijk Westfriesland (de Enkhuizerlijn) en Amsterdam staat al tijden onder druk. De reistijd per trein tussen Enkhuizen en Amsterdam bedraagt momenteel 62 minuten. Bij invoering van de intercity in december 2008 betrof dit ca. 57 minuten, terwijl op dezelfde stations wordt gehalteerd. Deze toename aan reistijd komt door lange halteringstijden op verschillende stations, mede veroorzaakt door koppeling aan andere treinseries in Amsterdam. In de adviesaanvraag wordt niet duidelijk wat de reistijd zal zijn in 2024, maar wij vermoeden hetzelfde omdat u aangeeft dat de koppeling naar Heerlen/Maastricht in stand blijft. Wij doen u de suggestie om de tijd die nodig is om de koppeling aan andere treinseries te maken, op te vangen op bijvoorbeeld Amsterdam Centraal. Omdat er weinig reizigers 'over' Amsterdam heenreizen treft dit minder reizigers.





Zoals bekend werken we als gezamenlijke overheden in Westfriesland, op initiatief van NS, aan gebiedsontwikkeling langs de Westfriese lijn, waarbij de spoorverbinding met de Amsterdamse regio de aantrekkelijke kern moet vormen. De huidige langere reistijd past niet bij een dergelijke ontwikkeling.

Traject Haarlem-Alkmaar

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


Provincie Flevoland

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

Ontwikkeling van Flevoland

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





afweging te komen die ook recht geeft aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen aan de randen van het hoofdrailnet.

Behoud de sneltrein Dordrecht – Lelystad Centrum (2400)

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

In ons vorige advies hebben we het belang van deze treinserie aangegeven, maar wellicht nog onvoldoende uiteengezet. Allereerst zorgt deze treindienst voor een onderling snelle verbinding tussen Lelystad Centrum, Almere Buiten en Almere Centrum. Vanaf deze stations is dit tevens de snelste verbinding met Duivendrecht, het belangrijkste station om snel op het Amsterdamse metronetwerk over te stappen waar veel mensen vanuit Flevoland gebruik van maken omdat zij in de stad werkzaam zijn. Reizigers zullen de overstapmogelijkheid op Amsterdam Zuid kennen, die echter voor veel bestemmingen onaantrekkelijker is, zowel in reistijd als in prijs. Reizigers die hierdoor de sprinter moeten kiezen worden geconfronteerd met een lagere frequentie en een significant langere reistijd. Voor de relatie Lelystad Centrum – Utrecht Centraal verdwijnt eveneens de mogelijkheid om relatief snel over te stappen op Almere Centrum en deze reizigers kunnen slechts de reis met de 700/1800 en de (reeds drukke) 3500 over Amsterdam Zuid maken. Voor reizigers tussen Lelystad en 't Gooi verslechtert de reis eveneens significant. Tot slot rijdt de 2400 ook niet in de drukke vrijdagmiddagspits op de Flevolijn. De 700/1800 zit op vrijdagmiddag vol met studenten uit Groningen en Leeuwarden – bij de huidige bediening is er amper ruimte voor extra reizigers. Het afschalen van deze treinserie op de vrijdagmiddag kunnen wij niet rijmen met de ervaren werkelijkheid. Wij vragen u om de kwaliteit van treinreizen voor veel herkomst/bestemmingen vanuit Flevoland te behouden, zowel op vrijdag als in de daluren, en alles te doen om deze treinserie te herstellen.


Avondbediening Hanzelijn

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

Perspectief op dienstregelingsmodel II van PHS-SAAL

Het beoogde dienstregelingsmodel voor de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) moet vanaf 2030 rijden om de bereikbaarheid te borgen en ruimtelijke ontwikkelingen rond de corridor te faciliteren. Om de betaalbaarheid van de bediening in het heden, maar ook in de toekomst te borgen





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

