

NS Commercie & Ontwikkeling
t.a.v. de heer B. Bakker
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

DATUM	13 maart 2017	TEAM	Mobiliteit
NUMMER	81A9188D	REFERENTIE	Ewout Fennis
UW BRIEVEN VAN	31 januari 2017 en 14 februari 2017	DOORKIESNUMMER	030-2582064
UW NUMMER	CC/PA/TD-788-NV (-AD)	E-MAILADRES	ewout.fennis@provincie-Utrecht.nl
BIJLAGE	2	ONDERWERP	Adviesaanvraag Dienstregeling 2018

Geachte heer Bakker,

Wij danken u voor uw adviesaanvraag over de Dienstregeling 2018 en het nagezonden addendum over de goederenpaden op de Kennemerlijn.

Met deze brief geven de decentrale overheden vertegenwoordigd aan de Noordvleugel OV en Spoortafel ons advies op de wijzigingen die NS voornemens is door te voeren per 10 december 2017. Deze reactie is afgestemd met de gemeenten in Noord-Holland en Flevoland en wordt ook mede namens hen verstuurd.

In de bijlage vindt u onze inhoudelijke reactie op uw voorstel voor de nieuwe basisstructuur vanaf 2018. Dankzij de uitgebreide bijlagen die u dit jaar met ons gedeeld heeft, zijn wij erin geslaagd om tot een zeer gedetailleerd advies te komen. Onze reactie is op hoofdlijnen al voorbesproken tussen onze deskundigen en die van u. Ons advies begint met een reactie op de dienstregeling van 2017. Daarna geven wij positieve en negatieve adviezen en sluiten wij af met een aantal openstaande punten die wij niet in kunnen vullen op basis van uw adviesaanvraag. Bij onze reactie denken wij waar mogelijk ook mee over oplossingsrichtingen. Mocht er onduidelijkheid bestaan over onze adviezen, dan zijn wij bereid deze toe te lichten.

Algemene reactie op adviesaanvraag 2018

Wij vinden het een goede ontwikkeling dat tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven in 2018 hoogfrequent gereden gaat worden. Helaas moeten wij tegelijkertijd ook vaststellen dat dit negatieve effecten heeft op de verbindingen die hier raakvlakken mee hebben. Vooral boven het Noordzeekanaal heeft dit negatieve effecten op de tijdliggingen van zowel de Intercity's als de Sprinters, maar ook ten zuiden van Amsterdam zijn de negatieve gevolgen zichtbaar. Wij constateren dat niet in alle gevallen de negatieve effecten worden gecompenseerd door positieve ontwikkelingen.

In uw processen maakt u voortdurend afwegingen die echter voor ons niet altijd even transparant zijn. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk meer openheid te geven i.r.t. cijfers, zowel in reizigersaantallen/reisrelaties als in kosten.

Graag gaan wij over een aantal verbindingen actief met u en de gemeenten het gesprek aan om samen te kijken hoe een productverbetering toch mogelijk is. Wij denken o.a. aan de Flevolijs inclusief Almere-Utrecht, Gooilijs inclusief Hilversum-Utrecht en de Hoornlijs. Vooral voor de Hoornlijs willen wij op korte termijn een afspraak maken. Deze verbinding wordt volgens ons hard getroffen door de invoering van het hoogfrequent rijden op de A2-corridor. Bij deze gesprekken betrekken wij graag het totale OV-systeem, dus ook de koppeling met de bussen.

Ondanks de voortdurende aanleg van extra infrastructuur uiten wij ons zorgen over de toenemende vervoersbehoefte i.c.m. de groei van de spoorcapaciteit, dit in lijn met de signalen van uw CEO in de pers op 28 februari 2017. In de uitwerking van Dienstregeling 2018 wordt dit al pijnlijk duidelijk. Op basis van uw Adviesaanvraag krijgen wij het vermoeden dat het infrastructureel bijvoorbeeld knelt tussen Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Bijlmer ArenA, op de Amsterdamse Westtak, tussen Duivendrecht en Weesp, tussen Utrecht, Amersfoort en Harderwijk, tussen Utrecht en Ede en de aansluitingen ten westen van Woerden. Kunt u samen met ProRail op hoofdlijnen aangeven waar knelpunten zitten die in de voorziene investeringen niet worden opgelost?

Doorlopen proces

In het algemeen zijn wij tevreden over de informatie-uitwisseling tussen NS en de regionale partijen ten aanzien van de nieuwe dienstregeling in het afgelopen jaar. Hoewel de mogelijke onzekerheden in het proces wel zijn aangeduid blijft het altijd lastig wanneer na uitwerking van de details de uitkomst nadelig uitpakt. Dit soort situaties is misschien moeilijk te voorkomen.

Voor de MRA, waar de gevolgen voorbij Amsterdam lange tijd onzeker waren, constateren wij dat wij hierin goed en tijdig meegenomen zijn, zowel bestuurlijk als ambtelijk.

Zoals wij vorig jaar in onze reactie hebben aangegeven, zien wij een toenemend belang in de ontwikkeling van de deur-tot-deureis als geheel. Wij hebben daarom geadviseerd om bij de ontwikkeling van dienstregeling 2018 in gezamenlijkheid te kijken naar de optimalisatie van het rendement van het totale OV-netwerk.

Ook u onderschrijft, in diverse overleggen zoals over de Kennemerlijn, het belang van de ketenreis waar de treinreis onderdeel van uit maakt evenals de rol voor regionale vervoerbedrijven met bus, tram en metro. Wij hebben helaas moeten constateren dat deze gemeenschappelijkheid het afgelopen jaar niet altijd terug te zien was in de overleggen over de conceptdienstregeling van NS en/of wijzigingen binnen de huidige dienstregeling. Gevolgen als het niet meer kunnen aansluiten van de bus op trein of v.v., zonder daarvoor buitenproportionele investeringen te doen, zijn helaas voorgekomen. Ook bij het doorvoeren van tussentijdse wijzigingen door NS (ook al is het maar 1 minuut verschuiven), wordt naar onze mening te weinig afgestemd met de overige vervoerders binnen de ketenreis (en hun opdrachtgevers). Hierdoor worden kansen gemist om te kijken of dit gevolgen heeft en zo ja, gezamenlijk te kijken wanneer een gunstig moment is om samen te schuiven met de tijden zodat het overlast voor de reiziger minimaal is. Wij verzoeken u daarom voor de komende dienstregelingen samen met ons de uitdaging aan te gaan om te zoeken naar optimalisaties binnen het OV-netwerk als geheel. Dit ook in de lijn met het gedachtengoed van het Toekomstbeeld OV.

Toekomstig proces

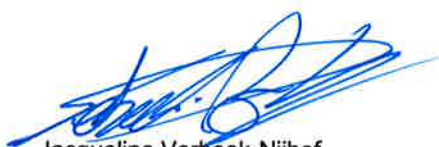
Graag voeren we in 2017 het gesprek over de toekomstvastheid van de dienstregeling, onder andere ingegeven door de huidige inzichten rond de verbouwing van PHS Amsterdam Centraal. Hierbij maken we graag procesafspraken hoe we nog beter kunnen optrekken richting toekomstige dienstregelingen. Wij zouden willen verkennen of wij al betrokken kunnen worden bij de afwegingen binnen de uitwerking van de dienstregeling.

Uw reactie op onze adviezen zien wij met belangstelling tegemoet. Hierbij willen wij u vragen waar mogelijk uw reactie te onderbouwen met concrete cijfers.

Tenslotte vragen wij uw aandacht voor de brief opgesteld door de regio West-Friesland (zie bijlage 2). Wij zouden graag zien dat u deze brief op een zelfde wijze behandelt als onze reactie.

Hoogachtend,

Namens de bestuurders van het
Utrechts Verkeers- en Vervoerberaad



Jacqueline Verbeek-Nijhof
(voorzitter UVVB)

Namens de bestuurders van het
Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam



Elisabeth Post
(voorzitter PBMA)

Bijlage 1_Noordvleugel advies, kenmerk 81A9188D

Hieronder treft u onze reactie op uw Adviesaanvraag Dienstregeling 2018.

Voor al onze adviezen geldt dat wij graag met u meedenken over oplossingsrichtingen en daarbij ook bereid zijn naar de totale OV netwerk te kijken.

Opbouw:

1. Dienstregeling 2017
2. Advies dienstregeling 2018:
 - a. Positieve punten
 - b. Negatieve punten
 - c. Openstaande punten

1 Dienstregeling 2017

In 2017 heeft u een nieuwe basisstructuur gelegd om het aanbod voor reizigers te verbeteren. Zo bent u meer treinen gaan rijden en heeft u reistijden verkort. Ook wij zijn van mening dat de dienstregeling 2017 voor onze regio veel voordelen heeft gebracht. Tegelijkertijd bent u er in 2017 niet in geslaagd om overal de dienstregeling te verbeteren, sterker nog, op een aantal verbindingen is de kwaliteit zelfs verslechterd ondanks de aanleg van extra infrastructuur. Wij zouden graag zien dat (nieuwe) infrastructuur optimaal benut wordt om zodoende het beoogd (maatschappelijk) rendement te behalen, dit ook conform de vervoerconcessie.

Verslechtingen zien wij op de verbinding Utrecht – Almere en de bediening van de Zuidtak en het Gooi in de avonduren waarover veel klachten zijn binnengekomen (bijvoorbeeld over een verminderd kwaliteitsniveau op de verbinding Naarden-Bussum – Amsterdam in de avonduren). Wij zouden deze verslechtingen graag alsnog verbeterd zien in de dienstregeling 2018. De belangrijkste punten uit onze reactie op uw *Adviesaanvraag Dienstregeling 2017*:

- Sprinterbediening Hoofddorp – Utrecht (treinserie 5700) in de avonduren en met name de impact daarvan op de late avond i.c.m. met het wegsnijden van ritten tussen Amersfoort en Amsterdam (treinserie 5800). Kunt u op basis van afgesproken monitoring (conform uw brief 3 mei 2016) en inzicht in de te verwachten vraag aangeven of en wanneer het mogelijk is de frequentie van treinserie 5700 te herstellen? En kunt u gedetailleerde telcijfers overleggen (reizigersaantallen en het aantal treinen dat op de Gooilijn minder wordt gereden) van vóór (Dienstregeling 2016) en ná (Dienstregeling 2017) het terugvallen van de bediening? Graag benadrukken wij nogmaals dat de gevolgen voor de bereikbaarheid groot zijn geweest en wij van mening zijn dat het huidige bedieningsniveau niet past bij dit gebied in de Randstad. Dit mede ingegeven door de opening van de Noord/Zuidlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het invloedsgebied van de verbinding. Graag zien wij dan ook dat deze verbinding wordt hersteld (zowel in teruggang van het aantal reismogelijkheden als bedieningsperiode op de Gooilijn). Een treffend voorbeeld:
 - Hilversum – Bussum Zuid: in Dienstregeling 2016 was het tussen 23.00 en 01.00 uur mogelijk om 7 keer te reizen van Hilversum naar Bussum Zuid met om 00:45 uur de laatste verbinding. In de huidige dienstregeling kan tussen 23.00 en 01.00 uur slechts 2 keer worden gereisd waarbij de laatste verbinding al om 00:15 is. Een teruggang van maar liefst 5 reismogelijkheden ofwel ruim 70% (!)
- Het overslaan van Utrecht Overvecht door de Sprinter Almere – Utrecht (treinserie 14900).
- Het vervallen van de rechtstreekse Intercityverbinding tussen de Flevolijn en Amsterdam Sloterdijk.
- De krappe bedieningsperiode van enkele 'spitstoevoegers'.
- De slechte tijdligging van de sprinters tussen Utrecht en Breukelen tijdens spitsuren.

Wij horen graag wat u concreet met deze punten heeft gedaan in de uitwerking voor de nieuwe dienstregeling en uw overwegingen daarbij.

2 Noordvleugel advies dienstregeling 2018

2 a Positieve punten

Wij adviseren positief over de volgende voorstellen:

- De introductie van hoogfrequent rijden tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven op maandag t/m zondag waarmee meer reismogelijkheden worden geboden en de capaciteit wordt vergroot. Kunt u daarbij aangeven met hoeveel zitplaatsen de capaciteit tussen Amsterdam en Utrecht/Eindhoven in met name de

spits wordt vergroot? Tevens zijn wij positief over uw voorstel in de vroege ochtend en de avonden vaker treinen te laten rijden tussen Eindhoven/Nijmegen en Utrecht/Amsterdam/Schiphol en dat er op zondag vier in plaats van twee Intercity's per uur gaan rijden tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal.

- In relatie tot voorgenoemde de momenten van overgang 4 naar 6 keer per uur en weer terug. Kunt u aangeven welke impact dit heeft op aansluitingen binnen het spoorsysteem en op het voor- en natransport? Wij vragen u om actief het gesprek te voeren met het stads- en streekvervoer om te voorkomen dat de kwaliteitssprong van hoogfrequent rijden deels teniet wordt gedaan door verslechterde aansluitingen op het voor- en natransport. Overigens zijn wij positief over uw voorstel in de daluren te kiezen voor een 15/15-verdeling over het uur.
- Het handhaven van de herkomst en bestemming van de Sprinters en Intercity's binnen Noord-Holland conform Dienstregeling 2017. Ook zijn wij enthousiast over uw voorstel dat reizigers uit West-Friesland een rechtstreekse én snelle Intercity krijgen naar Utrecht Centraal e.v. en de daarmee samenhangende toename van het aantal reismogelijkheden per Intercity tussen Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Amstel en Utrecht Centraal, in combinatie met een korte stop op Amsterdam Centraal.
- Het toevoegen van een extra Intercity Den Helder – Schagen e.v. in de ochtendspits en het laten doorrijden van Intercity's van Schagen naar Den Helder in de avondspits.
- Het inleggen van een extra late Intercity tussen Amsterdam Centraal en Heerhugowaard op maandag t/m zaterdag.
- Het verlengen van de kwartierdienst tussen Utrecht Centraal en Schiphol op maandag t/m zaterdag tot ca. 21.30 en het eerder starten van de kwartierdienst tussen Utrecht Centraal en Schiphol (en v.v.) op zondag.
- Wij adviseren positief over uw voornemen dat Schiphol vanuit Uitgeest en Hoom Kersenboogerd ook op zondag vóór 05:50 bereikt kan worden.
- Het optimaliseren van de Sprinterdienst Almere Centrum – Utrecht Centraal (treinserie 14900) door inzet van sneller materieel en het in één richting weer bedienen van Utrecht Overvecht. Dat neemt niet weg dat er rondom deze verbinding pijnpunten blijven bestaan (zie hierna).
- Het versnellen van de reistijd tussen Amsterdam en Brussel door de Intercity Brussel (treinserie 9200) via de HSL te laten rijden. Over de integratie met de IC Direct zijn wij echter minder goed te spreken (zie hierna).
- Het addendum op de adviesaanvraag m.b.t. de Kennemerlijn. Wel willen wij met nadruk aandacht vragen voor de busaansluiting(en), het feit dat in Haarlem de overstap van de spits-Intercity op de Intercity richting Leiden erg krap is en vaak niet haalbaar blijkt en dat bij uitval van treinen, wat nog wel eens gebeurt, de frequentie terugzakt naar 1x/u. Welke verbetermogelijkheden heeft u voor ogen in 2018? Ook m.b.t. het tijdig verstrekken van informatie richting de reiziger?
- Het in een ruime spitsperiode rijden van extra sprinters in de ochtendspits tussen Houten Castellum en Utrecht Centraal en omgekeerd in de avondspits.
- Verbetering van de tijdligging van de (spits-)sprinters tussen Utrecht Centraal en Breukelen.

2 b Negatieve punten

Wij adviseren negatief over de volgende voorstellen:

- In Hoom gaat de aansluiting Enkhuizen <> Alkmaar buiten de spits (en in de tegenspitsrichting) verloren. Hierdoor worden veel overstappen langer en heeft dit ook tijdens de spits een fors negatieve impact op belangrijke busaansluitingen welke op minder treinen kunnen aansluiten doordat de tijden van de treinen van/naar Amsterdam en Alkmaar niet meer gelijk zijn. De deur-tot-deurreis wordt niet alleen voor treinreizigers, maar ook langer voor reizigers die de bus als voortransport gebruiken. Het busvervoer komt hiermee onder druk te staan met als resultaat dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de kleine kernen verslechtert. De getroffen regio West-Friesland concludeert in bijgevoegde brief dat de veranderingen erg negatief uitpakken en dat de negatieve aspecten overheersen. Kan deze verslechtering teniet worden gedaan door de Sprinter Amsterdam – Haarlem – Alkmaar – Hoom (treinserie 4800) te knippen in Alkmaar (grote vervoerbreek)? Mogelijk kan dit idee worden gecombineerd met de wens de Intercity Schagen – Amsterdam – Maastricht die in de brede spits van Alkmaar naar Schagen rijdt in de daluren door te rijden tot Heerhugowaard zodat in Alkmaar perroncapaciteit wordt vrijgespeeld?

Andere ideeën:

- De geknipte 'losse lijn' bijvoorbeeld uitsluitend in de spits door te rijden (als spits-Intercity?) naar Haarlem?
- Door verbreding van de bedieningsperiode van de spits-Intercity's Enkhuizen – Amsterdam (ook positief voor reizigers Enkhuizen – Amsterdam)?
- Het doortrekken van de Sprinter uit Alkmaar naar Enkhuizen?
- De spits-Intercity van de Kennemerlijn te laten starten in Heerhugowaard of Hoom.

- U geeft aan dat de reguliere Intercity tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal drie tot vier minuten langer stil gaat staan in Hoom. In de huidige dienstregeling staat deze Intercity reeds vier minuten stil in Hoom. Dit zou derhalve in 2018 resulteren in zeven tot acht minuten stilstand. Wij zijn van mening dat de huidige stilstandtijd in Hoom al fors is en beschouwen een verdere toename van deze tijd als zeer ongewenst voor doorgaande Intercityreizigers over Hoom heen. In hoeverre is de toename van deze tijd aan te wenden om een stop in Zaandam in te passen (dit wordt ondersteund door de regio West-Friesland) zodat het hoogfrequent rijden wordt opgerekt tot boven het Noordzeekanaal zodat de Zaanstreek (en ook Purmerend via cross-platform overstap in Zaandam) beter wordt ontsloten richting Amsterdam Centraal, Amstel en Utrecht en Zaandam niet wordt geconfronteerd met een 12/18-ligging van de Intercity's i.p.v. de huidige 15/15-ligging? In onze optiek zou dit een mooi voorschot zijn op het beoogde treindienstmiddel na realisatie van PHS-infrastructuur op de corridor Alkmaar – Amsterdam, dat niet alleen voorziet in 6 Intercity's maar ook 6 Sprinters vanuit de Zaanstreek naar Amsterdam.
- Een verlenging van de overstaptijd van de Intercity vanuit Enkhuizen op de Sprinter naar Schiphol tussen de spitsen (van 13 naar 26 (!) minuten). I.c.m. met de langere reistijd van de van de Sprinter Hoom Kersenboogerd – Leiden (treinserie 3300) van enkele minuten neemt de reistijd tussen Enkhuizen en Zaandam verder toe en ook in de spitsrichting is het nog maar de vraag of de langere reistijd van de Sprinter teniet wordt gedaan door de kortere overstaptijd in Hoom. Voor reizigers in de tegenspitsrichting (van Zaandam naar Enkhuizen) biedt dit evenmin een oplossing.
- Hoewel wij positief zijn over het terugdraaien van de huidige halte-beperking op station Utrecht Overvecht van de Sprinter Utrecht – Almere in één richting, zijn wij teleurgesteld over de duur van de beperkende maatregelen. Bij dienstregeling-uitwerking 2017 was oorspronkelijk aangekondigd dat deze maatregel 1 jaar zou duren. Later in dat proces, bij de definitieve adviesaanvraag, werd duidelijk dat door uitgelopen werkzaamheden deze situatie 2 jaar zou duren. Onlangs is gebleken dat deze beperking pas in Dienstregeling 2020 kan worden teruggedraaid (en dus bij elkaar 3 jaar duurt). Deze vertraging vinden wij zeer ongewenst, mede gelet op de reizigersontwikkeling die op deze corridor sterk in de lift zit. Utrecht Overvecht heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een belangrijk nevenknooppunt om Utrecht Centraal (en de toeleidende busverbindingen) te ontlasten en is ook belangrijk gezien de komende werkzaamheden aan de A27, waarbij de bereikbaarheid van Utrecht Oost uit de regio Gooi/Flevoland nog sterker onder druk komt te staan. De nieuwe tijdelijke situatie leidt ertoe dat er in ook 2018 tot 2020 geen goede OV-verbinding met aansluitende busverbinding kan worden tussen Almere/Hilversum via station Utrecht Overvecht met het Utrecht Science Park De Uithof aan de reiziger wordt geboden. Dit vinden wij vanuit het maatschappelijk belang van het Utrecht Science Park uiterst ongewenst en verzoeken u dan ook alles in het werk te stellen om deze tijdelijke maatregel voor 2017 per vervoerplan 2018 te repareren. De nieuwe tijdelijke situatie zal bovendien leiden tot een onevenwichtig aanbod van aansluitend busvervoer op station Utrecht Overvecht.
- In relatie tot voorgenoemde: in uw Adviesaanvraag is niets opgenomen over de huidige lange rijtijd van de Sprinter Utrecht – Hilversum – Almere (treinserie 14900) met name in de avonduren tussen Utrecht en Hilversum (dit was 18 à 19 minuten in 2016 en tegenwoordig 23 minuten) inclusief de huidige lange halteertijd van 5 minuten in Hilversum (de reistijd Utrecht – Almere was in 2016 40 minuten en tegenwoordig 46 minuten overdag en maar liefst 54 (!) minuten in de avonduren (reizen via Amsterdam Zuid is dan zelfs sneller). Kunnen wij hierdoor concluderen dat – ondanks uw voorstel sneller materieel in te zetten – voorgenoemde lange rijtijd en halteertijd blijft bestaan? Zo ja, dan adviseren wij daarover negatief gegeven het feit dat in dezelfde richting als de lange halteertijd in Hilversum niet op Utrecht Overvecht kan worden gehalteerd. Graag horen wij van u wat de consequenties zijn indien wel op Utrecht Overvecht gehalteerd wordt en de rij- en halteertijd fors wordt verkort. Kunt u tevens aangeven wat de 'gevolgen' zijn voor de capaciteit a.g.v. de inzet van sneller materieel (welk materieel heeft u voor ogen en met welke vervoercapaciteit (in de spits) tussen Utrecht en Hilversum)? Tot slot in relatie tot voorgenoemde: onlangs is bekend geworden dat de start van de werkzaamheden Naarden-Bussum worden uitgesteld tot de tweede helft van 2019 wat ook invloed heeft op de kwaliteit van de dienstregeling. Tijdens BO PBMA (09-12-2016) hebben NS en ProRail aangegeven te bekijken of de nadelige effecten op de dienstregeling kunnen worden verminderd waarbij de suggestie is meegegeven Utrecht Overvecht ook nadrukkelijk mee te nemen. Graag horen wij van u welke maatregelen u voor ogen heeft om de kwaliteit van de verbinding Utrecht – Hilversum – Almere (inclusief Overvecht) zo snel als mogelijk weer op een acceptabel niveau te krijgen. Wat zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden m.b.t. de inzet van snelbussen?
- Op zich zijn wij positief zijn over het versnellen van de ICE buiten de spitsuren met drie minuten omdat hiermee de reistijden tussen economische topregio's worden verkort. Kan de versnelling ook in de spits worden doorgevoerd en ook van Duitsland naar Amsterdam?

- Breukelen (knip in Amsterdam Centraal, waardoor de facto het aantal reismogelijkheden tussen de Zaanse Sprinterstations en bestemmingen over Amsterdam Centraal heen vermindert, niet alleen een langere wachttijd zoals in Dienstregeling 2017) in de daluren zijn echter ingrijpend. Wij kunnen niet beoordelen of de lange wachttijd van de sprinters op station Amsterdam Bijlmer ArenA de enige mogelijkheid is om deze versnelling te kunnen realiseren. Een afweging van varianten komt in dienstregelingsaanvraag niet aan bod.
- De versnelling van de ICE leidt in de richting Utrecht tevens tot langere stationnementen voor de Intercity Schiphol – Nijmegen op station Amsterdam Bijlmer ArenA. Dit vinden wij ongewenst omdat deze treinserie momenteel al snel het kind van de rekening wordt op het moment dat er op of rond Schiphol sprake is van problemen met de beschikbare infrastructuur. Kunt u aangeven wat de (infrastructurele) oorzaak van dit probleem is en daarbij een denkbare oplossing en wanneer deze oplossing doorgevoerd kan worden?
 - Aanvullend hebben wij geconstateerd dat u met ingang van Dienstregeling 2017 's ochtends één rit richting Frankfurt met een dubbel stel rijdt. Hoewel wij positief staan tegenover de uitbreiding van de vervoerscapaciteit, zien wij gelet op de lage frequentie van het ICE-product liever één of meerdere ritten toegevoegd zodat – tenminste – in de (brede) ochtendspits meer reismogelijkheden richting Keulen e.v. worden geboden en zo een eerste stap wordt gezet in uitbreiding van het aantal reismogelijkheden van het ICE-product richting Duitsland. Kunt u aangegeven wat hiertoe de mogelijkheden zijn?
 - De aanpassing van het sprinterproduct tussen Utrecht en Amsterdam ten gunste van de strakke 10-minutendienst Utrecht – Amsterdam en enkele snellere ICE-treinen leidt ertoe dat de Sprinters tussen Breukelen en Amsterdam een nadelige tijddigging krijgen. De vorige jaar door NS geïntroduceerde kwartierligging (15/15) wordt hierdoor weer teniet gedaan. Hoewel deze treinen een andere bestemming hebben en vanuit Breukelen de richting Utrecht meer bepalend is, maken wij ons zorgen dat hierdoor een onevenwichtige reizigersvulling van de treinen kan ontstaan. Hierdoor zou uiteindelijk de situatie kunnen ontstaan die uiteindelijk weer leidt tot het (in de daluren) inkorten van de rechtstreekse Sprinter Utrecht – Amsterdam tot Utrecht – Breukelen.
 - Het 12 keer per dag integreren van de Intercity Brussel met de IC direct tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Dit komt gegeven de huidige vaste samenstelling van het materieel (6 enkeldeks wagons) ons inziens de capaciteit op de groeiende verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam niet ten goede. Wij zien vanuit deze optiek liever de Intercity Brussel 'los' rijden (in lijn met de PHS-dienstregeling (PM 392) zoals die op dit moment in vervoermodellen voor 2030 verondersteld wordt), net zoals u van plan bent tussen Rotterdam en Breda, zodat het aantal reismogelijkheden tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam met 25% toeneemt (exclusief Thalys en Eurostar) en het risico dat de Intercity Brussel tussen Amsterdam en Rotterdam niet overbelast raakt wordt geminimaliseerd. De huidige scores van de IC direct op het punt "zitplaatskans in de spits" tonen de urgentie aan. Aanvullend zijn wij teleurgesteld over het verminderen van het aantal rechtstreekse reismogelijkheden tussen Amsterdam en Brussel (per Intercity Brussel) van 16 verbindingen nu naar 12 verbindingen in 2018. Wij onderschrijven het belang van goede verbindingen tussen Den Haag en Brussel, maar ons inziens is de gekozen uitwerking voor zowel de Amsterdamse als Haagse reiziger nu ongelukkig. Kunt u aangeven op welke termijn het mogelijk is 16 keer per dag een Intercity Brussel – Amsterdam aan te bieden (als los product, bovenop de IC direct tussen Amsterdam en Rotterdam) aangevuld met 4 (of meer) keer per dag Brussel – Den Haag met splitsen/combineren in Rotterdam?
 - Het verminderen van het aantal Intercity's doordeweeks tussen Alkmaar en Amsterdam (in de tegenspitsrichting en het vervallen van Intercity's op zaterdag). Kan het geschrapte aantal ook tot een minimum worden beperkt zodat het verschil met hoogfrequent rijden wordt geminimaliseerd?
 - Het een uur eerder overgaan van de kwartierdienst naar een halfuurdienst van de Sprinter Uitgeest richting Amsterdam Centraal. Dit staat haaks op hetgeen wij vorig jaar hebben opgemerkt m.b.t. tot de bedieningsperiode van de 'spitstoevoegers'. Ook staat dit haaks op onze ambities de Zaanecorridor verder te ontwikkelen en te versterken (o.a. meer gemengd programma en meer woningen) en op onze gezamenlijke ambitie t.z.t. de Sprinterfrequentie op de Zaanecorridor juist te verhogen naar zes keer per uur. Ook heeft dit negatieve gevolgen voor de overstaprelatie Kennemerlijn – Zaanlijn. U geeft onder het kopje 'Maatwerk tussen Amsterdam Centraal en Den Helder' aan dat de late Sprinter dan eindigt in Alkmaar i.p.v. Heerhugowaard. Kunt u aangeven welke Sprinter u bedoelt met 'late'? En kunt u bevestigen dat de huidige laatste Sprinter Amsterdam Centraal (vertrek 01:26) – Heerhugowaard op maandag t/m vrijdag blijft rijden? Idem op zaterdag plus nog een latere Sprinter Amsterdam Centraal (vertrek 01:48) – Den Helder?

- U geeft onder 'Nog op te lossen knelpunten' aan dat de Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst (treinserie 5800) in beide richtingen mogelijk een 3 minuten langer stationnement krijgt op Amsterdam Sloterdijk. Gegeven de grote vervoersspanning tussen Schiphol en Amsterdam Centraal en de functie van voorgenomde Sprinterverbinding daarin zijn wij van mening dat een reistijdverlenging van deze verbinding zeer ongewenst is. De kans is groot dat de (veel) snellere Intercity Brussel (treinserie 9200) en de IC direct (treinserie 900 en 1000) tussen Amsterdam en Schiphol (nog) drukker worden wat de halteertijden van deze treinproducten op Schiphol doet toenemen en de punctualiteit mogelijk verslechteren. Een gevolg dat haaks staat op één van de maatregelen zoals genoemd in het *Verbeterprogramma Performance IC direct* (Onderzoek naar mogelijkheden om reizigers tussen Amsterdam en Schiphol met veel bagage te verleiden om voor Sprinters in plaats van de IC direct te kiezen). Ons inziens moet de inzet juist zijn het Sprinterproduct tussen Schiphol en Amsterdam Centraal in Dienstregeling 2018 nog aantrekkelijker (sneller en frequenter) te maken.
- Ook geeft u in dezelfde paragraaf aan dat de Intercity Schiphol – Amersfoort/Enschede (treinserie 1600 en 11600) mogelijk drie minuten later rijdt op het traject Duivendrecht – Hilversum. Kunnen wij hierdoor concluderen dat de reistijd tussen Schiphol en Amersfoort niet wijzigt en dat tussen Hilversum en Amersfoort geen wijzigingen optreden? Wij hebben vooralsnog het vermoeden dat mogelijke verschuiving vervelende gevolgen heeft voor de Gooilijn en negatief doorwerkt in de knoop Amersfoort. Voornoemde brengen wij ook graag in verband met de constatering dat de reistijd tussen Schiphol en Amersfoort van voorgenomde treinseries, ondanks alle extra infrastructuur rondom Amsterdam, in 2017 voor één richting (Schiphol naar Amersfoort) 1 minuut langer is geworden t.o.v. 2016 (NB in Amsterdam Zuid staat de Intercity maar liefst 3 minuten stil). Dit staat ons inziens haaks op hetgeen we met nieuwe infrastructuur beogen (sneller en makkelijker van deur tot deur reizen). Wat is uw visie hierop? Graag horen wij van u wat de mogelijkheden in 2018 zijn de reistijden tussen Schiphol en Amersfoort juist te verkorten t.o.v. Dienstregeling 2016.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons negatief advies ter harte neemt en nog een keer wilt onderzoeken of u hier verbeteringen door kunt voeren. Wij vernemen dit graag van u.

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 op korte termijn een bijdrage te kunnen leveren aan het verlichten van het transferprobleem op Schiphol, los van de MIRT-studie zoals die momenteel plaatsvindt.
- Hoewel de aansluiting van de Sprinters richting Amsterdam in de avonduren op station Breukelen beduidend gunstiger wordt mag ons inziens de overstaptijd nog verder worden verbeterd.
- Wij vragen aandacht voor de capaciteit per trein in relatie tot het vervoersaanbod. Meer treinen door frequentieverhoging klinkt mooi voor de reiziger, maar als dit kortere treinen zijn of treinen met minder capaciteit, dan schiet de reiziger hier onvoldoende mee op. Zeker in groeiemarkten als de Noordvleugel. Wij vragen nadrukkelijk uw aandacht dat u bij de treininzet rekening houdt met de vervoersvraag, inclusief reizigersgroei. Voort wijzen wij u erop dat dit aspect niet alleen de spitsuren betreft, maar dat dit capaciteitsaspect geldt voor avond, weekenden en vakantieperiodes: juist dan mag de reiziger van NS verwachten dat de beschikbare capaciteit ook wordt ingezet om een aantrekkelijk OV-product te bieden in onze regio, die ook buiten de gebruikelijke spitsuren een hoog treingebruik kent.
- Wij hebben met betrekking tot Dienstregeling 2017 om enkele verbeteringsuggesties gevraagd. Wij stellen het op prijs wanneer u bij navolgende dienstregelingen wederom op deze verbeteringen bestudeert, omdat zich wellicht weer nieuwe mogelijkheden voordoen. Het gaat bijvoorbeeld over het verbeteren van de reistijd van de sprinters tussen Utrecht en Gouda en de intercity tussen Utrecht en Leiden, de overstaptijd op station Baarn en het toevoegen van extra treincapaciteit op de verbinding Utrecht-Amersfoort-Harderwijk.
- Extra spits-Intercity's op de Kennemerlijn toe te voegen (aan de randen van de spits). Tijdens het BO Spoor Kennemerlijn (09-02-2017) heeft de regiodirecteur van NS aangegeven hiervoor binnen het concern gehoor te hebben gekregen en dat het toevoegen van spits-Intercity's op de Kennemerlijn op de lijst staat.
- Een deel van de in Leiden eindigende Sprinters (treinserie 3300) in de spits non-stop te verlengen tot Den Haag Centraal of HS om zodoende reizigers uit Amsterdam Lelylaan en andere Sprinterstations op de Schiphollijn, waaronder Hoofddorp, een snelle directe verbinding met Den Haag te geven. Tevens vergroot dit de vervoerscapaciteit tussen Leiden en Den Haag en wordt (deels) invulling gegeven aan de klachten gerelateerd aan de langere reistijd en vaker overstappen (Lelylaan – Leiden/Den Haag/Delft/Rotterdam). Met voorgenomde verlenging kan ten opzichte van de huidige situatie een reistijdbesparing van rond de 6-7 minuten worden gerealiseerd, waarmee de reistijd weer in de buurt komt van de 39 minuten zoals die in de

vorige dienstregeling (2016) tussen Lelystad en Den Haag Centraal (met overstap in Leiden) kon worden geboden. Andere oplossingsrichtingen zijn wat ons betreft ook het creëren van een goede, substantieel kortere overstap (zelfde perron of cross platform i.c.m. korte overstaptijd) op Schiphol of Leiden Centraal. Zeker wanneer de Intercity Brussel via de HSL gaan rijden zien wij daar kansen.

- De lange halteertijd in Leiden van de Sprinters over Leiden (treinserie 4600) heen fors te verkorten en bij voorkeur de situatie van Dienstregeling 2016 (snel doorrijden) te herstellen.
- U heeft in de uitwerking van dienstregeling 2017 capaciteit gereserveerd voor extra Intercity's tussen Almere en Amsterdam Centraal. NS en de regio monitoren de vervoersvraag op dit traject. In uw Adviesaanvraag Dienstregeling 2018 komt u niet terug op dit punt. Kunt u aangeven – ook in cijfers – hoe het hiermee staat? In hoeverre kan een 3e en 4e Intercity bijdragen aan het herstel van de Intercityverbinding Lelystad – Amsterdam Centraal? Er zijn over deze relatie veel klachten binnengekomen (extra overstappen) en tevens over verloren aansluitingen te Almere Centrum voor wat betreft de relatie Noord-NL – Lelystad en Amsterdam Centraal (met 15-30 minuten reistijdverlenging tot gevolg). Wij zien het inleggen van de 3e en 4e Intercity als een belangrijk middel om het aanbod voor reizigers te verbeteren, zodat zij makkelijker en robuuster kunnen reizen van deur tot deur. Door voorgenoemde 3e en 4e Intercity te combineren met meer wensen op de Flevo- en Hanzelijn ontstaan er ons inziens interessante koppelkansen. Wij denken bijvoorbeeld aan de volgende uitwerking:
 - Vier Intercity's per uur Amsterdam – Almere (treinserie 2600) waarvan twee keer per uur door als 'zonetrein' naar Zwolle met tussenstops te Almere Buiten – Lelystad – Dronten – Kampen Zuid (NB twee keer per uur keert de Intercity @ keerspoor Almere Centrum)
 - Inkorting Sprinter Schiphol – Sloterdijk– Amsterdam Centraal – Zwolle (treinserie 4600) tot Almere Oostvaarders
 - Doortrek Sprinter Utrecht – Almere naar Lelystad (treinserie 4900)

Met voorgenoemde wordt tevens invulling gegeven aan de hiervoor genoemde klachten en de klachten gerelateerd aan het wegvallen van de rechtstreekse verbinding tussen o.a. Almere Buiten en Utrecht.

- Grotere vervoerscapaciteit in te zetten tussen Hilversum – Amsterdam en Hilversum – Schiphol (Intercity).
- Grotere vervoerscapaciteit in te zetten tussen Utrecht en Hilversum (treinseries 5700 en 14900).
- Grotere vervoerscapaciteit in te zetten tussen Amsterdam, Haarlem en Uitgeest (Sprinter).
- Amsterdam Bijlmer ArenA op te nemen in het nachtnet (of dit tenminste te onderzoeken).
- Het realiseren van een nachtnet-aansluiting van en naar Utrecht op de nachttrein Amsterdam – Haarlem
- Tevens Almere en Lelystad op te nemen in het nachtnet te beginnen met één treincompositie als pendel (of dit tenminste te onderzoeken).
- Bij het (deels) herstellen van de overstap van Intercity's uit Haarlem op die van en naar Utrecht de overstaptijd ruim genoeg te maken.
- De Intercity Schagen – Amsterdam – Maastricht die in de brede spits van Alkmaar naar Schagen doorrijdt in de daluren tot Heerhugowaard door te rijden.
- In de ochtendspits nog één of enkele Intercity's Den Helder – Schagen e.v. in te leggen en in de avondspits nog één of enkele Intercity's van Schagen naar Den Helder door te laten rijden.

2 c Openstaande punten

Verder constateren wij een aantal (openstaande) punten die wij niet 1-op-1 kunnen beantwoorden op basis van uw Adviesaanvraag. Wij ontvangen graag antwoord c.q. meer informatie over de volgende punten:

- Overstap Amersfoort: de overstap van de Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst (treinserie 5800) op de Intercity Rotterdam – Groningen/Leeuwarden (treinseries 500 en 600) te Amersfoort blijkt in dienstregeling 2017 in de praktijk met enige regelmaat verloren te gaan. Kunt u voorgenoemde kwetsbare aansluiting bevestigen en kunt u aangeven welke maatregelen NS voor 2018 heeft voorzien om voorgenoemde overstap robuuster te maken? Ben u ook van mening dat er te Amersfoort een wisselverbinding ontbreekt tussen de vrije spoorkruising Amersfoort West en spoor 2 waardoor de effectiviteit van de dive-under onderbenut wordt?
- Sprinter Zaanlijn: er wordt met regelmaat geconstateerd dat de Sprinter Amsterdam – Uitgeest bij Wormerveer omkeert. Kunt u dit bevestigen, aangeven hoe vaak dit gebeurt en welke maatregelen u voor 2018 heeft voorzien om dit te allen tijde te voorkomen?
- Kunt u aangeven hoe u de marktvraag m.b.t. hoogfrequent rijden gaat monitoren en wat voor soort wijzigingen hieruit kunnen volgen, hoe een dergelijk wijzigingsproces er uit ziet en bij welke marktvraag u welke keuzes gaat maken?
- Wij vinden de verbindingsskwaliteit tussen economische topregio's en de betrouwbaarheid van het daarop ingezette treinmaterieel belangrijk. Dat geldt in het bijzonder voor de IC Berlijn, ofwel de verbinding

Amsterdam – Twente – Berlijn. Wij constateren dat een internationale treinreis vanuit onze regio naar Hannover een verder naar Berlijn erg lang duurt in vergelijking met de af te leggen afstand. Daarnaast is het treinmaterieel verouderd en vertoont het regelmatig gebreken wat de betrouwbaarheid niet ten goede komt. Wij hebben vernomen dat DB Fernverkehr in het recente verleden meerdere malen heeft aangegeven nieuw treinmaterieel in te zetten op deze verbinding. Helaas is daar tot op heden geen invulling aan gegeven. Kunt u aangeven wat de meest recente ontwikkelingen zijn en wat daarbij uw inzet richting DB Fernverkehr is met betrekking tot de IC Berlijn in relatie tot reistijd, betrouwbaarheid en de kwaliteit van het materieel? Verder wordt tijdens drukke periodes aan binnenlandse reizigers die van deze treinen gebruik maken, met enige regelmaat een negatief reisadvies gegeven, met tot een half uur reistijdverlies als mogelijk gevolg. Kunt u aangeven wat u gaat doen om deze situatie zo veel mogelijk te vermijden?

- Tot slot constateren wij in onze regio dat er een toenemend aantal reguliere inhalingen van Sprinters door Intercity's wordt opgenomen in de dienstregeling (bijvoorbeeld Weesp, Wormerveer, Almere Oostvaarders, Leiden). Dit fenomeen heeft slechte invloed op de tijdligging van de Sprinters, de reistijd en ook op de punctualiteit van met name Sprinterreizigers. Wat is uw visie hierop? Kunnen wij dit soort structurele inhalingen in de toekomst worden voorkomen of worden het er juist meer? En bent u ook van mening dat partiële viersporigheid i.c.m. "vliegende" inhalingen interessante denkrichtingen zijn het spoorstelsel robuuster én sneller te maken?



WESTFRIESLAND

1/2

CONTACTPERSOON V. Evers

TELEFOON 0229 252200

EMAIL v.evers@hoorn.nl

UW BRIEF VAN 31 jan. 2017 en 14 feb. 2017

ZAAKNUMMER 1414142

BIJLAGEN -

ONDERWERP Regionale reactie NS dienstregeling 2018

AAN

Landsdelige OV- en Spoortafel Noordvleugel

t.a.v. Gedeputeerde mw. Post

Postbus 3007

2001 DA HAARLEM

Hoorn, 9 maart 2017

Geachte mevrouw Post,

Op 31 januari 2017 heeft NS een Adviesaanvraag gedaan bij de MRA / OV- en Spoortafel over de treindienstregeling van 2018. Met de introductie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tussen Amsterdam en Eindhoven, verandert er structureel veel op het spoor ten noorden van Amsterdam. De zeven gemeenten in de regio Westfriesland hebben zich gebogen over de dienstregeling en komen tot de conclusie dat de veranderingen erg negatief uitpakken voor onze regio. Reden genoeg om voor ons aan de bel te trekken en een stevig geluid te laten horen. Wij verzoeken u als onze vertegenwoordiger om onze reactie in te brengen bij de MRA en de OV- en Spoortafel Noordvleugel en mee te nemen in het advies richting NS.

Negatieve gevolgen overheersen

Er is een aantal positieve aspecten verbonden aan de wijzigingen van de dienstregeling zoals de directe verbinding met Utrecht en verder en de vroegere treinen in het weekend naar Schiphol. Helaas overheersen de negatieve aspecten en vragen wij ons af of dit wel de voordelen in de Randstad rechtvaardigt. Door de vele halfuursdiensten zijn snelle, betrouwbare overstappen essentieel. In de Randstad, waar treinen minimaal elk kwartier rijden, zijn de overstappen over het algemeen geborgd. Maar in onze regio verslechteren de overstappen buiten de (beperkte) spitsuren door de voorgestelde wijzigingen. Een voorbeeld is de overstaptijd voor reizigers van de intercity uit de richting Enkhuizen op de sprinter richting Purmerend en Zaandam: deze neemt toe van 13 naar 26 minuten. Maar ook de overstap van Enkhuizen op de sprinter richting Alkmaar neemt toe van 4 naar minimaal 16 minuten. Dat konden we lezen in het addendum van de adviesaanvraag. Hierdoor worden reizigers buiten de spits en tegen de spitsrichting in enorm gedupeerd, waaronder scholieren en studenten die tussen Alkmaar en Westfriesland pendelen.

Aansluiten bus op trein onmogelijk

Bovenstaand zijn hoofdzakelijk de negatieve gevolgen op het spoor. Maar er zijn ook consequenties buiten het spoor merkbaar. De busvervoerders krijgen nu te maken met twee negatieve gevolgen: de treintijden wijzigen én er kan op minder treinen een aansluiting geboden worden. Dat laatste komt doordat de vetrektijden van de treinen naar Amsterdam en Alkmaar niet meer gelijk zijn. Dat maakt het voor busvervoerders onmogelijk om goede aansluitingen te bieden. Reizigers die gebruik maken van de bus als voor- of natransport worden hierdoor ook nog eens geraakt. Dit leidt niet alleen tot minder treinreizigers, maar ook tot minder busreizigers. Dit betekent dat de bereikbaarheid van kleine kernen en het voorzieningenniveau in Westfriesland verder onder druk komt te staan. Als concessieverlener van het busvervoer moet u dit ook aan het hart gaan.

Wijzigingen frustreren regionale ambities

Door de structurele verslechtering van de overstappen van trein op trein en bus op trein zijn wij van mening dat deze wijzigingen in de dienstregeling onacceptabel zijn als we kijken naar het volledige openbaar vervoersysteem. Hierdoor wordt het realiseren van onze ambities in het Pact van Westfriesland gefrustreerd. Denk daarbij aan het beter faciliteren van het onderwijs en het verbeteren van de bereikbaarheid om in de top 10 van de aantrekkelijkste regio's te geraken.

Gemeente Hoorn: gebruik keerspoor nog wel terecht?

De wijzigingen in de dienstregeling betekent een verslechtering voor de Westfriese reiziger. Eén van de belangrijkste argumenten om het keerspoor ten oosten van station Hoorn Kersenboogerd weer te gebruiken, was dat de Westfriese reiziger er op vooruit gaat. Wanneer de dienstregeling van 2018 zoals die nu voorligt ingaat, vervalt dat argument. De gemeente Hoorn vraagt zich dan ook af of het voordeel voor de reiziger nog wel opweegt tegen de overlast voor de bewoners langs het keerspoor.

Voorstel: knip in de Kennemerlijn op Alkmaar

Uiteraard willen we ook meedenken over oplossingen tot zover dat we dat kunnen. Wij denken bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om de Kennemerlijn op Alkmaar te 'knippen' waardoor de overstap op station Hoorn geborgd kan blijven. Eventueel kan de combinatie gezocht worden met het doortrekken van de intercity's van Alkmaar naar Heerhugowaard zodat de ruimte op station Alkmaar ontstaat om de sprinter van/naar Hoorn te keren. Hiermee wordt de overstap van/naar Alkmaar buiten de spits en in het weekend hersteld. Dat is wat ons betreft essentieel.

Voorstel: intercitystop Zaandam

Daarnaast denken wij aan een extra stop op station Zaandam voor de reguliere intercity Enkhuizen – Amsterdam – Eindhoven en verder. Wij zien daarbij de volgende voordelen:

- Nagenoeg geen langere reistijd voor reizigers naar Amsterdam door de versnelling van 1 tot 3 minuten.
- De wachttijd van de intercity op station Hoorn wordt verkort met 2 minuten (van 6 tot 8 naar 4 tot 6 minuten). Dat is prettiger voor de doorgaande reizigers.
- De reizigers naar Zaandam kunnen blijven zitten door de extra stop in Zaandam. De benadeelde groep reizigers wordt dus kleiner.
- Meer reismogelijkheden voor reizigers tussen Westfriesland en Zaanstad met betere overstapmogelijkheden in Zaandam op de overige intercity's en sprinters.

Concluderend

Zoals de dienstregeling voor 2018 en verder nu voorligt moeten wij concluderen dat dit onacceptabel is. Wij doen enkele voorstellen om het leed te verzachten. Daarbij zijn wij bereid om samen met u het gesprek met NS aan te gaan om deze voorstellen verder te doorgronden. En ook als er andere ideeën zijn vanuit NS of derden, staan we daar voor open. Echter, wij accepteren niet dat er geen verbeteringen plaatsvinden ten opzichte van het plan nu.

Samen met andere partijen pleiten wij in de MIRT verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn voor een betere en betrouwbare dienstregeling op het spoor. Dat doen we om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken als alternatief voor de auto. Er is al veel aandacht voor de problematiek op de A7 richting Amsterdam en door deze achteruitgang zal die problematiek alleen maar toenemen.

Wij gaan er van uit dat u ons advies meeneemt in de definitieve advisering richting NS.

Met vriendelijke groet,

Namens de Westfriese colleges,

Samir Bashara
Voorzitter VVRE Westfriesland