

## Advies

Hoewel wij blij zijn dat reizigers op meerdere trajecten straks weer vier keer per uur de trein kunnen nemen in plaats van elk half uur, constateren wij dat reizigers op een groot aantal trajecten nog steeds te maken gaan hebben met tot de helft minder treinen. Nu deze afschalingen langer duren, neemt het risico op het afhaken van reizigers toe. U beargumenteert deze afschalingen onder andere aan de hand van veranderingen in het reispatroon. Wij constateren echter dat de afschalingen niet in lijn zijn met dit veranderde reispatroon. Reizigersaantallen zijn juist op de rustige momenten weer in lijn met de periode voor corona, terwijl op die momenten juist treinen geschrapt blijven. Wij nemen daarom aan dat ook financiële argumenten een grote rol spelen.

Wij adviseren de dienstregeling op de nog steeds afgeschaalde trajecten zo spoedig mogelijk weer op te schalen.

Wij adviseren de lagere reizigersopbrengsten niet te vertalen in minder treinen maar te zoeken naar kostenbesparingen en in overleg te treden met het Rijk voor een exploitatiebijdrage

Wij adviseren u in het vervolg adviesaanvragen voor de dienstregeling weer te onderbouwen met cijfers die inzicht geven in de gevolgen voor reizigers.

## Reactie

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en zien we op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan voorheen en NS meer mogelijkheden heeft gekregen. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de plekken waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren.

NS heeft n de ambitie om trajecten waar in het weekend in dienstregeling 2023 uursdiensten zijn ontstaan te herstellen. Helaas is er onvoldoende personeel beschikbaar om dit te doen per start dienstregeling 2024. Wanneer in de loop van dienstregeling 2024 voldoende personeel beschikbaar is en het maakbaar is om treinen toe te voegen, is NS voornemens om op onderstaande trajecten te herstellen:

- Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert
- 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne
- Hoofddorp – Hoorn
- Utrecht Centraal – Baarn

Voor de huidige concessie is het huidige financiële kader leidend.

De effecten van opschalen in het hele land zijn lastig te kwantificeren, het is niet mogelijk om dat te verbijzonderen op een traject. NS achtte dit ook niet nodig of behulpzaam voor de huidige adviesprocedure.

Wij adviseren, indien er geen zicht is op en noodzaak tot opschaling van de tienminutentrein Arnhem Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal in de daluren en het weekend, uit te gaan van een kwartierdienst, zodat de treinen beter gespreid worden over het uur en de aansluiting op station Utrecht Centraal kan worden hersteld.

Een kwartierdienst en -ligging in de spits op de corridor Arnhem-Utrecht-Schiphol-Rotterdam is ongunstiger voor de reizigers (reistijd, aantal reismogelijkheden, zitplaatscapaciteit). De 10-minuten-dienst zorgt voor een betere spreiding van de reizigers over het uur. NS kiest er niet voor om in de daluren de Intercity's in een exacte kwartierligging te leggen omdat hiermee de vertrektijden wijzigen op verschillende momenten van de dag. Omdat de IC Arnhem-Rotterdam niet de gehele dag rijdt, is ervoor gekozen om deze IC niet meer in Veenendaal De Klomp te laten stoppen. De gehele dag stopt de IC Nijmegen - Schiphol (3100) in Veenendaal De Klomp. In tegenstelling tot uw aanname zijn er nog steeds vier reismogelijkheden per uur tussen Arnhem Centraal en Amsterdam Centraal, namelijk twee keer rechtstreeks (serie 300) en twee keer met overstap (serie 3100 en 800). Op vrijdag is het vanwege de lagere reizigersaantallen wel mogelijk om de IC's de gehele dag in een kwartiersinterval te rijden.

Op een aantal trajecten rijdt u op vrijdag zelfs minder treinen dan in het weekend. Dit laatste vinden wij niet goed uit te leggen aan reizigers. Uw dienstverlening zakt hiermee onder het acceptabele niveau. Dit kan ertoe leiden dat meer reizigers ervoor kiezen op andere dagen te werken. Hiermee bereikt u mogelijk dat reizigers zich slechter spreiden over de week. Dit is precies het tegenovergestelde van wat u wilt. Uit het Dashboard van Translink blijkt overigens dat het aantal reizigers op vrijdag niet ver afwijkt van het niveau op maandag en woensdag. Ten opzichte van het weekend ligt het aantal reizigers nog 50% hoger. De vrijdag is dan wellicht de rustigste werkdag, maar de vrijdag betitelen als een weekenddag is echter ook onjuist.

Het reisgedrag van treinreizigers is blijvend veranderd. Doordeweeks reizen structureel minder forenzen met de trein. De dinsdagen en donderdagen zijn daarentegen - zeker in de spits - relatief druk. Veel forenzen kiezen er juist dan voor om naar werk te gaan. De reizigersvraag op vrijdag is significant lager dan op de andere werkdagen maar kent ook andere vervoersstromen (zoals studenten die naar huis gaan). NS speelt hier - gezien de beschikbare middelen en de reizigersvraag - op in. We verwachten dat de beschikbare geboden capaciteit ruim voldoende is voor de reizigersvraag en verwachten niet dat dit spreiding zal belemmeren. Uiteraard monitoren we het reisgedrag continu.

Wij adviseren op vrijdag tenminste het aantal treinen te rijden als op zaterdag en daarom de Intercity's Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2800), Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 2000) en Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal (treinserie 2100) op vrijdag ook te rijden tussen 7 en 15 uur. Wij adviseren om dezelfde reden de Sprinter Amsterdam Centraal – Hoofddorp (treinserie 5800) ook op vrijdag in spits en daluren en op maandag t/m donderdag in de daluren overdag te rijden.

Op vrijdagochtend blijft het aantal treinreizigers significant achter vergeleken met andere dagen en tijdsblokken. We hebben er daarom voor gekozen om de betreffende treinseries op vrijdag later op te starten. Voor het traject Amsterdam - Hoofddorp verwacht NS in Dienstregeling 2024 voldoende capaciteit in de daluren en op vrijdag.

Wij adviseren ter stimulering van reizigersspreiding de dalurenkorting per 2024 ook te laten gelden op vrijdag tijdens de spitsuren.

NS heeft naar aanleiding van uw advies de situatie op vrijdag geanalyseerd. Vrijdag is een veel rustigere werkdag dan maandag tot en met donderdag, maar kent nog steeds een ochtend- en een avondspits die waarbij het aantal reizigers significant hoger ligt dan in het weekend. NS rijdt dan ook op vrijdag meer treinen dan op een weekenddag, zo wordt de dienstregeling op vrijdagochtend veel eerder opgestart dan op zaterdag. Gegeven deze analyse en de negatieve financiële effecten kiest NS er voor om de dalkorting niet op de hele vrijdag te introduceren. Overigens is het goed mogelijk dat reizigers het reizen op vrijdag ochtend juist aantrekkelijk vinden dan op een andere werkdag omdat de zitplaatskans groter is (want het is dan minder druk).

Wij adviseren u de bakkennorm aan te passen en op rustige trajecten éénmansbediening in te voeren, zodat er minder conducteurs nodig zijn per trein en u het volume van uw aanbod versnelt en extra kunt verhogen. Indien u dit advies niet overneemt vragen wij u nogmaals dit te onderbouwen aan de hand van de normen van collega vervoerders in binnen- en buitenland en te onderbouwen wat die veiligheidsrisico's inhouden.

Voor Dienstregeling 2024 is de beschikbaarheid van machinisten leidend. Uw advies heeft daarom geen effect op het aantal treinen dat gereden kan worden.

Wij adviseren u vanaf start dienstregeling 2024 de volgende Sprinterdiensten ook 's avonds en in het weekend elk half uur te rijden: Tilburg Universiteit – Eindhoven Centraal – Weert, 's-Hertogenbosch – Eindhoven Centraal – Deurne, Hoofddorp – Hoorn en Utrecht Centraal – Baarn.

In de adviesaanvraag hebben wij reeds aangegeven dat het onze ambitie is zodra het mogelijk is deze halfuurdiensten vaker 's avonds en 's zaterdags te gaan rijden. Voor zondag is de reizigersvraag op de trajectdelen Eindhoven-Weert en Eindhoven-Deurne dusdanig dat we daar op zondag de uurdienst willen blijven continueren.

Wij adviseren in 2024 een einde te maken aan uursdiensten door ook op de volgende trajecten de frequentie in avonduren en/of het weekend van Sprinters te verhogen naar twee keer per uur: Zutphen – Arnhem Centraal, Leeuwarden – Zwolle, Zwolle – Lelystad Centrum, Apeldoorn – Almelo, Alkmaar – Hoorn en Roosendaal – Dordrecht

De reizigersvraag op de door u genoemde Sprinterdiensten is in de avonduren en/of het weekend dusdanig dat een frequentieverhoging (maatschappelijk) niet rendabel is. Bovendien voldoen de treindiensten aan de minimale eisen van de lopende concessie. NS wil dan ook in 2024 de uurdiensten op de door u genoemde Sprinterdiensten blijven continueren.

Wij adviseren, bij de verdere opschaling van de dienstregeling, na de opschaling van de uurdiensten prioriteit te geven aan frequentieverhogingen die bijdragen aan reistijdverkorting zoals de Intercity Alkmaar – Haarlem (treinserie 3400) en de Sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal (treinserie 15600).

We zien in de spits de reizigersvraag significant achterblijft. Zoals aangegeven in de adviesaanvraag is NS voornemens om de genoemde uurdiensten als eerste te willen herstellen naar halfuurdiensten.

Waar u op veel trajecten de kwartierdiensten voor de Intercity's herstelt op maandag t/m donderdag, doet u dit niet voor de Sprinters. Dit betekent dat op veel trajecten in de Randstad reizigers langere wachttijden houden. Ook spreiden reizigers zich slechter over de Intercity's, omdat niet elke Intercity aansluiting biedt op een Sprinter. Hoewel u geen cijfers geeft en wij dit daardoor niet kunnen toetsen, is onze indruk dat op meerdere verbindingen in de Randstad een halfuurfrequentie in de daluren niet aansluit bij de hogere vervoervraag. Zo bereiken ons signalen dat reizigers op de stations Zaanse Schans en Koog aan de Zaan al meerdere keren achter moesten blijven omdat er onvoldoende ruimte was in de Sprinters die nog wel reden. In dit sterk verstedelijkte gebied is een halfuursfrequentie te laag, zeker in vergelijking met de hoge metrofrequenties die op vergelijkbare trajecten elders in de metropoolregio worden aangeboden.

NS doet dit ook voor Sprinters, waar de reizigersvraag is. Zo herstel NS de kwartierdienst van de Sprinters tussen Arnhem en Nijmegen. Op basis van de reizigersprognoses plant NS de materieelinzet. Deze prognoses voorzien op dit moment geen knelpunten op het door u genoemde traject. Wel kan het voorkomen dat in de uitvoering treinen niet volledig conform plan rijden en daardoor reizigers te maken krijgen met extra drukte, zoals mogelijk op de stations Zaanse Schans en Koog aan de Zaan het geval is geweest. NS monitort actief de drukte in treinen.

Wij adviseren u gezien de vervoervraag de kwartierdiensten van Sprinters in de Randstad spoedig te herstellen op de verbindingen Uitgeest-Driebergen (daluren, treinserie 7400), Amsterdam Centraal-Schiphol Airport (daluren, treinserie 5800), Rotterdam-Gouda Goverwelle (spits, treinserie 7700) en Den Haag Centraal-Gouda Goverwelle (daluren, treinserie 6800). Indien hiervoor bij aanvang van het dienstregelingsjaar nog onvoldoende personeel beschikbaar is, adviseren wij u de spits op deze trajecten te verbreden en daarbuiten langere treinen in te zetten.

NS heeft zich op deze trajecten gefocust op het rijden en versterken van de basistreinen, en waar mogelijk en wenselijk het toevoegen van de 3e en 4e trein per uur. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de plekken waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren.

Wij adviseren negatief op de frequentieverlaging van de Intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal (treinserie 800) op vrijdag. Wij adviseren een arrangement te ontwikkelen om bezoekers van de Kaasmarkt in Alkmaar te verleiden te kiezen voor de trein.

Station Alkmaar heeft in de nieuwe dienstregeling op werkdagen elk kwartier een Intercity van en naar Amsterdam Centraal, elk half uur een Intercity van en naar Den Helder en elk half uur een Sprinter die vanuit Hoorn via Alkmaar naar Amsterdam Centraal rijdt. Op vrijdag zal de derde en vierde Intercity per uur tussen Alkmaar en Amsterdam vanaf de middag worden opgestart. NS is dit voornemens gezien de beschikbare middelen (zoals voldoende personeel) die NS heeft. Er is op dat moment voldoende capaciteit beschikbaar in de andere treinen (bijvoorbeeld de Intercity Amsterdam - Den Helder). Op vrijdag in de ochtend op het drukste uur rijden wel 4 Intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam. Voor het afstemmen van trein en bus hebben wij contact met regionale busvervoerders. NS heeft reeds i.s.m. betrokken organisaties arrangementen ontwikkeld voor ondermeer de Kaasmarkt in Alkmaar en het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.

Wij adviseren de dienstregeling op de HSL-Zuid zo spoedig mogelijk uit te breiden en in ieder geval in september meer dan de nu voorgenomen treinen toe te voegen. Dit geldt ook voor het weekend. Wij adviseren bij het toevoegen van treinen tussen Breda en Rotterdam de zitplaatscapaciteit in de andere richting tussen Amsterdam en Rotterdam niet te verlagen

Met het toevoegen van spitsritten in september 2023 verwachten wij voldoende capaciteit op de HSL-route Breda-Rotterdam aan te bieden. Vanaf december 2023 komen daar dus ook buiten de spits structureel ritten bij. Met deze toevoegingen hebben wij de totale capaciteit op deze route in bestaande en deze nieuwe treinen geoptimaliseerd. Zolang deze capaciteit aan onze inzetnormen voldoet is niet uit te sluiten dat vanuit optimalisatie een bestaande trein kleiner wordt gereden.

Wij adviseren rit 1530 wel te rijden tussen Deventer en Amersfoort Centraal.

NS neemt uw advies over en zal rit 1527 en 1530 rijden, zo snel mogelijk in Dienstregeling 2024 als mogelijk onder voorbehoud van maakbaarheid.

Wij adviseren de afschaling van de Sprinter Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders niet door te voeren en de Intercity Lelystad Centrum – Schiphol Airport zo spoedig mogelijk weer op te schalen, te beginnen met de spits op vrijdag.

Op vrijdagochtend blijft het aantal treinreizigers significant achter vergeleken met andere dagen en tijdsblokken. We hebben er daarom initieel voor gekozen om de betreffende treinserie niet te rijden. Echter zien wij in een nadere analyse dat het mogelijk is om in de ochtend drie treinen en in de avond drie treinen in de spitsrichting te rijden, die ook wenselijk zijn voor de reizigersvraag (onder voorbehoud van maakbaarheid).

Wij adviseren de Intercity Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal elk uur te laten doorrijden naar Heerlen

Het splitsen/combineren te Eindhoven van de IC uit Enkhuizen in een deel naar Maastricht en een deel naar Heerlen betekent dat deze treinserie tussen Enkhuizen en Eindhoven altijd met minimaal twee stellen VIRM moet rijden. Dit is niet op alle momenten van de dag noodzakelijk. NS heeft hier een afweging gemaakt tussen exploitatiekosten en rechtstreekse bediening van Heerlen.

De eerste en tweede Intercity Amsterdam Centraal – Enkhuizen vertrekt op zaterdag vanaf Utrecht Centraal (treinnummers 2916 en 2918). In de tabel staan deze nu niet gespecificeerd tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal. Wij gaan ervan uit dat dit een fout is.

Dit is geen fout. Beide treinen bevatten een beperkt aantal reizigers gezien de beschikbare middelen. Reizigers kunnen met de overige Intercity's naar Amsterdam Centraal reizen en daar overstappen richting Enkhuizen.

Wij adviseren de ritten 3015 en 3017 op zaterdag tussen Arnhem Centraal en Nijmegen en ritten 3074 en 3078 tussen Alkmaar en Den Helder op alle dagen niet af te schalen.

De reizigersvraag van de 3015 en 3017 is op zaterdag en zondag dusdanig dat die treinen niet nodig zijn. Reizigers kunnen gebruik maken van de Sprinter die enkele minuten erna rijdt vanuit Arnhem Centraal naar Nijmegen. Vandaar ook de extra toegevoegde Sprinter. Ook kunnen reizigers gebruik maken van de Intercity-serie 3600. De reizigersvraag voor de 3074 en 3078 tussen Alkmaar en Den Helder is dusdanig dat deze treinen niet nodig zijn. Dit is reeds in de capaciteitsaanvraag in februari opgenomen. Dit is in de adviesaanvraag over de daadwerkelijke dienstregeling niet expliciet toegelicht.

Wij adviseren op vrijdag de frequentie van de Sprinters te handhaven op vier keer per uur door één Sprinter van treinserie 3300 een station over te laten slaan of door een andere Sprinterserie welke nu eindigt op Hoofddorp door te laten rijden naar Leiden Centraal in plaats van treinserie 3300.

Door de verschuiving van de dienstregeling op vrijdag is het niet meer mogelijk om de Sprinter 3300 te rijden tussen Hoofddorp en Schiphol. Het ene halfuur vanwege de IC Brussel, het andere halfuur vanwege de openingstijden van de Ringvaartbrug. Het overslaan van een station maakt het ook niet mogelijk om Sprinter 3300 te rijden.

<p>Wij adviseren de volgende ritten van de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Schiphol Airport te versnellen: 3331/3352 op alle dagen en 3327/3329/3331/3352/3354/3356 op vrijdag.</p>	<p>Alle ritten van de Sprinter-serie 3300 zijn versneld op de momenten dat Intercity 4500 niet rijdt.</p>
<p>Wij adviseren rit 3362 op vrijdag net als in Dienstregeling 2023 te rijden naar Hoorn Kersenboogerd in plaats van Hoorn.</p>	<p>NS neemt uw advies over en rijdt rit 3362 op vrijdag door naar Hoorn Kerenboogerd, zo snel als mogelijk in Dienstregeling 2024 onder voorbehoud van maakbaarheid.</p>
<p>Wij adviseren de leegmaterieelritten Haarlem – Zandvoort aan Zee 5423 op maandag t/m vrijdag en 5435 op zondag open te stellen voor reizigers.</p>	<p>De bezetting van Sprinter 5425 is dusdanig laag, dat NS verwacht dat er geen tot nauwelijks reizigers zullen zitten in een Sprinter die een half uur eerder vertrekt. NS neemt dit advies daarom niet over. NS neemt wel uw advies over om Sprinter 5435 open te stellen voor reizigers op zondag tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee (onder voorbehoud van maakbaarheid).</p>
<p>Wij adviseren conform dienstregeling 2023 de één na laatste en de laatste Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee (rit 5497 en 5499) alle dagen te rijden op het hele traject en de één na laatste Sprinter Zandvoort aan Zee – Haarlem (rit 5480) ook op vrijdag en zaterdag te rijden en deze ritten dus niet te schrappen. Wij adviseren de laatste rit Zandvoort aan Zee – Haarlem (rit 5482) op zondag t/m donderdag ook open te stellen voor reizigers in plaats van de huidige leegmaterieel rit.</p>	<p>Naar aanleiding van uw advies rijdt NS Sprinter 5487 op maandag tot en met donderdag van Amsterdam Centraal (vertrektijd 23:41) naar Zandvoort aan Zee, hiermee stelt NS dus de trein open tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee voor reizigers (onder voorbehoud van maakbaarheid). Uw andere advies neemt NS niet over vanwege onvoldoende reizigersvraag.</p>
<p>Wij adviseren zolang u de halfuurdienst niet herstelt de volgende Sprinters Baarn – Utrecht Centraal v.v. te versnellen: 5525/5528 op zaterdag en 5532/5536/5540/5545/5549/5553/5557/5561/5565/5569/5573 op zaterdag en zondag.</p>	<p>Alle Sprinters zijn versneld als er een uurdienst rijdt tussen Baarn en Utrecht Centraal.</p>
<p>Wij adviseren in weekenden een doorgaande Sprinter Den Haag Centraal – Roosendaal te rijden.</p>	<p>Hoewel in de vakantie maanden een doorkoppeling-zonder-overdimensionering wellicht mogelijk is binnen de randvoorwaarden materieel- en personeelsinzet, geldt dat niet in de drukke perioden vanaf het najaar. Wij streven er naar onze reizigers een duidelijk en consistent product aan te bieden. Een doorgaande treindienst in bijvoorbeeld mei-juni-juli en een geknipte treindienst de rest van het jaar veroorzaakt mogelijk verwarring - en is ook niet goed verdedigbaar omdat juist op de momenten dat er zeer weinig reizigers zijn (de stoptrein Dordrecht-Roosendaal heeft een zeer groot aandeel scholieren) een beter product zou worden geboden, en als er wel meer marktvraag is het product alsnog geknipt wordt. Overigens is niet uit te sluiten dat vanuit operationele redenen tijdelijk wel een dergelijk treindienst ontstaat.</p>
<p>Wij adviseren Sprinter 6164 op maandag t/m vrijdag te laten rijden. Indien deze Sprinter verval adviseer wij u de snelle Intercity 2364 te vervangen door een stoppende Intercity 2264.</p>	<p>Door een administratieve hernummering is trein 6164 (vertrektijd 21:08 vanuit Roosendaal naar Vlissingen) per abuis uit de aan u geleverde specificaties gevallen. Deze trein blijft in 2024 gewoon rijden, het aantal treinen/stationsbedieningen in 2024 is gelijk aan 2023. NS voldoet aan de afspraken in het programma "Wind in de Zeilen".</p>

Wij adviseren de geschrapte ritten van de Sprinter Haarlem – Leiden Centraal te handhaven. Het betreft tussen Haarlem en Leiden Centraal op zaterdag ritten 6312 en 6327, op zondag ritten 6312/6316/6320/6331/6335 en op alle dagen ritten 6374/6378/6389/6393/6397. Het betreft tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal op werkdagen ritten 6306/6362/6377. Indien u dit advies niet overneemt, adviseren wij u de Intercity Haarlem – Leiden Centraal (treinserie 2200) op de momenten dat de Sprinter niet rijdt extra te laten stoppen op Hillegom en Voorhout zodat deze stations twee keer per uur bediend blijven worden. U kunt daarbij de halfuurdienst van de Sprinter langer bieden door 's ochtends de eerste en 's avonds de laatste geplande rit van de Sprinter in de uurfrequentie ook te vervangen door de Intercity.

De Sprinter tussen Haarlem en Leiden Centraal rijdt grotendeels een halfuurdienst, op enkele rustige momenten na. Er zitten op de momenten dat dit speelt dat er gemiddeld twee tot vier keer zoveel reizigers in de Intercity reizen dan in de Sprinter, met uitschieters tot tien keer zoveel reizigers. Door de Intercity te laten stoppen op de stations Voorhout en Hillegom, benadelen we veel meer reizigers met extra reistijd dan de reizigers die hiervan profiteren.

Daarnaast passen deze twee extra stops niet in de dienstregeling. In tegenstelling tot uw aanname is de speling tussen Amsterdam Centraal en Leiden Centraal zeer minimaal. De kering in Amsterdam Centraal is niet lang genoeg om de extra rijtijd te kunnen incasseren. Een aanpassing rond Leiden is ook niet mogelijk. Een (licht) latere aankomst op Leiden Centraal betekent hinder voor de Intercity's vanuit Schiphol Airport richting Den Haag Centraal. Dit levert een aantal problemen op. Zo komt de cross-platformaansluiting tussen de Intercity's in Leiden Centraal (volledige knoop) onder druk te staan. Dit vindt NS ongewenst voor reizigers. Ook wordt de reistijd verlengd voor het traject Schiphol Airport (en verder) - Den Haag Centraal. Dit vindt NS ook ongewenst voor reizigers. Ten slotte betekent dit ook een extra compositie als gevolg van een lange kering in Den Haag Centraal. Dit is extra complicerend gezien de werkzaamheden rond Den Haag Centraal waardoor dit sowieso niet kan.

NS neemt uw advies daarom niet over.

Wij adviseren ook op vrijdag t/m zondag een doorgaande Sprinter Weert – Tilburg Universiteit te rijden en de halfuurdienst op deze dagen en in avonduren spoedig te herstellen.

Het zal waarschijnlijk 1x per 2 uur mogelijk zijn om een doorgaande rit aan te bieden. We kiezen ervoor om de doorgaande rit helemaal niet aan te bieden op vrij/zo om de spooropstelling en dienstregeling op Eindhoven voorspelbaar en robuust te houden. De benoemde gewijzigde spooropstelling waar naar verwezen wordt herkennen wij niet.

Wij adviseren rit 7417 ook te rijden tussen Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.

NS neemt uw advies over en zal rit 7417 open stellen voor reizigers, zo snel als mogelijk in Dienstregeling 2024 onder voorbehoud van maakbaarheid.

Wij adviseren u, zodra de hoeveelheid beschikbaar personeel dit toelaat, in plaats van een losse spitsprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal (treinserie 15600) in te voegen, dit in te vullen door middel van een intercity Harderwijk – Utrecht Centraal – Den Haag Centraal (treinserie 2000).

De paden tussen de treinseries 2000 en 15600 sluiten maar in één richting aan. Het in één richting doorkoppelen is logistiek niet mogelijk. In beide richtingen doorkoppelen inclusief een lange haltering op station Amersfoort is niet gewenst vanuit capaciteitsoogpunt, personeelsinzet, materieelinzet. Het positieve effect voor reizigers is ook beperkt omdat zij naar verwachting vanuit Harderwijk naar Utrecht overstappen in plaats van lang in de trein blijven zitten. Daarom neemt NS uw advies niet over.

Wij vernemen graag wat het onderzoek naar versnelling van de Intercity's Groningen – Zwolle heeft opgeleverd. Wij adviseren u een Sprinter toe te voegen tussen Zwolle en Groningen (rit 8120 op zaterdag en 8122 op zondag) nu u de gelijktijdig rijdende Intercity hebt versneld.

Het blijkt dat er in de eerder gedeelde dienstregelingstabellen nog wat onduidelijkheden zijn geslopen. NS heeft uiteraard geen Intercity's versneld zonder daarvoor een extra Sprinter in te leggen. Intercity 520 rijdt maandag t/m vrijdag volgens het snelle patroon tussen Groningen en Zwolle (rijdt nu stoppend) i.c.m. Sprinter 8120, op zaterdag stoppend tussen Groningen en Zwolle en Intercity 524 rijdt op zaterdag volgens het snelle patroon tussen Groningen en Zwolle (rijdt nu stoppend) i.c.m. met Sprinter 8124 en op zondag stoppend tussen Groningen en Zwolle. Wat betreft het onderzoek naar het versnellen van de laatste stoppende Intercity's tussen Groningen en Zwolle heeft NS geconcludeerd dat NS voor Dienstregeling 2024 al diverse Intercity's gaat versnellen met daarbij het toevoegen van extra Sprinters. Dit is dus al een verbetering voor de reizigers. NS ziet voor Dienstregeling 2024 nu geen reden om nóg meer Intercity's te versnellen.