



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS
Directeur Stakeholder- en Concessiemanagement
Jacco van der Tak
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon	Doorkiesnummer
A. Frerichs	-
Datum	Bijlage(n)
10 maart 2019	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
Locov 2020-48787	CC/PA/TD-869
Onderwerp	
Advies dienstregeling 2021	

Geachte heer Van der Tak,

In uw brief van 28 januari 2020¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de dienstregelingswijzigingen die NS voornemens is door te voeren per 13 december 2020 ("Dienstregeling 2021"). Wij gaan graag in op uw verzoek en volgen hierbij de volgorde in uw adviesaanvraag. Aan het einde van het advies geven wij u ook graag wensen van onze kant mee. Wij adviseren positief op de onderdelen van uw adviesaanvraag waarop niet is ingegaan.

Kortere overstap in Baarn (paragraaf 2.1)

Wij adviseren positief over uw voorstel om in één richting te komen tot een kortere overstap in Baarn, 's ochtends van Soest richting Amsterdam en 's middags van Amsterdam richting Soest. U volgt daarmee een voorstel van onze kant. Het voordeel van bijna een half uur voor de overstappende reizigers weegt voor ons zwaarder dan de twee tot drie minuten extra reistijd voor reizigers die verder moeten reizen dan station Soest. En ook het feit dat de dienstregeling 's ochtends anders zal zijn dan 's middags en 's avonds. Wij waarderen dat u alle stakeholders hebt betrokken bij het maken van deze keuze.

Voor de toekomst blijft uiteraard onze wens dat de aansluiting in beide richtingen wordt geboden. Dit vraagt echter een andere opzet van de dienstregeling op het traject

¹ CC/PA/TD-869 adviesaanvraag dienstregeling 2021

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

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

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

Amersfoort – Hilversum e.v. of het creëren van een passeermogelijkheid op of nabij station Soestdijk.

Kortere overstap in Tiel (paragraaf 2.2)

Wij adviseren positief over uw voorstel om de bestemming van de Sprinters Utrecht Centraal-Geldermalsen per medio 2020 om te wisselen om zo de overstaptijd in Tiel 12 tot 14 minuten te verkorten. Hierdoor profiteren ook veel reizigers uit de Sprinter Geldermalsen - 's-Hertogenbosch van betere overstapmogelijkheden op het laatstgenoemde station. Deze verbeteringen wegen in onze ogen op tegen de extra reistijd van één tot drie minuten voor reizigers tussen Tiel en Utrecht (afhankelijk van de richting). Wel zien wij de lange haltering op Geldermalsen als een tijdelijke oplossing. Wij adviseren u in de capaciteitsaanvraag wel een snel pad richting Utrecht aan te vragen, zodat ProRail over kan gaan tot een overbelastverklaring.

Ook willen wij u wijzen op het belang van het tijdig vertrekken van de Sprinter Woerden – Geldermalsen vanuit Woerden voor de punctualiteit van de treinen op de A2 corridor. Nu deze Sprinter gaat doorrijden naar 's-Hertogenbosch neemt dit belang toe. In ons advies over wijzigingsblad april 2020 (Locov 2020-36531 wijzigingen dienstregeling april 2020) hebben wij u, gezien de lage vertrekpunctualiteit uit Woerden, geadviseerd maatregelen te nemen. Indien deze maatregelen onvoldoende effect hebben, adviseren wij u de door u ingevoerde korte kering bij Woerden Molenvliet weer om te zetten in een lange kering.

Door het wisselen van de eindbestemming verschuift de aanvang en einde van de dienstregeling voor Tiel en 's-Hertogenbosch ongeveer een kwartier. Om te voorkomen dat de eerste trein te laat of de laatste trein te vroeg rijdt, voegt u volgens de adviesaanvraag enkele treinen per relatie per dag toe. Wij zien dit echter maar gedeeltelijk terug in de specificatie. Doordeweeks rijdt de eerste en laatste trein vanuit Tiel vroeger en vanuit 's-Hertogenbosch later. Hierdoor is er sprake van een verschuiving en rijdt er geen extra trein. Vanuit Tiel rijdt op vrijdag en zaterdag een trein minder naar Geldermalsen. Op alle dagen rijdt een trein extra naar 's-Hertogenbosch en op zaterdag een trein extra vanaf 's-Hertogenbosch.

Reizigers zullen in het weekend een kwartier eerder moeten vertrekken om de laatste trein naar Tiel te halen. De eerste trein vanuit Tiel vertrekt in het weekend 's ochtends ruim een kwartier later. Wij adviseren u daarom te onderzoeken of op de dagen dat geen onderhoudsrooster geldt een late trein kan worden toegevoegd vanuit Utrecht naar Tiel en bij voldoende vervoervraag in het weekend een vroege trein vanuit Tiel naar Utrecht. De laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar 's-Hertogenbosch komt in Dienstregeling 2020 aan om 1.16 uur en biedt dan aansluiting op de nachttrein naar Eindhoven (treinnummer 21455) in de nacht vrijdag/zaterdag en zaterdag/zondag. In Dienstregeling 2021 komt de laatste Sprinter aan om 1.26 uur in 's-Hertogenbosch (treinnummer 6091) terwijl op hetzelfde moment de nachttrein naar Eindhoven vertrekt. Wij vermoeden dat dit

een fout is in de specificatie aangezien de nachttrein naar Eindhoven vanaf Geldermalsen achter de Sprinter aanrijdt. Wij adviseren u de aansluiting op 's-Hertogenbosch te behouden.

U stelt dat tussen 's-Hertogenbosch en Gorinchem de overstap op Geldermalsen circa elf minuten korter wordt. Dit geldt echter voor de omgekeerde richting. Van 's-Hertogenbosch naar Gorinchem wordt de reistijd juist langer. Wij adviseren u dit goed te communiceren bij de presentatie van de dienstregeling.

Frequentieverhoging Nijmegen – 's-Hertogenbosch op zondag (paragraaf 2.3)

Wij adviseren positief over uw voorstel om de frequentie van de Sprinter Nijmegen-'s-Hertogenbosch op zondag te verdubbelen. Wij zijn verheugd dat u hiermee ons advies van vorig jaar opvolgt (Locov 2019-54422 Advies dienstregeling 2020). Naar onze mening zou ieder station in Nederland op elke dag van de week tenminste twee treinen per uur, per richting, moeten hebben.

De eerste Sprinter van Dordrecht naar Breda rijdt op zondag, net als in de huidige dienstregeling, om 6:58 uur vanuit Dordrecht (treinnummer 6620). Nieuw is dat deze Sprinter ook rijdt tussen 's-Hertogenbosch (vertrek 8:02 uur) en Nijmegen. Op het tussenliggende traject Breda – 's-Hertogenbosch rijdt deze Sprinter echter niet. Wij adviseren u deze trein ook te rijden op dit traject zodat vanuit Dordrecht en Breda alle bestemmingen tussen Breda en Nijmegen vroeger kunnen worden bereikt.

Reistijdverkorting Intercity Berlijn (paragraaf 3.1)

Wij adviseren positief over de reistijdverkorting voor de Intercity Berlijn, al blijft deze reistijdverkorting nog beperkt tot 10 minuten en geldt deze slechts voor enkele treinen. Wij ondersteunen uw wens om alle treinen van de IC Berlijn te versnellen en uw voornemen dit op te nemen in de capaciteitsaanvraag.

Wij betreuren het dat de versnelling ten koste gaat van de overstap van de Sprinter uit Almere (serie 4300) op de Sprinter naar Amsterdam Centraal (serie 15800) en visa versa. Wij verwachten verraste reizigers, omdat de rest van de dag deze aansluiting wel wordt geboden. Wij adviseren u reizigers hierop te attenderen.

Het bevreemdt ons dat de A1 corridor nog niet overbelast is verklaard. Dit gezien het conflict met goederenpaden, de gevolgen voor de aansluitingen in Weesp en dat met de nu voorgestelde plannen alle rek uit de dienstregeling is. Wij adviseren u de capaciteitsaanvraag zo uit te werken dat ProRail over moet gaan tot een overbelastverklaring. Wij adviseren u tevens om samen met uw collega vervoerders en ProRail te zoeken naar mogelijke maatregelen om de capaciteit op deze corridor te vergroten en de robuustheid te verbeteren.

Wij zien uit naar verdere versnelling van de Intercity Berlijn waar Rijk en regio samen met u momenteel onderzoek naar doen (versnelling met circa een half uur in 2024). Wij hopen dat besluitvorming over benodigde infrastructurele aanpassingen spoedig plaatsvindt, zodat deze versnelling daadwerkelijk in 2024 kan worden gerealiseerd.

Nachttreinverbinding Amsterdam-Wenen/Innsbruck (paragraaf 3.2)

Wij adviseren positief over de komst van de Nightjet naar Wenen en Innsbruck. Hiermee komt er tevens een extra late verbinding naar Keulen. Een verbinden die wij zeer verwelkomen. Al enkele jaren groeit het aantal reizigers tussen Amsterdam en het Ruhrgebied immers fors. Het aantal treinen op deze verbinding is echter gelijk gebleven met zeven ICE's per dag. Eerder had u plannen om het aantal treinen op het traject Amsterdam-Keulen uit te breiden tot een uurdienst. U gaf aan dit te willen invoeren, zodra het derde spoor Zevenaar-Oberhausen gerealiseerd was. Inmiddels is afronding van dit project opgeschoven van 2022 naar 2026 of later en heeft u dit plan, volgens recente berichten, voor de korte termijn losgelaten².

Gezien de forse reizigersgroei en het belang om de trein voor internationale reizigers een aantrekkelijkere keuze te laten zijn dan het vliegtuig zien wij graag elk uur een ICE vanuit Nederland naar Duitsland. Wij adviseren u een verkenning uit te voeren naar mogelijkheden om de frequentie naar Duisburg en Keulen op korte termijn (voor 2024) te verhogen. In onze optiek zit het capaciteitsprobleem voor deze gewenste uitbreiding vooral tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal, omdat de ICE hier een treinpad deelt met het goederenvervoer. Per uur is 1,5 pad beschikbaar voor goederentreinen en 0,5 pad voor de ICE. Wij erkennen het belang van voldoende ruimte voor goederentreinen op het spoor, maar wij constateren ook dat ondanks de landelijke groei van het goederenvervoer over het spoor het aantal goederentreinen van en naar Amsterdam de laatste jaren juist fors is afgenomen³. Wij zien daarom mogelijkheden voor NS om meer paden dan nu aan te vragen, zonder dat het goederenvervoer in de knel komt. Wij adviseren u per uur één pad aan te vragen. Als hiervoor door ProRail geen ruimte kan worden gevonden kan een overbelastverklaring worden afgegeven en kan sneller worden begonnen met uitbreiding van het spoor. Dit is overigens ook in het belang van het goederenvervoer. Mocht er in Duitsland nog een knelpunt zijn rond Keulen dan zouden de extra treinen kunnen rijden tot Duisburg of Düsseldorf. Op deze stations worden veel aansluitingen geboden.

² <https://www.treinreiziger.nl/ns-schrapt-plan-ic-keulen-geen-capaciteit/>

³ Zie paragraaf 3.1 in de volgende jaarrapporten:

- https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenvervoer_in_nederland_2017_web.pdf
- https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_in_nederland_2018_lr_0.pdf
- https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_2019.pdf

Wijzigingen Thalys (paragraaf 3.3)

Wij adviseren positief over de extra vroege Thalys van Brussel Zuid naar Amsterdam en de extra late Thalys van Amsterdam naar Brussel Zuid op maandag t/m vrijdag en de uitbreiding van zitplaatsen op met name vrijdag en zaterdag.

U stelt een later vertrek voor op maandag t/m donderdag voor de Thalys van Marne la Vallee naar Nederland en een later vertrek op maandag t/m vrijdag en zondag voor de Thalys van Nederland naar Marne la Vallee. Hiermee draait u in feite een maatregel van vorig jaar weer terug. Toen schreef u dat de vroegere aankomst op Marne la Vallee het mogelijk maakte om vlak voor de opening van Disneyland Paris (om 10:00 uur) aan te komen. Deze aanpassing maakte het reizen naar Disneyland Paris per trein in uw en onze ogen nog aantrekkelijker. Nu u deze wijziging teruggedraait onderbouwt u dit met de stelling dat het latere vertrek aantrekkelijker is voor reizigers richting Brussel en Parijs. Voor reizigers richting Brussel zien wij geen verschil. Reizigers naar Paris Nord profiteren omdat vanaf Amsterdam om 6.15 uur nu naar dit station kan worden gereden. Aangezien de trein naar Marne la Vallee van 7.15 uur wordt gekoppeld aan een stel dat na Brussel Zuid naar Paris Nord rijdt, zien wij geen belemmeringen om de trein naar Marne la Vallee om 6.15 uur te blijven rijden gekoppeld aan de trein naar Paris Nord. Paris Nord blijft zo even goed bediend. Zo voorkomt u een verslechtering voor de reizigers naar Disneyland Paris. Wij adviseren u daarom de trein naar Marne la Vallee één uur vroeger te rijden dan uw voorstel.

U stelt dat het latere vertrek voor de Thalys van Marne la Vallee naar Nederland het mogelijk maakt dat bezoekers van Disneyland een uur langer in het park kunnen blijven. Wij adviseren hierover positief. Wij merken wel op dat het park in de wintermaanden vaak om 19 uur dicht gaat en dat de bezoekers in dit geval het voordeel niet hebben. Wanneer het niet mogelijk is om alleen de ochtendtrein vanuit Nederland naar Marne la Vallee te vervroegen, dan geven wij de voorkeur aan de vertrektijden van/naar Marne la Vallee zoals deze gelden in de huidige dienstregeling.

U kiest op basis van de vervoervraag voor verlenging van enkele treinen. De consequentie van deze optimalisatie is echter ook een lagere frequentie tussen Parijs en Amsterdam. Dit achten wij niet passend bij de ambitie om meer reizigers op deze corridor te verleiden om te kiezen voor de trein. Concreet maken wij uit de dienstregeling op dat de Thalys van 12:15 uur uit Amsterdam en de Thalys van 9:22 uur uit Paris Nord op maandag t/m donderdag niet meer zullen rijden (treinnummers 9346 en 9321). Deze worden op deze dagen vervangen door een Thalys van Amsterdam Centraal naar Brussel Zuid om 10:15 uur (treinnummer 9334). Wij adviseren negatief over deze frequentieverlaging van/naar Parijs. Wij adviseren u op maandag t/m zaterdag tussen 7 en 19 uur in ieder geval op het traject Amsterdam Centraal – Brussel Zuid met Thalys een uurdienst te realiseren, waarbij zoveel mogelijk treinen doorrijden naar Paris Nord.

Eurostar (paragraaf 3.4)

Wij adviseren positief over de verhoging van de frequentie van Eurostar. Wij constateren dat de voorgestelde reistijden uiteenlopen door verschillende halteertijden op Brussel Zuid. Dit kan variëren van 4 tot 27 minuten. Wij vinden het voor de concurrentie met het vliegtuig van belang dat de halteertijd onderweg zo kort mogelijk is. Wij adviseren u daarom te streven naar een zo snel mogelijk pad voor alle Eurostar treinen. Enkele Eurostar treinen stoppen ook op Lille Europe. U biedt momenteel geen kaarten aan van Nederland naar dit station in verband met de veiligheidseisen voor de verbinding naar Londen. Wij constateren echter dat u ook geen kaarten vanaf Lille Europe naar Nederland aanbiedt. In onze ogen speelt voor deze verbinding niet de genoemde veiligheidseisen. Wij adviseren u deze verbinding wel aan te bieden in uw verkoopsystemen.

Dienstregeling ICE als gevolg van werkzaamheden (paragraaf 3.5)

Ook in 2021 moet de ICE vanwege werkzaamheden regelmatig via Venlo omrijden. Ter voorkoming van een reistijdverlenging van 60 minuten voor de ICE is het nodig dat de binnenlandse Intercity Schiphol Airport - Venlo (treinserie 3500) station Horst-Sevenum of Blerick overslaat, zodat de ICE op tijd bij de grens kan zijn. Wij constateren dat door de beperkte ruimte op deze corridor andere opties om dit knelpunt op te lossen grotere nadelen hebben voor reizigers. Wij begrijpen daarom uw keuze. De afweging tussen beide stations is lastig te maken. Op basis van reizigersaantallen is er geen voor de hand liggende keuze. Doordat sprake is van verschillende vervoerders is er geen inzicht in het aantal reizigers dat afhankelijk is van de overstap in Blerick op de Maaslijn. Wij adviseren u daarom vast te houden aan de keuze die u heeft gemaakt om in deze gevallen Horst-Sevenum over te slaan. Wij adviseren u de reizigers van/naar Horst-Sevenum hierover goed te informeren en hierover apart melding te maken in uw overzicht van werkzaamheden (los van de communicatie over de ICE). Ook willen wij u vragen te blijven zoeken naar een betere oplossing aangezien de werkzaamheden nog meerdere jaren gaan duren.

Door werkzaamheden zullen de meeste ICE's in 2021 niet stoppen op Köln Hbf maar op Köln Deutz (of bij de omleiding via Venlo voor de meeste treinen Köln Ehrenfeld). Wij adviseren u op uw website op de informatiepagina's over de ICE en in het verkoopkanaal reizigers goed te informeren over de reismogelijkheden naar het centrum van Keulen. Dit om ervoor te zorgen dat reizigers goed voorbereid op reis kunnen gaan.

Overige internationale treindiensten (paragraaf 3.6)

De verbinding Roosendaal - Antwerpen is sinds 2018 aanzienlijk verslechterd. De reden is dat de Intercity Brussel niet meer via Roosendaal, maar via Breda rijdt. Er wordt al jaren gesproken over een tweede stoptrein per uur vanaf Roosendaal en over versnelling op dit traject. Wij constateren dat er weinig voortgang zit op dit dossier. In de adviesaanvraag meldt u met verschillende partijen samen te werken om de kwaliteit van de treindienst op

dit traject te verbeteren en dat op dit moment geen aanpassingen zijn voorzien in de treindienst in 2021.

U noemde in uw adviesaanvraag voor dienstregeling 2020 twee randvoorwaarden die nodig zijn voor het rijden van een tweede stoptrein: realisatie van het Belgische beveiligingssysteem tussen station Roosendaal en de grens, en nog te maken afspraken met NMBS. In de Netverklaring 2021 van ProRail staat dat realisatie van het Belgische beveiligingssysteem gepland is in het eerste kwartaal van 2021.⁴ Met het oog hierop willen wij u vragen ons bij uw besluit alsnog te informeren over de uitbreiding en versnelling van de dienstregeling Roosendaal-Antwerpen en over de hierover gemaakte afspraken met NMBS. Indien deze afspraken nog niet gemaakt zijn, horen wij graag de reden hiervoor en op welke termijn u deze afspraken wel kunt maken.

Korthedshalve verwijzen wij u naar ons advies over dienstregeling 2020 voor ons advies over de rijtijd en de aansluitingen van de verbinding Roosendaal-Antwerpen. Dit advies geldt onverkort.

Nachttrein Hilversum (paragraaf 5.3)

Wij juichen het toe dat u in gesprek bent over een nachttrein Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal via Hilversum. Wij adviseren u te onderzoeken of een koppeling van deze nachttrein aan de nachttrein Haarlem – Amsterdam Centraal mogelijk is. Wij zien in de specificatie dat deze nachttrein uit Hilversum op Amsterdam Centraal aankomt op het moment dat de nachttrein naar Haarlem vertrekt. Hierdoor is er geen aansluiting. In de andere richting is een overstap van 13 minuten. In onze optiek heeft een doorgaande verbinding meerwaarde.

Vroege verbindingen naar Schiphol

Er is, gezien de vroege vluchten, behoefte aan eerdere verbindingen naar Schiphol Airport. Ook kunnen veel medewerkers nu niet op tijd met de trein op Schiphol aankomen of zijn zij afhankelijk van de eerste trein. Wij adviseren u voor elke corridor richting Schiphol de marktvrage en de mogelijkheden eerdere verbindingen te bieden te onderzoeken. Wij zien hier reden toe, gezien het grote aandeel werknemers op en rond Schiphol dat nu nog kiest voor de auto. Bovendien constateren wij dat er vanuit Schiphol vanwege dienstroosters een wens leeft dat de eerste trein om 5:30 uur arriveert. In overleg met luchthaven Schiphol Airport rijdt u om deze reden sinds december 2019 een extra vroege Intercity Almere Centrum – Schiphol Airport (treinnummer 2421). Vanuit andere richtingen is aankomst om 5:30 of eerder momenteel niet mogelijk. Zo arriveert de eerste Sprinter uit de kop van Noord-Holland om 5:53, de eerste Sprinter uit Leiden om 5:51 en de eerste Sprinter uit Maarssen/Breukelen om 6:17 uur (overstap op Duivendrecht). Wij adviseren u te onderzoeken of deze eerste aankomsten met een half uur kunnen worden vervroegd.

⁴ https://www.prorail.nl/sites/default/files/netverklaring_2021_d.d._13_december_2019_-_definitief_1.pdf blz. 171.

Wij zijn benieuwd naar de eerste ervaringen met de nieuwe vroege Intercity uit Almere. Wij zien mogelijkheden het aanbod voor vroege reizigers uit Flevoland verder te optimaliseren. Reizigers vanuit Lelystad Centrum kunnen momenteel niet eerder dan 5:43 uur op Schiphol arriveren met de Sprinter richting Hoofddorp (treinnummer 4308). Wij adviseren u daarom de extra vroege Intercity te starten in Lelystad Centrum. Indien dit niet mogelijk is, adviseren wij u te onderzoeken of het mogelijk is de betreffende Sprinter 5 minuten eerder te rijden vanaf Lelystad Centrum. Deze Sprinter kan op Almere Centrum aansluiting bieden op de Intercity. De reistijd voor doorreizigers in deze Sprinter wordt hierdoor weliswaar verlengd (langere haltering op Almere Centrum), maar wij verwachten dat het aantal reizigers dat profiteert van deze aansluiting groter is dan het aantal reizigers dat hierdoor wordt benadeeld.

Aansluiting Roermond

In ons advies over wijzigingsblad april 2020 (Locov 2020-36531 wijzigingen dienstregeling april 2020) hebben wij u geadviseerd over de aansluiting in Roermond van de Intercity uit Maastricht (treinserie 800) op de Arriva-trein naar Venlo (treinserie 32200). Dit advies geldt ook voor dienstregeling 2021.

Aansluiting Dordrecht

Sinds de start van Dienstregeling 2020 is de Sprinter Roosendaal-Dordrecht (treinserie 5900) enkele minuten versneld. Dit is mogelijk geworden dankzij de inzet van nieuw materieel. De 5 minuten-punctualiteit van deze trein is hoog, maar als wij inzoomen op de punctualiteit op 1 of 2 minuten dan ontstaat een ander beeld. In de praktijk zien wij dat vrijwel dagelijks tenminste 25% van deze treinen één of enkele minuten te laat aankomt in Dordrecht. Kunt u de oorzaken hiervan in kaart te brengen en de prestaties verbeteren? Deze geringe maar wel frequent voorkomende vertraging betekent dat reizigers de aansluiting op de Intercity naar Rotterdam Centraal (treinseries 2400/3700) missen. Deze aansluiting staat niet in de reisplanner, omdat de beschikbare overstaptijd 1 of 2 minuten is (afhankelijk van de brugopening). De aansluiting werd in de oude dienstregeling wel vaak wel gehaald.

U heeft de afgelopen weken op verzoek van Rover onderzocht of door een aanpassing van de dienstregeling de aansluiting wel geboden kan worden. U stelt dat hiervoor 3 minuten overstaptijd nodig is omdat de Intercity niet altijd langs hetzelfde perron recht tegenover de Sprinter uit Roosendaal kan staan vanwege splitsen en combineren. De Intercity kan niet later vertrekken naar Rotterdam vanwege de drukte op het traject en de brugopeningen. U stelt dat het ook niet mogelijk is de Sprinter uit Roosendaal vroeger te laten aankomen vanwege conflicterende goederenpaden. Wij zouden graag van u vernemen welke goederenpaden dit zijn. In de oude dienstregeling vertrok de Sprinter immers ook vroeger uit Roosendaal en wij zien in de Tijd-weg-diagrammen geen conflicterende goederenpaden. In onze ogen is daarom een aansluiting wel mogelijk, in ieder geval op de momenten dat de brug in Dordrecht niet geopend is. Wij adviseren

daarom de Sprinter Roosendaal-Dordrecht 1 tot 2 minuten eerder te laten vertrekken vanuit Roosendaal.

Amersfoort

Onlangs bent u gestart met de spitsverbinding Amersfoort Centraal - Harderwijk. Wij worden graag door u geïnformeerd over de ontwikkeling van de vervoervraag op deze verbinding. Vorig jaar hebben wij aangegeven dat wij denken dat er voldoende vervoervraag is om deze Sprinter ook te laten rijden om 16.09 uur vanuit Amersfoort. Dit vanwege het vervoer van scholieren. Wij adviseren u bij voldoende vervoervraag deze rit toe te voegen.

Wij zijn ook benieuwd hoe het aantal reizigers zich ontwikkelt op de corridor Utrecht Centraal – Deventer sinds de doorgevoerde frequentieverhoging in december 2019. Vorig jaar hebben wij u geadviseerd de bedieningsperiode rond de spitsen van de Intercity (Den Haag Centraal –) Amersfoort Centraal – Deventer te verruimen en in ieder geval een rit Amersfoort Centraal – Deventer in de avondspits toe te voegen (extra rit om 19.06 uur vanuit Amersfoort en v.v.). Deze Intercity vertrekt om 18.10 uur uit Den Haag Centraal en is daarom voor veel forenzen aantrekkelijk. Dit draagt bij aan een betere spreiding van de reizigers over de treinen tussen Utrecht en Amersfoort. Het ontlast ook de drukke corridor Arnhem-Utrecht, omdat voor reizigers naar Zutphen en verder de verbinding via Amersfoort en Apeldoorn aantrekkelijker wordt. Wij herhalen daarom dit advies en hopen dat u op grond van de reizigersgroei ook potentie ziet in deze uitbreiding.

Afronding

In het voorgaande hebben wij u geadviseerd over uw voornemens in de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2021 en hebben wij enkele aanvullende voorstellen gedaan. In vorige adviezen hebben wij meer wensen geuit. Deze wensen gelden nog steeds. Deze betreffen voornamelijk het bieden van betere aansluitingen en betere spreiding van treinen over het uur. Wij beseffen dat de meeste oplossingen samenhangen met knelpunten van de infrastructuur, of dat oplossingen alleen mogelijk zijn door andere knelpunten te introduceren. Wij roepen u echter op te blijven zoeken naar verbeteringen aangezien de huidige dienstregeling voor een aantal groepen reizigers leidt tot lange reistijden.

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

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.