

Advies consultatieversie Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie

Bijlage C: Reactie op referentielijnvoering

U schetst het netwerk 6-basis uit het Toekomstbeeld OV, minus Zuidasdok als stip aan de horizon (artikel 2 lid 4). Deze referentielijnvoering 203x, zoals beschreven in artikel 2 lid 4 en Bijlage 8, bevat op enkele trajecten extra treinen. Toch zijn wij van mening dat deze referentielijnvoering onvoldoende kwaliteit heeft om als stip op de horizon te fungeren voor het einde van de concessieperiode.

Te lage frequenties

Op ten minste één traject rijden minder treinen dan in de huidige dienstregeling (Er rijden vier in plaats van zes ontsluitende treinen per uur tussen Rotterdam Lombardijen en Dordrecht). Op meerdere trajecten in dichtbevolkt gebied gaat de referentielijnvoering slechts uit van de huidige twee ontsluitende en/of verbindende treinen per uur waar vier treinen per uur wenselijk zijn gezien de vervoervraag. Dit betreft onder meer ontsluitende treinen op de baanvakken Zaandam-Purmerend Overwhere, Haarlem-Leiden Centraal, Haarlem-Zandvoort, Arnhem Centraal-Velp, Veenendaal Centrum-Rhenen, Wijchen-Oss, en Eindhoven Centraal-Deurne. Voor verbindende treinen gaat het om de baanvakken Nijmegen-Den Bosch en Amersfoort Centraal-Zwolle. Deels zijn deze frequentieverhogingen afhankelijk van infrastructuur, maar dit betreft kleine uitbreidingen waarvan realisatie binnen de concessie termijn haalbaar is.

Recente besluitvorming niet verwerkt

De afgelopen jaren is het traject Utrecht Centraal-Utrecht Maliebaan toegevoegd aan de vervoerconcessie. Dit traject ontbreekt in de referentielijnvoering. Ook is station Utrecht Maliebaan niet opgenomen in het Besluit Hoofdrailnet en niet in bijlage 4.

De besluitvorming over het koppelen van de Intercity's Vlissingen-Rotterdam Centraal aan de HSL-verbinding met Schiphol is niet verwerkt.

Gevolgen Zuidasdok onduidelijk

Het is onduidelijk wat u bedoelt met de opmerking dat de referentielijnvoering exclusief Zuidasdok is. Welke lijnvoering is wel mogelijk nu dit project vertraagd is?

OV-SAAL verslechtering voor grote groep reizigers

Wij hebben eerder negatief geadviseerd over een aantal onderdelen van de lijnvoering zoals opgenomen in het besluit over OV-SAAL. Zo is de reistijd voor reizigers die via Amsterdam Centraal naar Almere Centrum, Hilversum en Amersfoort Centraal reizen aanmerkelijk langer door het vervangen van alle Intercity's door Sprinters. Grote delen van Noord-Holland raken slechts via Sprinters en extra overstappen verbonden met Oost- en Noord-Nederland. Ook verdwijnen de rechtstreekse verbindingen van Amsterdam Centraal naar Zwolle en van Almere Oostvaarders naar Lelystad Centrum. In het laatste geval moeten reizigers uit Almere Oostvaarders zelfs eerst terugreizen naar Almere Buiten om vervolgens met een andere trein weer Almere Oostvaarders te passeren als ze naar het noorden willen reizen. Wij vragen u de besluitvorming van OV-SAAL zoals opgenomen in de referentielijnvoering te heroverwegen, mede gezien de vertraging van Zuidasdok. Het is nodig versneld op dit traject te investeren in extra capaciteit zodat naast frequentieverhoging ook behoud van de verbindende treindiensten Amsterdam Centraal-Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal-Almere Centrum mogelijk wordt.

Sluiting Station Amsterdam RAI voorbarig

In de referentielijnvoering wordt station Amsterdam RAI gesloten. Hierover is nog geen enkel besluit genomen, ook niet in het kader van OV-SAAL. Ook is er nog geen besluit over realisatie van de IJmeermetro als vervanging. Wij vinden het voorbarig dat de sluiting van dit station nu wel in de concessie zou komen via dit kaartje.