

# Adviesaanvraag LOCOV

Bijlage 1 bij brief "Locov adviesaanvraag dienstregeling 2015"  
Basisuurpatronen en 7x24 uur uitwerking dienstregeling 2015

18 februari 2014

# 1. Inleiding

## 1.1 Kenmerken dienstregeling 2015

NS zet een volgende stap in het verbeteren van het treinaanbod en bouwt de dienstregeling van 2013 en 2014 in dit jaar verder uit. Hierdoor gaan de reizigers in de nieuwe dienstregeling er op vooruit.

NS zet een volgende stap in het verbeteren van het treinaanbod. Zo verhoogt NS de frequentie van Sprinters op vier trajecten op werkdagen in het dal waardoor alle Sprinters op die tijdstippen een minimale frequentie van twee keer per uur hebben.

Ook wordt de dienstregeling in de late avond en nacht op vrijdag- en zaterdagavond uitgebreid, waardoor recreatieve reizigers later naar huis kunnen. Tegelijk met de toevoeging van extra late treinen, optimaliseert NS ook het gehele netwerk van late treinen. Ook worden er aanvullende afspraken gemaakt met regionale overheden, bijvoorbeeld over nachttreinen tussen Utrecht, Arnhem en Nijmegen.

NS grijpt de nieuwe dienstregeling aan om in te springen op een veranderde vraag van de markt. Zo is NS voornemens om te kiezen voor een andere opzet van de treindienst tussen Haarlem en Uitgeest. Tegelijkertijd gaan er meer Intercity's rijden tussen Amersfoort, Apeldoorn en Deventer. Dit is een eerste stap in het verhogen van de frequentie tussen de Randstad en Apeldoorn en Deventer. Tevens vermindert NS enkele pijnpunten uit dienstregeling 2013.

Een aantal veranderingen in de infrastructuur leidt tot verbeteringen. In de nieuwe dienstregeling wordt het nieuwe station Nijmegen Goffert geopend. Verderop wordt het nieuwe keerspoor in Wijchen in gebruik genomen. Hierdoor kan NS tussen Wijchen en Nijmegen meer Sprinters rijden.

NS is ook voornemens om een extra vroege Intercity van Amsterdam naar Berlijn te rijden, waardoor reizigers al in de ochtend kunnen aankomen in Berlijn vanuit Nederland.

NS gaat een nieuwe concessieperiode in, die veel verbeteringen voor de reiziger bevat. Deze zijn al zichtbaar in de plannen voor dienstregeling 2015. Een deel van de wijzigingen in dat jaar komt namelijk voort uit afspraken tussen NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in aanloop naar de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 licht NS de veranderingen in de dienstregeling toe. Vervolgens gaat NS in op de afhankelijkheden in de dienstregeling (hoofdstuk 3) en het ontwerpen van een dienstregeling (hoofdstuk 4). Ten slotte geeft hoofdstuk 5 een overzicht van de bijlagen.

## 2. Wijzigingen in de dienstregeling

### 2.1 Minimum-frequentie op werkdagen naar twee keer per uur

Vanaf dienstregeling 2015 bedient NS alle stations op werkdagen tot 20:00 uur minimaal twee keer per uur. Dit betekent een uitbreiding van het treinaanbod buiten de spits op vier trajecten. De volgende treindiensten gaan tussen de ochtend- en middagspits twee keer in plaats van één keer per uur rijden:

- Sprinter Arnhem – Ede-Wageningen (serie 7500)
- Sprinter Breda – Dordrecht (serie 5000)
- Sprinter Roosendaal – Dordrecht (serie 5100)
- Sprinter Heerlen – Sittard (serie 6800).

Doordat bovenstaande treindiensten vaker gaan rijden, ontstaan voor de reizigers extra reismogelijkheden overdag. Ongeveer 4.000 reizigers op de onderstaande stations hebben op die tijdstippen de volgende voordelen:

- **Zevenbergen en Oudenbosch:** twee in plaats van één reismogelijkheden per uur richting Roosendaal en richting Dordrecht, Rotterdam en Den Haag.
- Tevens zorgt de extra trein op dit traject voor vier in plaats van drie reismogelijkheden vanuit Roosendaal naar Dordrecht, Rotterdam en Den Haag (en andersom).
- **Lage Zwaluwe en Dordrecht Zuid:** twee in plaats van één reismogelijkheden per uur richting Roosendaal en Breda. Vier in plaats van twee reismogelijkheden per uur richting Dordrecht, Rotterdam en Den Haag.
- **Breda Prinsenbeek:** twee in plaats van één reismogelijkheden per uur richting Breda en richting Dordrecht, Rotterdam en Den Haag (en andersom).
- Tevens zorgt de extra trein op dit traject voor vier in plaats van drie reismogelijkheden van Breda naar Dordrecht, Rotterdam en Den Haag.
- **Hoensbroek, Nuth, Schinnen, Spaubeek en Geleen Oost:** twee in plaats van één reismogelijkheden per uur richting Heerlen met aansluiting op de Heuvelland-treinen van de provincie Limburg. Daarnaast twee in plaats van één reismogelijkheden per uur naar Sittard, waar een aansluiting wordt geboden op de Intercity naar Eindhoven, Utrecht en Amsterdam.
- Tevens zorgt de extra trein op dit traject voor vier in plaats van drie reismogelijkheden van Heerlen naar Sittard en verder richting Eindhoven en Utrecht (en andersom).
- **Oosterbeek en Wolfheze:** twee in plaats van één reismogelijkheden per uur richting Arnhem met aansluiting richting Zutphen, Doetinchem, Nijmegen en Tiel én richting Ede-Wageningen met aansluiting richting Utrecht en Amersfoort (Connexxion).
- Tevens zorgt de extra trein voor zes in plaats van vijf reismogelijkheden van Ede-Wageningen naar Arnhem (en andersom).

Op alle andere trajecten reed NS al minimaal twee keer per uur, soms op basis van gesloten contracten met decentrale overheden. Vanaf dienstregeling 2015 biedt NS de minimale frequentie van twee keer per uur als minimum voor het bedieningsniveau van stations op werkdagen tot 20:00 uur.

## 2.2 Latere treinen op vrijdag en zaterdag

In de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag biedt NS latere Intercity-verbindingen vanuit de Randstad naar omliggende knopen. Rond 1:00 uur 's nachts vertrekt een Intercity vanuit een aantal stations naar de eerstvolgende knoop.

NS grijpt de extra Intercity's op vrijdag- en zaterdagavond aan om het gehele netwerk van late treinen in het weekend te optimaliseren, inclusief de treinen die in dienstregeling 2014 ook al rijden. Door slimme keuzes te maken, ontstaan goede aansluitingen tussen verschillende late treinen op belangrijke knopen (zoals Amersfoort, Utrecht en Rotterdam). Hierdoor krijgt de reiziger op de late avond in de brede Randstad een beter product. NS verwacht een substantiële groep nieuwe reizigers te bedienen die in het weekend op deze tijdstippen kiezen voor de trein als alternatief voor de auto. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers die na sociale-recreatieve en culturele activiteiten op de late avond nog terug kunnen reizen met de trein. Daarnaast krijgen ongeveer 7.500 huidige reizigers een latere reismogelijkheid.

Het netwerk van de late treinen in het weekend ziet er in dienstregeling 2015 als volgt uit.

### *Continuering van dienstregeling 2014*

1. Het bestaande nachtnet Utrecht – Amsterdam – Schiphol – Leiden – Den Haag – Delft – Rotterdam (iedere nacht elk uur) wordt uiteraard gecontinueerd<sup>1</sup>. Voorheen reed NS op eigen initiatief, maar vanaf dienstregeling 2015 maakt dit nachtnet onderdeel uit van afspraken in aanloop naar de nieuwe hoofdrailnetconcessie.
2. Het nachtnet Brabant rijdt tussen Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven en tussen Rotterdam, Dordrecht, Breda, Tilburg en Eindhoven (in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag). Tevens is er een aansluitende verbinding Den Bosch – Tilburg. Conform afspraken met de provincie Brabant continueert NS dit in dienstregeling 2015.
3. Nachttreinen tussen Utrecht en Amersfoort. NS startte in dienstregeling 2014 met deze treinen en continueert deze voor 2015, zoals met de gemeente Amersfoort is afgesproken (in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag). In Utrecht sluiten deze nachttreinen aan op het nachtnet van/naar Amsterdam en de nachttreinen van/naar Nijmegen.

### *Nieuw in dienstregeling 2015*

4. NS rijdt nieuwe late Intercity's die rond 1:00 uur 's nachts vertrekken vanuit een aantal knooppunten in de Randstad (in de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag). NS kiest voor logische eindbestemmingen. De laatste Intercity vanuit Amersfoort rijdt bijvoorbeeld tot Deventer. Op een aantal stations worden deze treinen ingevuld door het nachtnet (zie ad. 1, 2 en 3).
5. Ook nieuw in dienstregeling 2015 zijn de nachttreinen tussen Utrecht, Ede-Wageningen, Arnhem en Nijmegen. NS is voornemens om hierover afspraken te maken met decentrale overheden. Onder dat voorbehoud rijdt NS in de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag nachttreinen in beide richtingen tussen Utrecht en Nijmegen. In Utrecht sluiten deze nachttreinen aan op bijvoorbeeld het nachtnet in de richting Amsterdam, Schiphol en Den Haag en op de nachttreinen naar Amersfoort.
6. Ten slotte rijdt NS op eigen initiatief op een aantal trajecten late treinen in het weekend. Deze treinen rijden veelal al in dienstregeling 2014, maar worden wel geoptimaliseerd om zo goed mogelijk aan te sluiten op de andere (nieuwe) nachtelijke treinen.

---

<sup>1</sup> Onder voorbehoud van de capaciteitsverdeling in relatie tot het Onderhoudsrooster van ProRail voor het onderhoud aan de infrastructuur.

NS wil graag nader ingaan op ad. 4, 5 en 6, aangezien dit wijzigingen in de dienstregeling zijn ten opzichte van vorig jaar. NS licht u deze verbeteringen per knoop toe, waarbij per station de (bestaande en nieuwe) late verbindingen worden weergegeven rond 1:00 uur.

#### *Station Amsterdam Centraal*

NS rijdt late Intercity's in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag vanuit Amsterdam Centraal richting Haarlem, Alkmaar, Amersfoort, Deventer, Utrecht en Eindhoven. Het gaat om de volgende treinen:

- 1:12 uur: Intercity naar Amsterdam Sloterdijk, Zaandam, Heiloo, Castricum en Alkmaar. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.
- 0:32 uur: Intercity naar Apeldoorn en Deventer, met overstap in Amersfoort naar Zwolle. Deze Intercity stopt ook in Hilversum. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.
- 1:02 uur: Intercity naar Amersfoort, stopt ook in Hilversum. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.
- 0:57 uur: Intercity naar Haarlem, stopt ook in Amsterdam Sloterdijk. Rijdt door naar Den Haag Centraal. Deze trein reed ook al in dienstregeling 2014.
- 1:17 uur: Intercity naar Utrecht Centraal, Den Bosch en Eindhoven. Deze trein geeft in Utrecht Centraal aansluiting op het Nachtnet naar Arnhem en Nijmegen en naar Amersfoort. Deze trein reed ook al in dienstregeling 2014.

Bovenop de latere Intercity's vanuit Amsterdam, continueert NS in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag de late Sprinter-verbindingen naar de regio. Zo vertrekt de laatste Sprinter vanuit Amsterdam naar Hoorn Kersenboogerd om 1:49 uur. De laatste verbindingen naar Weesp, Hilversum, Amersfoort, Almere en Lelystad worden om 1:54 uur geboden vanuit Amsterdam Centraal en vanuit Schiphol om 1:44 uur. Daarnaast continueert NS natuurlijk ook het bestaande nachtnet dat iedere nacht elk uur richting Utrecht en richting Schiphol, Den Haag en Rotterdam rijdt.

#### *Rotterdam Centraal*

NS rijdt in dienstregeling 2015 de volgende late Intercity's vanuit Rotterdam Centraal in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag:

- 0:05 uur: Intercity naar Zwolle, stopt ook in Rotterdam Alexander, Gouda en Utrecht Centraal. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015. In Amersfoort is er een overstap naar Apeldoorn en Deventer.
- 1:05 uur: Intercity naar Utrecht, stopt ook in Rotterdam Alexander en Gouda. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015. De Intercity geeft in Utrecht aansluiting op nachttreinen naar Den Bosch, Arnhem/Nijmegen en Amersfoort.

Daarnaast continueert NS:

- Het nachtnet richting Delft, Den Haag, Schiphol, Amsterdam en Utrecht (iedere nacht elk uur).
- Nachtnet Brabant (vertrek elk uur van 0:03-4:03 uur in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag) naar Dordrecht, Breda, Tilburg en Eindhoven. Dit nachtnet rijdt al in 2014, conform afspraken met de provincie Brabant.

#### *Utrecht Centraal*

NS rijdt in dienstregeling 2015 de volgende late Intercity's vanuit Utrecht Centraal in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag:

- 0:40 uur: Intercity naar Alkmaar, stopt ook in Bijlmer en Amstel en na Amsterdam in Sloterdijk, Zaandam, Heiloo en Castricum. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.
- 0:50 uur: Intercity naar Zwolle heeft in Amersfoort een overstap naar Apeldoorn en Deventer. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.

- 0:50, 1:50 en 2:50 uur: Intercity naar Driebergen-Zeist, Veenendaal de Klomp, Ede-Wageningen, Arnhem en Nijmegen. Een deel van deze treinen is nieuw in dienstregeling 2015. De treinen van 1:50 en 2:50 uur zijn onder voorbehoud van afspraken met decentrale overheden.
- 1:17 uur: Intercity naar Rotterdam, stopt ook in Gouda en Rotterdam Alexander en geeft in Rotterdam aansluiting op het nachtnet richting Delft, Den Haag HS en Leiden en op het nachtnet Brabant naar Dordrecht en Breda. Deze trein rijdt al in dienstregeling 2014.

Daarnaast continueert NS de volgende late Intercity's:

- Nachtnet Brabant (0:55-3:55 uur) naar Den Bosch en Eindhoven met in Den Bosch aansluiting naar Tilburg, in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. Dit nachtnet rijdt al in 2014, conform afspraken met de provincie Brabant.
- 2:00 en 3:00 uur: nachttreinen naar Amersfoort in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag, die ook al in 2014 rijden en conform afspraken met de gemeente Amersfoort zijn.

#### *Amersfoort*

NS rijdt in dienstregeling 2015 de volgende late Intercity's vanuit Amersfoort in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag:

- 1:07 uur: Intercity naar Zwolle. Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.
- 1:07 uur: Intercity naar Apeldoorn (aankomst 1:31 uur) en Deventer (aankomst 1:43 uur). Deze trein is nieuw in dienstregeling 2015.

NS continueert conform afspraken met de gemeente Amersfoort in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag:

- 2:38 uur: Intercity naar Utrecht, met aansluiting richting Amsterdam

#### *Nachttreinen Utrecht - Arnhem – Nijmegen*

NS gaat verder op de ingeslagen weg om met regio's specifieke contracten te sluiten voor kansrijke nachtelijke verbindingen in de weekendnachten.

Aanvullend op de latere treinen op vrijdag- en zaterdagavond vanuit de Randstad naar omliggende knooppunten, hebben de provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem – Nijmegen, de gemeente Arnhem en de gemeente Nijmegen aan NS het verzoek gedaan om een aanvullend nachtelijk netwerk te ontwikkelen in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. Dat leidt tot twee extra nachtelijke verbindingen per richting tussen Nijmegen en Utrecht, die in Utrecht aansluiten op nachttreinen richting Amsterdam/Schiphol en Amersfoort.

Vanuit Utrecht Centraal rijden in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag om circa 1:50 en 2:50 uur Intercity's naar Ede-Wageningen, Arnhem en Nijmegen. De treinen vanuit Utrecht stoppen net als de huidige laatste Intercity's ook in Driebergen-Zeist en Veenendaal De Klomp.

Vanuit Nijmegen rijden in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag om 00:57 en 1:57 nieuwe Intercity's die conform contract zullen stoppen in Arnhem en Ede-Wageningen. In Utrecht bieden deze treinen aansluiting in de richting Amsterdam/Schiphol en Amersfoort.

Deze voornemens zijn onder voorbehoud, omdat de afspraken tussen NS en de regionale overheden nog formeel bevestigd moeten worden.

### 2.3 Meer Intercity's tussen Deventer en Amersfoort

In dienstregeling 2014 rijden twee Intercity's per uur tussen Amersfoort, Apeldoorn en Deventer (en verder naar Enschede), één keer per uur vanuit de richting Schiphol en één keer per uur vanuit Den Haag Centraal en Utrecht Centraal (series 1600/1700). In de spits rijdt de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort (serie 1500) door naar Deventer en Apeldoorn, zodat er een kwartierdienst ontstaat. Daarnaast rijdt buiten de spitsen één keer per twee uur de Intercity Amsterdam – Berlijn (serie 140), ook stoppende te Amersfoort, Apeldoorn en Deventer. Tussen Apeldoorn en Deventer rijdt daarnaast 2x/uur een Sprinter (serie 7000).

NS wil in dienstregeling 2015 ook overdag buiten de spitsen de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort (serie 1500) één keer per twee uur doorrijden naar Apeldoorn en Deventer. Deze treinen zullen rijden op het andere uur dan de Berlijn-trein. Hiermee rijden tussen 09:00 en 16:00 uur drie treinen per uur op dit traject.

NS zet met deze verbetering een volgende stap in de frequentieverhoging tussen de Randstad en Apeldoorn/Deventer en verzacht daarnaast enkele lange reistijden die zijn ontstaan als gevolg van dienstregeling 2013. De volgende reizigers gaan er op vooruit tussen de spitsen, één keer per uur:

- Reizigers tussen Zwolle, Wijhe en Olst enerzijds en Apeldoorn anderzijds zijn door een betere overstap 9 minuten sneller.
- Reizigers tussen Zutphen, Voorst-Empe, Klarenbeek, Apeldoorn de Maten enerzijds en Amersfoort/Utrecht e.v. anderzijds krijgen een reistijdwinst van 14 minuten.
- Reizigers tussen Deventer, Apeldoorn enerzijds en Amsterdam Centraal anderzijds krijgen vaker een rechtstreekse verbinding en een bijbehorende reistijdwinst van 17 minuten
- Reizigers tussen Deventer, Apeldoorn enerzijds en Utrecht Centraal anderzijds krijgen meer reismogelijkheden d.m.v. een cross-platform overstap in Amersfoort.

Ongeveer 750 reizigers per werkdag krijgen een reistijd verkorting van meer dan vijf minuten ten opzichte van de huidige dienstregeling, als gevolg van een betere aansluiting in Deventer, Apeldoorn en Amersfoort. Daarnaast profiteren ongeveer 250 reizigers van meer rechtstreekse verbindingen tussen Deventer, Apeldoorn en Amsterdam.

Zoals in deze adviesaanvraag bij grensoverschrijdende treindiensten (zie 2.7) wordt beschreven, wordt in dienstregeling 2015 de laatste Intercity Amsterdam Centraal (vertrek 19:01 uur) – Amersfoort – Apeldoorn – Deventer – Bad Bentheim vervangen door een extra vroege rechtstreekse internationale trein in de ochtend vanuit Amsterdam naar Berlijn (maandag tot en met zaterdag). Hierdoor rijdt de eerste binnenlandse trein vanuit Amersfoort al om 5:37 uur naar Apeldoorn (vertrek 06:03 uur), Deventer (vertrek 06:17 uur), Almelo (vertrek 06:45) en Hengelo (vertrek 06:59 naar Hannover en Berlijn). Naar verwachting profiteren hier ongeveer 700 reizigers van.

Deze trein rijdt in plaats van de laatste trein Amsterdam – Amersfoort – Bad Bentheim, die geen toegevoegde waarde over de grens heeft. Voor de reiziger naar Apeldoorn/Deventer en Twente heeft deze trein wel een toegevoegde waarde. Daarom rijdt NS een binnenlandse Intercity Amsterdam – Amersfoort die doorrijdt naar Hengelo, om ook op dit tijdstip een (extra) rechtstreekse verbinding te blijven bieden.

Daarnaast biedt deze verschuiving een kans om een extra Intercity Bad Bentheim – Twente – Deventer – Amsterdam op maandag in de ochtendspits te bieden (vertrek 08:01 uur uit Hengelo).

## **2.4 Nijmegen-Wijchen en Nijmegen Goffert**

NS zet in december 2014 een belangrijke stap in de realisatie van Stadsregiorail. Dit doet NS samen met de Stadsregio Arnhem-Nijmegen op het traject Wijchen – Nijmegen – Arnhem.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling wordt het nieuwe keerspoor in Wijchen in gebruik genomen. NS is daarom voornemens om in de brede spits meer Sprinters te laten rijden tussen Nijmegen en Wijchen. De frequentie tussen Nijmegen en Wijchen wordt op die tijdstippen (06:30-09:30 uur en 15:00-18:00 uur) verhoogd van twee naar vier Sprinters. De extra Sprinters maken gebruik van het keerspoor in Wijchen.

De Sprinters tussen Nijmegen en Wijchen zullen ook het nieuwe station Nijmegen Goffert aandoen. Met deze bediening wordt direct vanaf de opening van Nijmegen Goffert een impuls gegeven aan de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het gebied rondom het nieuwe station. NS verwacht dat 1.000 reizigers per werkdag gebruik gaan maken van dit station, waarvan 300 nieuwe reizigers.

De bediening van de stations Wijchen, Nijmegen Dukenburg en Nijmegen Goffert zal er als volgt uitzien:

- 2x/uur Sprinter Deurne – Eindhoven – 's-Hertogenbosch – Oss – Wijchen – Nijmegen (serie 4400)
- 2x/uur Sprinter Wijchen – Nijmegen (serie 17600) (brede spits)

Ongeveer 1.000 reizigers uit Wijchen, Nijmegen Dukenburg en Nijmegen Goffert krijgen meer reismogelijkheden en daardoor ook vier in plaats van twee reismogelijkheden per uur van en naar Arnhem en de Randstad. De Sprinters Wijchen – Nijmegen sluiten in Nijmegen namelijk aan op de Intercity's naar Arnhem, Utrecht en Amsterdam/Schiphol.

## **2.5 Utrecht-Breukelen**

Momenteel vindt overleg plaats met de Regio Utrecht over het contract voor de derde en vierde sprinter tussen Utrecht Centraal en Breukelen op maandag tot en met zaterdag. De intentie is om het huidige contract in 2015 te verlengen. NS zal u informeren over de uitkomsten van dit overleg.

## **2.6 Aanpassing treindienst Haarlem - Uitgeest**

NS wil aanpassingen doen in de treindienst tussen Haarlem en Uitgeest, met als doel het aanbod in lijn te brengen met de marktvraag. In de ochtend- en avondspits reizen er namelijk veel mensen tussen het traject Haarlem – Uitgeest enerzijds en Amsterdam anderzijds. De marktvraag is dan hoog, terwijl een aantal stations (slechts) twee keer per uur wordt bediend. Echter, in het dal rijdt NS veel treinen met een lage bezetting rond. De reiziger is in deze regio sterk gericht op de spits (naar Amsterdam) en niet op het dal. Deze zeer verspilde markt plaatst NS voor een dilemma: het aantal reizigers in het dal is te laag om verantwoord vier treinen per uur aan te bieden.

Om de treindienst af te stemmen op de reizigersvraag, is NS voornemens om het treinenaanbod te versoberen in het dal. Tevens verbetert NS in de spits voor een aantal reizigersgroepen de treindienst.



### *Alternatieven*

NS heeft gestudeerd op een aantal varianten om met een lagere frequentie in het dal toch zo goed mogelijk de markt te blijven bedienen. U bent bekend met deze alternatieven. Ten opzichte van de voorgestelde bediening betreft dit de volgende alternatieven:

1. De treindienst Haarlem – Hoorn (serie 3400) als Intercity rijden en alleen in de spits. De Sprinter Haarlem – Alkmaar (serie 4800) altijd rijden en buiten de spits doorrijden naar Hoorn, conform de huidige avonddienstregeling. Deze constructie leidt echter tot een lange wachttijd in Alkmaar gedurende de gehele dag. Dit is niet te vermijden in verband met de inpassing op het enkelsporige baanvak Heerhugowaard – Hoorn. Per saldo heeft dit een grote(re) negatieve impact voor de klant.
2. De treindienst Haarlem – Hoorn (serie 3400) rijden als sprinter en doorrijden naar / van Amsterdam in plaats van de huidige sprinter (serie 4800), die als spitspendel tussen Uitgeest en Haarlem rijdt. Door de niet te wijzigen tijddigging van de Sprinter 3400 op het enkelspoor Hoorn – Heerhugowaard, kan deze niet in een kwartierligging op Haarlem – Amsterdam rijden met de bestaande Sprinter Zandvoort – Haarlem - Amsterdam (serie 5400 worden gelegd. Deze constructie zou daardoor met name voor de spitsreiziger een grote achteruitgang zijn.
3. Een nieuwe constructie in het dal waarbij tussen Haarlem en Uitgeest twee keer per uur een Sprinter rijdt, maar de huidige dienstregeling van 2014 behouden in de spits. Dat wil zeggen dat treinserie 3400 in de spits als Intercity tussen Uitgeest en Haarlem rijdt, zodat deze reizigers geen extra reistijd van vijf tot zeven minuten krijgen. Dit leidt echter tot een sterk afwijkende dienstregeling in de spits ten opzichte van het dal. Behalve dat dit verwarrend is voor reizigers, zou dit ook betekenen dat er geen ruimte meer is voor goederentreinen naar en van Beverwijk en daarmee geen haalbare variant.

### *Gekozen oplossing*

Uiteindelijk heeft NS gekozen voor de volgende oplossing. De treindienst Haarlem – Uitgeest – Alkmaar – Hoorn (serie 3400) rijdt in dienstregeling 2014 twee keer per uur als Intercity tussen Haarlem en Uitgeest en daarna als Sprinter naar Alkmaar en Hoorn. In dienstregeling 2015 zal deze trein twee keer per uur op het hele traject als Sprinter rijden. Daarnaast rijdt NS in de brede spits twee keer per uur een Sprinter Amsterdam Centraal – Haarlem – Uitgeest.

### *Gevolgen voor het dal*

In het dal zal de frequentie van de stations Halfweg-Zwanenburg, Haarlem Spaarnwoude en Beverwijk van vier keer per uur naar twee keer per uur gaan. De reizigers op het traject tussen Uitgeest en Haarlem enerzijds en Amsterdam Centraal anderzijds stappen in het dal in Haarlem over op de Intercity van en naar Amsterdam Centraal. Omdat zij overstappen op de Intercity waar zij voorheen met een Sprinter reisden op het traject Amsterdam - Haarlem, is de extra reistijd beperkt. In Haarlem biedt NS een overstap van ongeveer zes minuten op de Intercity's van/naar Leiden Centraal en negen minuten op de Intercity's van/naar Amsterdam Centraal. Ongeveer 1200 reizigers krijgen op een gemiddelde werkdag een extra overstap.

### *Gevolgen voor de spits*

NS rijdt in de spits meer Sprinters om in te spelen op de vervoersvraag en hanteert hiervoor een brede spitsijd. De treindienst in de spits ziet er als volgt uit:

- Twee keer per uur Sprinter Amsterdam Centraal – Haarlem – Uitgeest (serie 4800)
- Twee keer per uur Sprinter Haarlem – Uitgeest – Alkmaar – Hoorn (serie 3400)

NS verhoogt hiermee de bediening van stations in de spits. Het gaat om reizigers van en naar de stations Bloemendaal, Santpoort Zuid, Santpoort Noord, Driehuis en Heemskerk. In de spits is er namelijk een sterke vervoersvraag tussen deze stations en Amsterdam en NS wil met deze bediening beter voldoen aan die vraag.

De rechtstreekse spitstreinen in de ochtend uit Uitgeest via Haarlem komen aan in Amsterdam Centraal tussen 6:54 uur en 9:54 uur. Ook de eerste trein van Alkmaar en Uitgeest naar Haarlem wordt doorverbonden naar Amsterdam, zodat de vroegste verbinding met Amsterdam Centraal eveneens rechtstreeks is. De aankomsttijd in Amsterdam Centraal is dan 6:09 uur. In de middag vertrekt de eerste rechtstreekse trein van Amsterdam Centraal via Haarlem naar Uitgeest om 16:04 uur en de laatste om 18:34 uur.

Daarnaast biedt NS de volgende aansluitingen:

- In Haarlem: een overstap van zes minuten vanuit de Sprinter uit Uitgeest (serie 4800) op de Sprinter naar Leiden (serie 6300).
- In Haarlem: een overstap van zes minuten vanuit de Sprinter uit Amsterdam (serie 4800) op de Intercity naar Leiden (serie 2200).
- In Uitgeest: een overstap van zeven minuten vanuit de Sprinter uit Haarlem (serie 4800) op de Sprinter naar Zaandam (serie 4000).
- In Uitgeest: een overstap van zeven minuten vanuit de Sprinter uit Zaandam (serie 4700) op de Sprinter naar Haarlem (serie 4800).
- In Uitgeest: een overstap van elf minuten vanuit de Sprinter uit Haarlem (serie 4800) op de Sprinter naar Alkmaar (serie 3400).

#### *Reizigerseffecten*

De huidige Sprinterreizigers tussen Haarlem en Alkmaar – ruim 1500 op een gemiddelde werkdag – krijgen in de spits een verdubbeling van de frequentie. Het gaat om reizigers van en naar de stations Bloemendaal, Santpoort Zuid, Santpoort Noord, Driehuis en Heemskerk. De reizigers met de huidige sneltrein tussen Alkmaar, Beverwijk en Haarlem zijn langer onderweg als gevolg van de extra stop. De extra reistijd bedraagt maximaal zeven minuten. Dit geldt voor ongeveer 1100 reizigers tussen Haarlem en Alkmaar, 950 reizigers tussen Haarlem en Beverwijk en 500 reizigers tussen Haarlem en Castricum. De reistijd van en naar Amsterdam Centraal blijft ongeveer gelijk als gevolg van een verbeterde overstap in Haarlem.

#### *Late avond en vroege ochtend*

Op de late avond na 22:30 uur en op zondagochtend rijden er minder Intercity's op het traject tussen Amsterdam, Haarlem en Leiden. In onze expertsessies heeft u uw zorg geuit over de lange overstap die daarmee ontstaat in Haarlem. NS onderzoekt nog hoe dit kan worden opgelost.

## **2.7 Grensoverschrijdende treindiensten**

In 2015 vervalt de laatste trein vanuit Amsterdam (vertrek 19:01 uur) naar Bad Bentheim, omdat deze trein als grensoverschrijdende verbinding weinig toegevoegde waarde biedt. Op het traject Amsterdam – Deventer - Hengelo vervangt NS deze trein door een Intercity, omdat de trein op het binnenlandse traject wel een toegevoegde waarde heeft.

Met het vervallen van deze trein naar Bad Bentheim kan NS een twee uur vroegere eerste trein naar Berlijn rijden op maandag tot en met zaterdag. Een aankomst in Berlijn van omstreeks half twaalf is hierdoor mogelijk. Met deze nieuwe mogelijkheid hoopt NS extra (zakelijke) reizigers aan te trekken die graag aan het eind van de ochtend al in Berlijn willen zijn.

Omdat de Intercity naar Berlijn in Nederland als binnenlandse trein rijdt, profiteren ook de binnenlandse reizigers. De eerste reismogelijkheid vanuit Amsterdam Centraal<sup>2</sup> is straks om 5:01 uur naar Amersfoort (vertrek ca. 5:37 uur), Apeldoorn (vertrek 06:03 uur), Deventer (vertrek 06:17

---

<sup>2</sup> Vertrek(tijd) vanuit Amsterdam is onder voorbehoud van inpasbaarheid met het onderhoudsrooster

uur), Almelo (vertrek 06:45) en Hengelo (vertrek 06:59 naar Hannover en Berlijn, aankomst rond 11:30 uur). Naar verwachting profiteren hier ongeveer 700 reizigers van. Daarnaast biedt deze verschuiving een kans om een extra Intercity Bad Bentheim – Twente – Deventer – Amsterdam op maandag in de ochtendspits te bieden (vertrek 08:01 uur uit Hengelo).

In het eerste kwartaal 2014 levert NS een onderzoek op ten aanzien van het ontwikkelen van een kwaliteitsverbinding op Eindhoven-Düsseldorf en Zuid-Limburg-Aachen. De uitkomsten van dit onderzoek bespreekt NS met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en deze zal NS daarna ook met u delen.

Zoals afgesproken, wordt de frequentie van de Benelux-trein verhoogd naar 16 keer per dag. Ook rijdt deze trein weer door vanuit Brussel en Den Haag naar Schiphol en Amsterdam Centraal. De precieze aankomst- en vertrektijden zijn nog niet bekend en daar is NS nog met u over in gesprek.

## **3. Afhankelijkheden**

### **3.1 Onderhoudsrooster (sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail)**

De intentie van NS is om de inpassing van treinen en vervangende inzet van bussen rondom het onderhoudsrooster vergelijkbaar met 2014 uit te voeren. Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. NS is de afgelopen periode intensief met ProRail in overleg geweest om de gevolgen van het onderhoudsrooster te beperken. De contouren van het onderhoudsrooster voor het jaar 2015 lijken op die van 2014. Dat maakt dat de voorgenomen plannen om meer infrastructuur te onttrekken voor het onderhoudsrooster niet nodig lijkt te zijn. Tevens zijn er plannen van ProRail om het onderhoudsrooster rondom Schiphol te beperken. De daadwerkelijke de inpassing van treinen en vervangende inzet van bussen rondom het onderhoudsrooster is afhankelijk van de ervaringen in 2014 en de daadwerkelijke capaciteitsaanvraag van ProRail voor het onderhoudsrooster in 2015. Als na de capaciteitsaanvraag de contouren hiervan voldoende helder zijn, informeert NS u over relevante wijzigingen ten opzichte van deze adviesaanvraag.

### **3.2 Grootschalige werkzaamheden**

Ook in 2015 zijn veel werkzaamheden nodig aan de spoorinfrastructuur. Dit heeft gevolgen voor de treindienst. Met name rondom Breda, Schiphol, Amsterdam, Eindhoven en Utrecht zullen meerdere grote onttrekkingen nodig zijn die een forse aanpassing van de treindienst noodzakelijk maken.

Rondom Utrecht gaan de werkzaamheden aan het zogenaamde DoorStroomStation Utrecht (DSSU) in 2015 door. In combinatie met werkzaamheden aan de OV Terminal en de werkzaamheden aan de zuidzijde van Utrecht levert dit in 2015 veel hinder op voor de reizigers van en naar dit station. Zo kan ook in dienstregeling 2015 Utrecht Lunetten niet vier keer per uur maar maar twee keer per uur bediend worden in de richting van Utrecht Centraal.

In het proces van de capaciteitstoedeling zal blijken welke effecten de buitendienststellingen en de tussenliggende faseringen (minder infrastructuur beschikbaar) daadwerkelijk hebben op de treindienst. NS houdt u op de hoogte van de gevolgen voor de reizigers. Binnenkort vindt een Locov-expertsessie plaats om alle aanpassingen rondom Utrecht nader toe te lichten.

### **3.3 Materieelinzet**

NS bepaalt de komende maanden welk materieeltype per route wordt ingezet in 2015. In deze adviesaanvraag worden de termen "Sprinter" en "Intercity" gebruikt voor de te verwachte materieelinzet

### **3.4 Van adviesaanvraag naar invoering**

Net als bij dienstregeling 2014 kan dienstregeling 2015 nog mutaties ondergaan, als gevolg van inpassing van de dienstregeling van andere (goederen)vervoerders en regionale wensen. NS stelt voor u, zodra er meer duidelijkheid bestaat over deze wijziging, tijdens een thema-sessie nader te informeren.

In de 7x24 uur uitwerking wordt geprobeerd om overlappende capaciteitsaanvragen in overleg met de andere vervoerders zoveel als mogelijk op te lossen. Gezamenlijk met ProRail onderzoekt NS op welke wijze de beschikbare spoorcapaciteit zo goed mogelijk verdeeld kan worden.

De adviesaanvraag is gericht op het presenteren van de plannen voor de capaciteitsaanvraag. De uiteindelijke dienstregeling is onder voorbehoud van de capaciteitsverdeling van ProRail. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. Om u goed en tijdig op de hoogte te houden van de uiteindelijke treindienst in 2015, ontvangt u na de capaciteitstoedeling van ProRail aan NS en voorafgaand aan de start van dienstregeling 2015 een adviesaanvraag wijzigingsblad december 2014 met daarin de dan actuele inzichten.

## 4 Ontwerpen van dienstregeling

Het ontwerpen van een dienstregeling is complex. Wijzigingen in Zwolle kunnen doorwerken tot in Vlissingen en Eindhoven. De ervaringen die de NS in de loop van de jaren heeft opgedaan, zijn verwerkt in het ontwerpproces.

### 4.1 Doel

NS wil bij het ontwerp het complete aanbod van reismogelijkheden per trein aantrekkelijker maken zodat meer reizigers de trein vaker gaan gebruiken. Hoewel niet van elk station naar elk station een rechtstreekse verbinding is te maken streeft NS ernaar om in ieder geval voor de grote groepen reizigers (oftewel drukke reisrelaties) een directe treinverbinding te bieden. In de regel rijdt overal elk halfuur een trein en wanneer de belangstelling groot genoeg is frequenter.

Om het gewoontepatroon van reizigers niet onnodig te verstoren wijzigt NS alleen de dienstregeling wanneer voor grote groepen een substantiële verbetering kan of moet worden gerealiseerd.

### 4.2 Randvoorwaarden

Een dienstregeling moet voldoen aan allerlei randvoorwaarden. Zo moet ze logistiek maakbaar zijn en er moet voldoende infrastructuur, materieel en personeel aanwezig zijn om ze uit te voeren. Ook wordt rekening gehouden met capaciteit voor goederenvervoerders en brugopeningen voor de scheepvaart. Al deze randvoorwaarden zijn bekend bij NS en de dienstregeling wordt er op aangepast.

Bij het ontwerpen van een dienstregeling worden treinen stuk voor stuk gepland: de vertrektijden, rijtijden, aankomsttijden, stationnementstijden, et cetera. Al deze tijden zijn vastgelegd in normen, zodat de geplande tijden in praktijk gehaald kunnen worden. Deze normen worden aangepast als er nieuwe ervaringen zijn of bijvoorbeeld nieuw materieel instroomt.

Bij iedere nieuwe dienstregeling houdt NS tevens rekening met specifieke beperkingen in dat jaar, zoals werkzaamheden en snelheidsbeperkingen. Zo wordt in dienstregeling 2015 rekening gehouden met de werkzaamheden op de Zuidtak van Amsterdam en rond Utrecht Centraal.

### 4.3 Stakeholders

NS heeft regelmatig contact met regionale overheden. Met hen wordt overleg gevoerd over elke nieuwe dienstregeling. Alle wensen uit deze overleggen worden serieus onderzocht, alhoewel ze niet altijd gehonoreerd kunnen worden; bijvoorbeeld uit rendementsoverwegingen of omdat deze niet maakbaar blijken. NS heeft de reizigers-, goederen en infrastructuurprojecten voor 2015 uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en de andere reizigersvervoerders. Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerk dat projecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basisuurpatroon.

Regulier wordt regionaal overleg gevoerd met de regionale overheden en vervoerders over de aansluitingen van het bus-, tram-, metronetwerk. De aansluitingen van de NS treinen met de overige treinreizigersvervoerders heeft plaatsgevonden in het spoorsectorbrede Ontwerpteam onder leiding van ProRail.

## 5 Bijlagen

- (op verzoek:) Grafische weergave basisuurpatronen spits en dal;
- (op verzoek:) Grafische weergave basisspooropstellingen spits en dal;

In de grafische weergaven zijn ook de treinen van andere vervoerders opgenomen, vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. Getoonde dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand weer, waardoor er dan ook geen rechten aan ontleend worden.

- Uitwerking 7x24 uur specificaties per treinserie.