



Adviesaanvraag LOCOV

Bijlage bij brief met kenmerk CC/PA/WS-524

Basisuurpatronen dienstregeling 2011 Specificaties
daguitwerking



1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	4
2	Proces en uitgangspunten	5
2.1	Inzet Sprintermaterieel	5
3	Groeien op het spoor	6
4	Productverbeteringen	7
4.1	Halteringen te Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel met treinserie 7400	7
4.2	Overige verbeteringen	7
5	Stations	8
5.1	Nieuwe stations	8
5.1.1	Sassenheim en Houten Castellum	8
5.1.2	Hoevelaken	8
6	Werkzaamheden	10
6.1	Onderhoudsrooster	10
6.2	Sleutelprojecten	10
7	Ter informatie	11
7.1	Proef Nachtnet Brabant	11
8	Wijzigingen in relatie tot introductie HSL	12
8.1	Dordrecht - Roosendaal	12
8.2	HSL en Oude Lijn	12
8.2.1	Herontwerp Oude Lijn	12
8.2.2	Aanpassingen	13
8.2.3	Lijnvoering	14
8.2.4	Invoering	15
9	Daguitwerking	16
10	Groei en milieu	17
10.1	Beter productaanbod	17
10.2	Groei	17
10.3	Milieu	17
11	Bijlagen	18

1 Inleiding

In deze toelichting op de adviesaanvraag worden de wijzigingen (ten opzichte van dienstregeling 2010) in de basisuurpatronen (BUP) voor de NSR-dienstregeling 2011 beschreven en toegelicht. Waar de basisuurpatronen wijzigen wordt tevens toegelicht hoe de zogenaamde daguitwerking zal worden ingevuld. In de bijlagen zijn voor deze baanvakken tabellen opgenomen met alle relevante treindiensten. In de hoofdtekst worden eerste en laatste treinen aangegeven (voor zover van toepassing ook per dagsoort), en momenten waarin spits- en dalfrequentie van elkaar gaan afwijken. Separaat wordt nog ingegaan op situaties waarin de basisuurpatronen niet wijzigen, maar wel de daguitwerking ten opzichte van dienstregeling 2010 verandert.

1.1 Aanleiding

Wijzigingen in de dienstregeling komen voort uit het stimuleren van rendabele groei door verbeteringen in het treinproduct (pull) of door het accommoderen van groei die door autonome ontwikkelingen zoals economische groei ontstaat (push). Na een aantal jaren van economische groei, waar NSR mede dankzij haar goede performance en verbeteringen in het treinaanbod uitstekend van heeft geprofiteerd (groeipercentages in 2005 t/m 2008 tussen 3% en 4,5% per jaar) is vanaf april 2009 een daling van de groei ingezet. 2009 is afgesloten met een kleine groei in reizigerskilometers (0-1%). Herstel van de groei zal naar verwachting eind 2010 gaan plaatsvinden. Na de dienstregelingwijzigingen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd in het kader van "Ontwerp 2007" vragen de ontwikkelingen om een vervolg in 2011 om de groei door te kunnen zetten en hierbij tevens het kwaliteitsniveau voor de klanten vast te houden/te verbeteren, door reistijden te versnellen en reismogelijkheden te vergroten.

In vervolg op dienstregeling 2010 is NS in overleg met V&W over een mogelijk vervolg op dienstregelingvoorstellen in het kader van het actieplan 'Groeit op het Spoor'. Dit zijn voorstellen die NS oorspronkelijk op de langere termijn door zou voeren, maar die dankzij ondersteuning van het ministerie in tijd naar voren getrokken worden, en al in 2011 bijdragen aan de groeiambities die kabinet en NSR hebben met betrekking tot het reizigersvervoer per spoor.

Naast overleg met V&W heeft NSR ook in overleg met de regionale overheden wijzigingen voorgesteld, zoals het openen van 2 nieuwe stations.

Tot slot heeft NSR ook noodzakelijke aanpassingen als gevolg van werkzaamheden die gedurende het dienstregelingjaar 2011 structureel van aard zijn in het dienstregelingontwerp opgenomen.

DISCLAIMER

Op dit moment is onduidelijk welk effect de verwachte achterblijvende economische groei op het vervoer per trein zal hebben. NSR behoudt zich het recht voor als door dergelijke omstandigheden het aantal reizigers significant achterblijft bij de verwachtingen de voorgestelde uitbreidingen van het treinproduct niet door te voeren in dienstregeling 2011.



1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op het ontwerpproces en de uitgangspunten.

Hoofdstuk 3 gaat in op de uitbreiding van de treindienst die invulling geeft aan de groeiambities van NSR en Kabinet en gesteund wordt vanuit het actieplan 'Groeï op het Spoor', verbeteringen van het bestaande product komen in hoofdstuk 4 aan de orde. Bij deze verbeteringen zijn snelheid en betrouwbaarheid sleutelwoorden. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de bediening van nieuwe stoptreinstations.

Consequenties van reguliere en grootschalige werkzaamheden passeren in hoofdstuk 6 de revue. Hoofdstuk 7 is ter informatie. Dit betreffen NSR-treindiensten op het Hoofdrailnet die niet adviesplichtig zijn.

Wijzigingen die samenhangen met de uitbreiding van de exploitatie op de hogesnelheidslijn zijn opgenomen in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 zijn aanpassingen van de daguitwerkingen opgenomen die om andere redenen dan de aanpassing van de dienstregelingstructuur zijn ontstaan.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 10 belicht wat de effecten van de dienstregeling 2011 zijn voor de reizigersgroei en het leefmilieu.

Bij alle voorstellen staat een toelichting wat de klanteffecten zijn. Elke paragraaf wordt tevens afgesloten met de voor de voorgestelde structuurwijziging bijbehorende daguitwerking (vroeg/late treinen).



2 Proces en uitgangspunten

De projecten uit dienstregelingontwerp 2011 zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als dienstregelingontwerpen in de voorgaande jaren. De belangrijkste uitgangspunten daarbij waren een klantattractieve en punctuele dienstregeling, geschikt voor toekomstige reizigersgroei en aansluitend bij ontwikkelingen als de HSL en andere nieuwe infrastructuur.

NSR heeft de projecten voor 2011 uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en collega-reizigersvervoerders. Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerken dat reizigers-, goederen- en infrastructuurprojecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basisuurpatroon.

De consequenties van dienstregelingwijzigingen heeft NSR vertaald in effecten op het aantal reizen. Een reis is een "heen- of terugreis", inclusief eventuele overstappen tussen verschillende treinen. Omdat de meeste reizigers een zelfde heen- én terugreis is het verband tussen reizen en reizigers ongeveer een factor 1,8.

2.1 Inzet Sprintermaterieel

Met de komst van nieuw en vernieuwd Sprintermaterieel zal ook in 2011 de Sprinterformule verder uitgerold worden, en stapsgewijs de stoptreinen vervangen. Omdat op dit moment de materieelinzet niet in detail vastligt, is nog niet zeker op welke lijnen in 2011 Sprinters gaan rijden. Soms lopen daarom de termen Sprinter en stoptrein door elkaar in deze rapportage.

3 Groeien op het spoor

Zoals in de adviesaanvraag van dienstregeling 2010 aangegeven werken het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) en NS aan het Actieplan Groeien op het spoor. Om die reden wil V&W financiële middelen aan NS ter beschikking stellen om extra treindiensten te introduceren, die zonder die middelen (tijdelijk) verlieslatend zouden zijn. NS stelt voor om alleen extra treindiensten te introduceren, waarvan NS verwacht de deze op lange termijn voldoende rendement opleveren. Immers, niemand is erbij gaat dat NS deze treindiensten zou opheffen op het moment dat V&W geen financiële middelen meer ter beschikking stelt.

Een mooie kans om productverbeteringen die al in de nabije toekomst zijn voorzien financieel verantwoord versneld in te voeren per dienstregeling 2011. De voorstellen zijn deels ontstaan in Samenwerking met regionale overheden.

Inzake dienstregeling 2010 is uw advies gevraagd voor het voornemen om twee snelle Intercity's en twee stoptreinen te gaan rijden tussen Zwolle en Groningen. Dit is uiteindelijk niet doorgevoerd als gevolg van onvoldoende politiek/maatschappelijke steun. Recent hebben de samenwerkende provincies in Noord-Nederland (SNN) aan NS een verzoek gedaan om deze productverbetering voor 2011 - met steun van het ministerie van V&W – opnieuw in overweging te nemen. Hierover zal u separaat worden geïnformeerd.

Voorstellen in het kader van Actieplan Groei op het Spoor kunnen pas definitief doorgevoerd worden na definitieve toezegging subsidieverlening van V&W.

4 Productverbeteringen

4.1 Haltingen te Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel met treinserie 7400

Treinserie 7400 rijdt op werkdagen tussen Rhenen en Breukelen in een kwartierdienst met de serie 17400. In de spits rijdt de serie 7400 door van en naar Amsterdam Centraal. In de huidige dienstregeling rijdt deze serie station Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel in één richting voorbij. Vanaf dienstregeling 2011 kunnen genoemde stations bediend worden door de serie 7400.

Klanteffecten

Positief

- Per werkdag profiteren 2.150 reizen van deze haltingen;

Negatief

- 800 reizen hebben te maken met 3 minuten extra reistijd door deze haltingen

Per saldo verwacht NSR door deze voorstellen 300 extra reizen per werkdag te trekken.

Daguitwerking

De frequentieverhoging wordt in principe op werkdagen de gehele dag geboden. Bij opstart en einde dienst nemen enkele Intercity's de functie van de stoptrein over, zie tabel in de bijlage.

4.2 Overige verbeteringen

De uitwerking van dienstregelingontwerp 2011 waarop deze notitie is gebaseerd, is grotendeels voltooid vòòrdat dienstregeling 2010 operationeel was. Mogelijk leert de praktijk van de dienstuitvoering in de eerste maanden van 2010 dat er een aantal onderdelen van de ontworpen dienstregeling 2010 beter of anders moet worden uitgewerkt, om een robuust, klantattractief treinproduct te kunnen bieden. Deze wijzigingen worden in dienstregelingontwerp 2011 opgenomen, en in urgente gevallen wellicht zo snel mogelijk in 2010 doorgevoerd.

NSR wil deze verbeteringen opnemen in de capaciteitsaanvraag 2011 die in april ProRail wordt aangeboden. Uiteraard zullen dergelijke wijzigingen zo nodig ook aan het LOCOV ter advies worden aangeboden, in aanvulling op deze notitie.

5 Stations

5.1 Nieuwe stations

5.1.1 Sassenheim en Houten Castellum

De nieuwe stations Sassenheim en Houten Castellum passen in dienstregelingontwerp 2011. Deze stations worden in de dienstregeling opgenomen zodra aan alle randvoorwaarden is voldaan (stationsinfrastructuur opgeleverd, ketenvoorzieningen/aansluitend busvervoer, etcétera), conform contractuele afspraken tussen ProRail, regionale overheden en NS.

Sassenheim zal tweemaal per uur bediend gaan worden door de stoptrein Leiden – Schiphol en Houten Castellum viermaal per uur door de stoptreinen tussen Geldermalsen en Utrecht.

Klanteffecten

Positief

- Sassenheim 1.050 nieuwe in-/uitstappers per dag,
- Houten Castellum: Volgens prognoses NS zal Houten Castellum bij een bediening van vier treinen per uur bij opening ongeveer 3.900 in-/uitstappers kennen (als ruimtelijke ontwikkeling conform prognoses uit 2006 is gerealiseerd). Uiteindelijk zal Houten Castellum doorgroeien naar een omvang van de rond de 5.000 in-/uitstappers per dag

Negatief

- stop in Sassenheim: 12.000 reizen per dag circa 2 minuten langer onderweg;
- stop in Houten Castellum: 14.500 reizen per dag circa 1 minuut langer onderweg

5.1.2 Hoevelaken

Op verzoek van de provincie Gelderland wordt een nieuw station Hoevelaken gerealiseerd. Dit station wordt gerealiseerd op een spoorverbinding die deel uitmaakt van het hoofdrailnet zoals omschreven in het Besluit hoofdrailnet (stb. 2004, 742, zoals nadien gewijzigd) en valt daarmee onder de reikwijdte van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Dit betekent dat de bediening van het station tot het exclusieve recht van de concessiehouder, in dit geval NS, behoort en tevens tot concessieverplichtingen voor NS leidt. Het station komt eveneens te liggen op de spoorverbinding die deel uitmaakt van de Valleilijnconcessie welke door de provincie Gelderland is gegund aan Connexxion. In de Valleilijnconcessie is bepaald dat de vervoerder (op de valleilijn) het nieuwe station zal bedienen.

Noch de provincie, noch NS heeft op dit moment de wens dat NS ook station Hoevelaken zou gaan bedienen. Inmiddels heeft NS met de provincie Gelderland en Connexxion afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder NS kan instemmen met de samenloop die zal ontstaan tussen Amersfoort en Hoevelaken ten gevolge van het bedienen van station Hoevelaken door Connexxion. Een van de voorwaarden is dat NS van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontheffing verkrijgt van bedieningsplicht voor dit station conform artikel 13 lid 1 van de vervoerconcessie.

Ontheffingsverzoek

Via deze adviesaanvraag verzoekt NS de consumentenorganisaties om **advies** aangaande het voornemen van NS aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontheffing te vragen van bediening van station Hoevelaken krachtens artikel 13 lid 3 sub d van de vervoerconcessie voor onbepaalde tijd ingaande vanaf het moment dat het station wordt bediend door de vervoerder op de Valleilijn (naar

verwachting per start van dienstregeling 2011). Op de verbinding Amersfoort – Apeldoorn zal station Hoevelaken in beide richtingen niet door NS bediend worden. Dit om redenen van vervoerskundig/logistieke en bedrijfseconomische aard.

Wij lichten ons verzoek hieronder nader toe.

Toelichting

NS kan binnen het huidige lijnvoeringmodel Hoevelaken niet met een reguliere stoptrein bedienen, omdat op de corridor Apeldoorn - Amersfoort (43 km trajectlengte) geen stoptrein rijdt. Hierover is in het verleden met de provincie Gelderland gesproken en de provinciale ambities gingen daarom ook altijd uit van het opnemen van bediening van Hoevelaken in de valleilijn concessie.

Het meest voor de hand liggend alternatief om bediening mogelijk te maken is het ombuigen van de Sprinter 5800 (Amsterdam - Amersfoort Vathorst). Dit alternatief is onderzocht maar stuit op logistieke en commerciële bezwaren:

- De Sprinter 5800-serie rijdt door tot en keert in Amersfoort Vathorst; naast marktoverwegingen is dat een logistieke noodzaak, omdat keren in de spits in Amersfoort niet past. Het ombuigen naar Hoevelaken zou leiden tot een onmogelijke kering op de vrije baan waar IC's en goederentreinen prioriteit (moeten) hebben. Tenzij Hoevelaken wordt uitgerust met complete keervoorziening, wat niet zal voldoen aan MKBA-criteria. Alternatief is dan verplicht doorrijden naar Barneveld Noord om daar te keren. Echter dan valt deze trein samen met de trein die Connexion rijdt als onderdeel van de Valleilijn concessie. Uit het oogpunt van afstemming van capaciteit op vervoervraag een ongewenste situatie. Het is bovendien nog maar zeer de vraag of Connexion zou instemmen met deze inbreuk op haar exclusief recht voor de Valleilijnconcessie. Immers door deze samenloop komt de commerciële attractiviteit van de Valleilijnconcessie in het geding.
- NS bedient met de treinserie 5800 grote Vinex-locaties als Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst. Schothorst heeft hierdoor 4 x Sprinter en 2 x IC naar Rotterdam en Vathorst heeft 4x Sprinter in de richting Amersfoort en 2x richting Zwolle. Beide Amersfoortse stations samen zitten nu al op een in- en uitstapvolume van 7000 en groeien nog. Hoevelaken zal volgens onze prognose een relatief klein station zijn. Schattingen variëren van 750 - 1100, waarvan een deel nieuwe reiziger, maar ook kannibalisatie van omliggende stations. Het ombuigen van de 5800 naar Hoevelaken leidt tot een aanzienlijk slechtere businesscase voor NS want Hoevelaken is qua commerciële potentie niet gelijkwaardig aan Amersfoort Vathorst/Schothorst.
- Een bijkomend voordeel is dat de huidige 5800-serie de zeer drukke stoptrein die vanuit Zwolle komt afroemt.

Samenvattend constateert NS dat het bedienen van station Hoevelaken met een alternatief gerouteerde 5800-serie uit vervoerskundig/logistiek en bedrijfseconomisch opzicht niet haalbaar is.

6 Werkzaamheden

6.1 Onderhoudsrooster

Zoals bekend is ten bate van het regulier onderhoud van de infrastructuur een zogenaamd onderhoudsrooster ingesteld: de dienstregeling is op die momenten aangepast om de kleinschalige werkzaamheden mogelijk te maken.

NSR streeft er naar dat de treinvrije periode gedurende de nacht benodigd voor het onderhoudsrooster zo weinig mogelijk de treindienst zal aantasten.

Verwachting is dat het onderhoudsrooster 2011 veel zal lijken op het onderhoudsrooster 2010. NSR gaat in 2011 geen treinen aanvragen waar gegeven het onderhoudsrooster geen ruimte voor is.

6.2 Sleutelprojecten

Om werkzaamheden mogelijk te maken in het kader van de zogenaamde Nieuwe SleutelProjecten ("NSP's") te Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem zijn ook al in eerdere dienstregelingen minutenwijzigingen doorgevoerd en vertrek- en aankomstsporen gewijzigd. Ook in dienstregelingontwerp 2011 lopen deze werkzaamheden door en zijn aanpassingen te verwachten.

De basisspooropstelling te Utrecht zal aangepast worden om in het kader van de grootse werkzaamheden, achtereenvolgens de sporen 8, 9, 11 en 12 buitendienst te kunnen nemen.

Gedurende het dienstregelingjaar zullen treinen op verschillende sporen behandeld worden.

Er zullen grootscheeps werkzaamheden plaatsvinden op station Zwolle. Er moet ruimte gemaakt worden voor de bouw van een tijdelijke traverse, ten behoeve van de verbouw van de tunnel. Er zullen buitendienststellingen plaatsvinden om de bouw van het vierde perron mogelijk te maken en om de toekomstige aansluiting met de Hanzelijn te kunnen maken.

In de zomer van 2011 zullen een aantal sporen op Den Haag centraal gedurende 3 maanden ingekort worden. NS zal treinen moeten aanpassen voor wat betreft lengte en of vertrek-/aankomstspoor.

Eveneens zullen er in de zomer van 2011, gedurende 9 weken, aanpassingen plaatsvinden op station Arnhem om de tweede grote fase van Sporen in Arnhem uit te kunnen voeren.

Op de overige stations is niet direct een structurele aanpassing van de dienstregeling noodzakelijk, maar wel staat op die stations de punctualiteit onder druk en zijn er minder tot geen mogelijkheden voor bijsturing.



7 Ter informatie

7.1 Proef Nachtnet Brabant

Er vindt overleg met de provincie Brabant plaats over de vraag of de proef met het 'Nachtnet Brabant' – al dan niet in afgeslankte vorm – per dienstregeling 2011 voortgezet kan worden.

Bij het overleg over de mogelijke voortzetting vraagt het aspect van sociale veiligheid voor klant en personeel veel aandacht.

Wij zullen u over de uitkomst van het overleg nog separaat informeren.

8 Wijzigingen in relatie tot introductie HSL

Onderstaande wijzigingen zijn reeds in eerdere Adviesaanvragen met u gedeeld. Planning was dat deze voorstellen najaar 2009 geïmplementeerd zouden zijn. De huidige verwachting is dat bij aanvang van dienstregeling 2011 de eerste fase (8.1) ingevoerd zal worden en dat de uiteindelijke fasering (herontwerp Oude Lijn, zie 8.2) eind 2011/start dienstregeling 2012 plaats vindt.

8.1 Dordrecht - Roosendaal

De planning is dat bij aanvang van dienstregeling 2011 de internationale trein Amsterdam – Brussel via de Hogesnelheidslijn gerouteerd wordt.

Tussen Dordrecht en Roosendaal heeft de internationale trein Amsterdam – Brussel ook een belangrijke binnenlandse functie. Met het routeren van die trein via de HSL zou tussen Dordrecht en Roosendaal de frequentie van de Intercity's van 2 keer per uur naar 1 keer per uur afnemen. Omdat NS dit niet wenselijk vindt, is in het BUP 2011 voorzien dat de huidige Intercity Amsterdam – Dordrecht verlengd wordt tot Intercity Amsterdam – Vlissingen. Omdat zowel de bestaande als de nieuwe Intercity Amsterdam – Vlissingen op alle stations tussen Roosendaal en Vlissingen zullen stoppen, krijgen al deze stations elk half uur een rechtstreekse IC verbinding van en naar de Randstad.

Klanteffecten

Positief:

- Van de halfuurdienst (Zeeland -) Roosendaal – Dordrecht en verder de Randstad in profiteren per dag ruim 10.000 reizen;
- Circa 1.800 in/uitstappers op de stations Arnhem, Rilland-Bath, Krabbendijke en Kapelle-Biezelinge profiteren van een frequentieverhoging naar 2 keer per uur.

Negatief:

- Tussen Rotterdam – Den Haag – Schiphol – Amsterdam neemt het aantal snelle treinen (IC of internationaal) af. Op alle deeltrajecten blijven minimaal 4 keer per uur Intercitytreinen rijden. Voor de consequenties voor de internationale reizigers uit Den Haag, Roosendaal en Dordrecht naar België wordt verwezen naar overleg tussen consumentenorganisaties en Hispeed;
- De reistijd naar Vlissingen wordt circa 8 minuten langer: de snelste verbinding van en naar de Randstad neemt voor circa 7.000 reizen per dag vanaf de Intercity stations Kruiningen-Yerseke, Goes, Middelburg, Vlissingen Souburg en Vlissingen qua reistijd toe met 2 tot 8 minuten.

Daguitwerking

Naast de hierboven al beschreven effecten, treden er verder geen wijzigingen op in de daguitwerking van deze serie.

8.2 HSL en Oude Lijn

In Ontwerp 2007 was reeds een eindbeeld geschetst voor de dienstregeling gebaseerd op een volledige HSL-exploitatie. Volgens de huidige planning zal in eind 2011 de frequentie van de treindiensten op de HSL conform het eindbeeld zijn.

8.2.1 Herontwerp Oude Lijn

Met de komst van de volledige Hispeed-treindienst, is het niet meer mogelijk om op de Oude Lijn (de traditionele lijn Amsterdam – Leiden – Den Haag - Rotterdam) de bestaande dienstregeling te

handhaven. De capaciteit van de infrastructuur op de zogenaamde samenloopbaanvakken (Amsterdam Centraal – westtak - Schiphol, Rotterdam Centraal – Willemspoortunnel – Rotterdam Lombardijen en emplacement Breda) is onvoldoende om zowel de hogesnelheidstreinen als het traditionele reizigers- en goederenvervoer op een kwalitatief afdoende wijze in te passen. De vervoerders zijn dan ook genoodzaakt om de huidige dienstregeling op die baanvakken aan te passen. NS wil van de nood een deugd maken door de lijnvoering op de Oude Lijn meteen te optimaliseren, gegeven de treindiensten op de HSL. NS wil met deze optimalisatie een dienstregeling bereiken die per saldo (NS Hispeed + NSR) méér treinreizigers trekt dan het ongewijzigd naast elkaar voort laten bestaan van de huidige NSR-dienstregeling en de dienstregeling van NS-Hispeed.

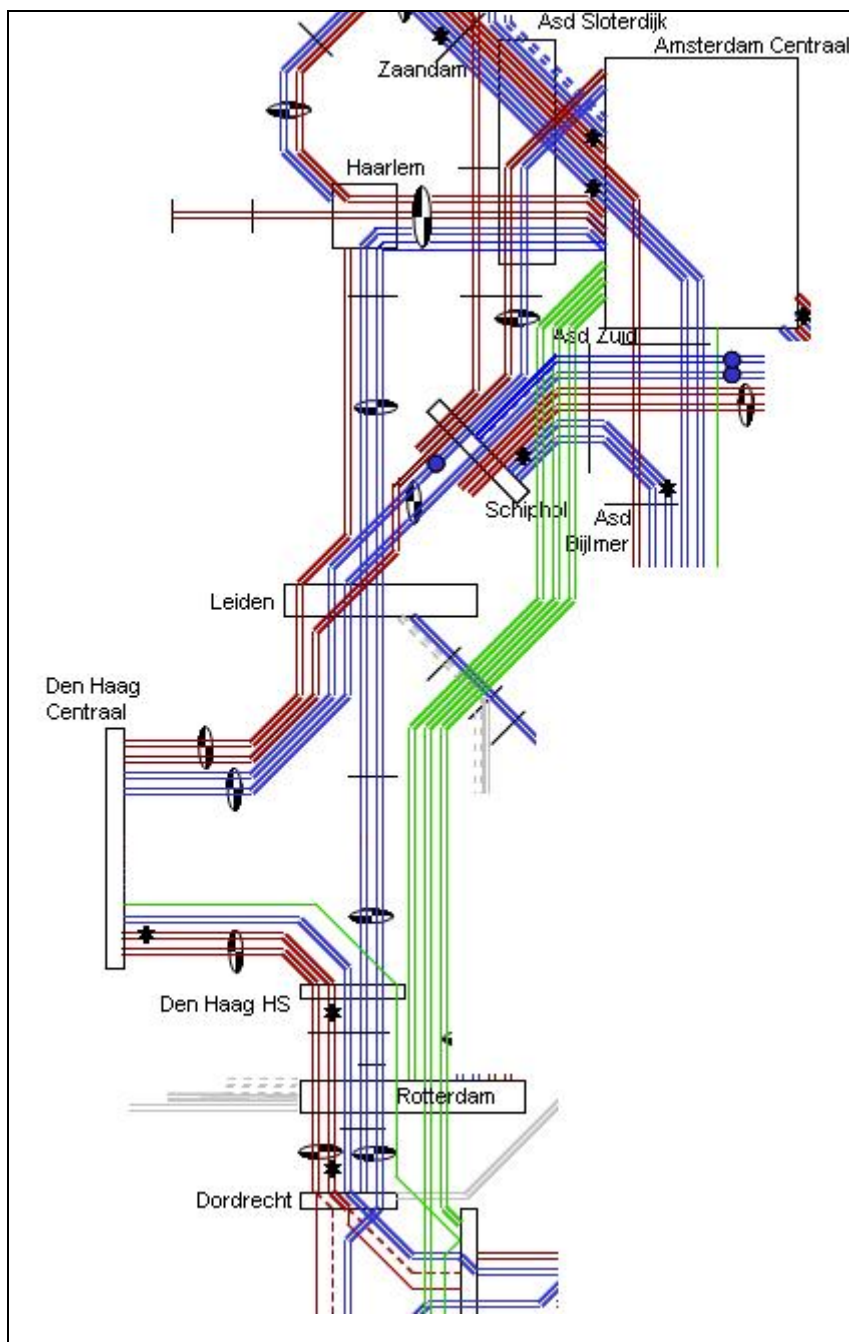
Met de komst van hoogfrequente, snelle verbindingen tussen Rotterdam en Schiphol en Amsterdam zullen veel lange afstandreizigers via de HSL gaan reizen in plaats van via de Oude Lijn-route Amsterdam – Leiden – Den Haag – Rotterdam. De “ruimte” die in bestaande treindiensten ontstaat (wegens het overlopen van reizigers naar de HSL) alsook de “ruimte” die op de infrastructuur ontstaat (wegens het wegvallen van de internationale treindiensten op de Oude Lijn), is gebruikt om het stadsgewestelijke, regionale en interregionale vervoer te verbeteren en hierdoor meer klanten te gaan bedienen.

8.2.2 Aanpassingen

Dit voorstel biedt veel verbeteringen:

1. In het voorstel ontstaan er meer en betere overstapmogelijkheden tussen de Intercity's en de stadsgewestelijke railsystemen: op Rotterdam Blaak, Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI zullen 4 Intercity's per uur stoppen, alsook 4 Sprinters per uur, waardoor een goede aansluiting op de metro respectievelijk RandstadRail wordt geboden;
2. Den Haag Centraal krijgt een betere ontsluiting, onder andere richting de Amsterdamse Zuidas en een kwartierdienst per Intercity naar Schiphol;
3. Leiden krijgt rechtstreekse verbindingen naar noordoost Nederland via Amsterdam Zuidas en Amersfoort;
4. Er ontstaan meer en betere kwartierdiensten, zowel in het Sprintersegment (Dordrecht - Den Haag Centraal/Den Haag Centraal – Haarlem: Stedenbaan) als in de Intercity-diensten (Dordrecht – Leiden – Haarlem – Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal – Leiden – Schiphol).

Deze verbeterde dienstregeling op de Oude Lijn zorgt voor extra reizigers. Samen met het feedervervoer voor de HSL-treindiensten worden er per dag circa 20.000 nieuwe reizen op de Oude Lijn verwacht. Dit aantal compenseert ruimschoots het “overlopen” van de lange afstandreizigers naar de HSL-treindiensten, waardoor het doel wordt bereikt om per saldo meer klanten te trekken.



Figuur: Lijnvoering HSL en Oude Lijn eindsituatie,

Elke lijn representeert een uurdienst

Blauw = IC

Rood = Sprinter

Groen = Hispeed

8.2.3 Lijnvoering

In genoemd optimalisatievoorstel rijden de volgende treindiensten op de Oude Lijn, zie ook figuur:

- 2 keer per uur Intercity Vlissingen (stopt tot en met Roosendaal op alle tussengelegen stations) - Dordrecht – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum – Delft – Den Haag HS – Den Haag Laan van NOI – Leiden Centraal – Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;
- 2 keer per uur Intercity Dordrecht – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum – Delft – Den Haag HS – Den Haag Laan van NOI – Leiden Centraal – Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;
Tussen Dordrecht en Amsterdam Centraal vormen bovenstaande treinseries een kwartierdienst;
- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Den Haag HS – Delft – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Breda (...) – Venlo;



- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Lelylaan – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;
- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol – Amsterdam Zuid – Hilversum en via Amersfoort verder naar noordoost Nederland.
Tussen Den Haag Centraal en Schiphol vormen bovenstaande twee treinseries een kwartierdienst;
- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol – Amsterdam Centraal, stopt op alle tussengelegen stations;
- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Haarlem, stopt op alle tussengelegen stations;
Tussen Den Haag Centraal en Leiden Centraal vormen bovenstaande treinseries een kwartierdienst (Stedenbaan);
- 2 keer per uur Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht door naar Roosendaal (spits 2x/u, dal 1x/u);
- 2 keer per uur Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht door naar Breda (spits 2 keer per uur, dal 1 keer per uur);
Tussen Den Haag Centraal en Dordrecht vormen bovenstaande treinseries een kwartierdienst (conform Stedenbaan).

Knoop Leiden: NS stelt voor is te Leiden Centraal zogenaamde "halve" knopen te bieden op de verbindingen Den Haag Centraal/Rotterdam enerzijds en Haarlem/Schiphol anderzijds. De Intercity uit Den Haag Centraal sluit (2x/u) aan op de stoptrein naar Haarlem (en v.v.), de Intercity uit Rotterdam sluit (4x/u) aan op de Intercity-treinen naar Schiphol en verder naar Amsterdam Centraal of -Zuid. Voordelen ten opzichte van de huidige "volledige" knoop is dat de doorgaande treindienst geen extra rijtijd nodig heeft (de infrastructuur te Leiden maakt parallel in- en uitrijden van de treindiensten Den Haag Centraal – Schiphol en Rotterdam – Haarlem niet mogelijk), en dat er op de verbinding van en naar Schiphol een ruimere overstap ontstaat dan de 2 minuten die bij een "volledige" knoop ontstaat, en in essentie ongewenst is voor luchtreizigers met koffers. Door de genoemde versnelling wordt een gedeelte van de ruime overstap gecompenseerd door kortere rijtijden.

Daguitwerking

In principe rijden alle treinen in de gangbare bedrijfsuren, vergelijkbaar met dienstregeling 2010. Wijziging betreft de Intercity Dordrecht – Amsterdam. Na 21.45 uur rijdt deze niet meer tussen Leiden Centraal en Amsterdam Centraal.

8.2.4 Invoering

De meest recente inzichten met betrekking tot het moment van invoering zijn dat eind 2011 de frequentie op de HSL dusdanig is, dat dan de hiervoor beschreven aanpassing doorgevoerd kan worden. Gezien de grote impact voor reizigers en collega-vervoerders – die aansluitende vervoer bieden – geeft NSR er de voorkeur aan deze grootschalige wijziging in december 2011 (dus bij start van dienstregeling 2012) door te voeren. De communicatie richting klanten en de aanpassingen in het ketenvervoer kunnen op dat moment op een veel betere en logischere manier vorm worden gegeven.

Hiervoor is afstemming noodzakelijk met NS Hispeed en de concessieverlener (de Staat).



9 Daguitwerking

Bij de patroonwijzigingen is in voorgaande hoofdstukken gelijk kort aangegeven hoe de daguitwerking (eerste/laatste treinen, frequenties) er in grote lijnen uit zal gaan zien, de volledige set specificaties is in de bijlagen terug te vinden.

Op een aantal trajecten wijzigt ook de daguitwerking, zónder dat de patroondienstregeling is veranderd. Deze wijzigingen stellen we onderstaand kort aan u voor, en is ook terug te vinden in de tabellen-bijlage.



10 Groei en milieu

10.1 Beter productaanbod

Dienstregeling 2011 betekent voor 98% van de huidige reizigers een dienstregeling met een vergelijkbare kwaliteit als in 2010 (maximaal 5% trager of sneller in gewogen reistijd). Maximaal 1% van de huidige reizigers zal langer onderweg zijn (5% of meer in gewogen reistijd). Maximaal 1% van de huidige reizigers zal minstens 5% sneller reizen dan vandaag de dag. Dit is nog exclusief de reistijd-effecten die bij de volledige exploitatie van de Hogesnelheidslijn zullen optreden.

10.2 Groei

NSR wil - mede met de productverbeteringen als aanjager - per dag een groei van ongeveer 1,2% reizigerskilometers per trein realiseren.

10.3 Milieu

Zonder rekening te houden met de lopende energiebesparings- en materieelprogramma's zou door de toename van het treinverkeer in 2011 de CO₂ uitstoot van NS niet toenemen.

In 2011 verwacht NS dat er per dag ongeveer 1,2% meer reizigerskilometers per trein dan in 2010 per trein worden gemaakt. Een gedeelte van dit extra vervoer zou, als het niet per trein was gegaan, per auto zijn afgewikkeld. De uitstoot van dit auto-alternatief zou ongeveer 1.100 ton CO₂ per jaar zijn.

11 Bijlagen

Daguitwerking in tabelvorm

Overzicht treinen die in 2010 niet konden rijden wegens Onderhoudsrooster en die in 2011 weer aangevraagd zullen worden

(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, en er kunnen dan ook geen rechten aan ontleend worden.