

19 MEI 2009

2009/05



NS Reizigers

Directie

Hoofdgebouw IV  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht  
Nederland  
www.ns.nl

Aan de vertegenwoordigers van  
consumentenorganisaties in het Locov

**Datum** 18 mei 2009  
**Ons kenmerk** CC\PA\WS-476  
**Onderwerp** Besluit basisuurpatronen 2010

**Telefoon** 030 - 235 78 39  
**Telefax** 030 - 235 61 93  
**E-mail** wietze.smid@ns.nl

Geachte dames en heren,

In uw brief van 3 maart jl. gaf u uw advies over de voorgenomen basisuurpatronen en uitwerking van dienstregeling 2010, waarvoor mijn dank. In deze brief informeer ik u over ons besluit en licht dit toe, waarbij ik inga op uw suggesties en opmerkingen. Daarbij is de volgorde van uw adviezen leidend. De punten waarop u in uw advies niet bent ingegaan en die daarmee automatisch uw instemming en dus positief advies hebben, besluiten wij conform het voorstel tenzij hierna anders aangegeven.

#### *Algemeen*

Allereerst mijn dank voor de waardering die u uitspreekt voor de wijze waarop NS Reizigers (hierna 'NS') de consumentenorganisaties betreft bij wijzigingen in de dienstregeling. NS stelt uw kritische en constructieve inbreng op prijs, omdat die bijdraagt aan het in beeld brengen van de effecten van een wijziging.

U brengt onder de noemer 'algemeen' uw ideeën over de IC-status van Zoetermeer, het traject Zwolle – Utrecht alsook over de stoptrein Utrecht – Amsterdam Zuid onder de aandacht.

NS heeft kennis genomen van uw ideeën, en constateren dat deze items reeds besproken en bediscussieerd zijn. In de besluiten over dienstregeling 2007 en 2008 lichtte NS reeds de keuze voor de bediening van station Zoetermeer toe (brieven met kenmerken CC\PA\KK-342 en 394). NS onderbouwde de keuze voor de dienstregeling op het traject Zwolle – Utrecht reeds in het besluit over dienstregeling 2007 (CC\PA\KK-342), in het besluit over de uitwerking van dienstregeling 2008 (CC\PA\LO-403) en in het besluit over de uitwerking van dienstregeling 2009 (CC\PA\LO-442). Vooralsnog is er geen aanleiding om voor dienstregeling 2010 een andere keuze te maken.

Over de dienstregelingwijziging tussen Utrecht en Amsterdam Zuid vroeg NS reeds uw advies (CC\PA\LO-457) en adviseerde u reeds in uw brief met kenmerk 2008/238. U gaf destijds aan geen bezwaar te hebben tegen deze afwijking van de concessievoorschriften. Omdat voornoemde onderwerpen géén onderdeel zijn van de dienstregelingswijzigingen 2010, gaat NS daar bij het besluit over dienstregeling 2010 niet op in.



Uiteraard is NS bereid om deze eerdere overwegingen mondeling nog eens nader toe te lichten. Ook als er nieuwe inzichten zijn wil NS die met u bespreken in onder andere de themaoverleggen.

### **3.1 Intercity Lelystad – Schiphol**

U adviseert positief over de komst van de Intercity Lelystad – Schiphol. NS besluit dan ook conform het voorstel.

### **3.2 Nieuwe opzet Zwolle – Groningen**

NS neemt op dit moment geen besluit om de sprong van het huidige treinaanbod naar een treinaanbod met twee Intercity's en twee stoptreinen per uur en alleen op werkdagen overdag in te voeren. Ondanks de achterblijvende economische groei bekijken NS en het Ministerie van V&W nog steeds of NS in het kader van Actieplan 'Groei op het Spoor' deze treindienst in ieder geval tot en met dienstregeling 2012 aan kan bieden (eventuele continuering na 2013 zal afhankelijk zijn van de gerealiseerde groei op dit traject). Voordat NS een definitief besluit neemt dient eerst het overleg tussen minister en Kamer over dit onderwerp afgerond te zijn. Zoals u weet speelt met name de bediening van station Hoogeveen in dit overleg een rol. De effecten van het voorstel van NSR op de klanten die van station Hoogeveen gebruik maken zijn:

Hoogeveen kent 2000 reizigers per dag die gebruik maken van de NS-treinen:

- 86% (circa 1700 klanten) reist op traject tussen Groningen en Zwolle en krijgt 2 maal per uur een Sprinter in een half uur kadans
- 9% (circa 180 klanten) reist richting Utrecht en verruilt overstap te Amersfoort voor een overstap te Zwolle (neutraal)
- 5% (circa 100 klanten) reist richting Schiphol en verliest een rechtstreekse trein, en moeten ook overstappen te Zwolle (negatief)

Het opnemen van station Hoogeveen in de Intercity zal door de toegenomen reistijd van en naar de grote IC-stations Assen en Groningen de voorziene groei aanzienlijk reduceren. Overigens zal NS in het nog te nemen besluit - dat zo spoedig mogelijk aan u kenbaar zal worden gemaakt - naast uiteraard uw suggesties inzake aansluitingen overige OV en toilet in de trein ook de toekomstvastheid meewegen.

### **Meppel**

In uw advies gaat u uitgebreid in op de situatie Meppel en Friesland. De toekomstige ontwikkeling van de dienstregeling tussen Zwolle en Friesland maakt nadrukkelijk geen deel uit van onze adviesaanvraag met betrekking tot dienstregeling 2010. Met de regionale overheden en ProRail heeft NS een overleg dat richting moet geven aan een toekomstmodel voor de dienstregeling in de gehele driehoek Zwolle - Groningen - Leeuwarden. De voorgestelde wijziging op Zwolle - Groningen past in dit stramien. De door ROCOV Friesland ingediende initiatiefvoorstellen maken deel uit van het grote palet aan mogelijkheden. De keuze daaruit zal overigens worden beperkt door infrastructurele mogelijkheden, de logistieke mogelijkheden en de betaalbaarheid van de oplossingen. Dat de frequentie tussen Meppel en Friesland is beperkt tot 1x per uur is daarbij uiteraard een van de aandachtspunten.

Uw voorstel om Meppel op te nemen in de "snelle" IC van Leeuwarden naar Rotterdam neemt NS niet over voor de dienstregeling van 2010, maar het voorstel zal punt van aandacht zijn in bovengenoemde studies.



#### **4.1 Leiden - Utrecht**

NS is u zeer erkentelijk voor het uitspreken van uw steun om het reizigersproduct op het gemengde net te verbeteren, gebruik makend van de ruimte die ontstaat als meer goederentreinen via de Betuweroute gaan rijden. Zoals u bekend gaat NS in de capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2010 wederom uit van de mogelijkheid de Intercity Leiden – Utrecht te versnellen, als de goederentreindienst Rotterdam – Duitsland via de Betuweroute wordt afgewikkeld.

#### **4.2 Robuust Amersfoort**

De Intercity-bediening van Amersfoort Schothorst is het gevolg van een noodzakelijke rangeerbeweging. Deze rangerende trein is opengesteld voor reizigersvervoer. Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst zijn ons inziens op basis van het aantal in- en uitstappers en de nabijheid van Intercityknooppunt Amersfoort geen van beiden stations die in het Intercity-systeem thuishoren. Deze twee stations worden in principe adequaat bediend met het regionale Sprinterproduct. Het bedienen van Amersfoort Schothorst zien we als een tijdelijke extra service aan onze reizigers. Zodra uit logistiek-infrastructurele overwegingen de Intercity niet meer hoeft te rangeren naar Amersfoort Schothorst, vervalt ook deze Intercity-bediening. Het is daarom niet opportuun deze regeling uit te breiden tot Amersfoort Vathorst. NS besluit derhalve de treindienst uit te voeren conform voorstel.

#### **4.3 Robuust Amsterdam**

Sinds december 2008 heeft NS ervaring opgedaan met de uitvoerbaarheid van dienstregeling 2009. Deze ervaringen en inzichten hebben ons recent doen besluiten het voorstel voor het dienstregelingsontwerp op de knoop Amsterdam Centraal en het traject Amsterdam Centraal - Utrecht Centraal significant aan te passen. Dit aangepaste onderdeel van dienstregelingsontwerp 2010 zullen wij u daarom separaat opnieuw ter advies voorleggen, zie de brief met kenmerk CC\PA\WS-477. Hiermee vervalt het voorstel zoals toegelicht in paragraaf 4.3 van de bijlage bij de adviesaanvraag met kenmerk CC\PA\LO-467.

#### **5.2 Best**

U stelt voor te onderzoeken of de Intercity bediening van Best gecontinueerd kan worden. Het huidige contract met Rijkswaterstaat om Best met de Intercity te bedienen loopt tot april 2010. NS overlegt momenteel over verlenging daarvan, gelet op het verwachte uitlopen van de werkzaamheden op de A2. NS schat in dat de bediening van Best met een Intercity niet kostendekkend is te exploiteren zonder financiële bijdrage van Rijkswaterstaat. Zodra het contract definitief afloopt verdwijnt dus de Intercity-stop te Best. NS besluit derhalve de treindienst uit te voeren conform het voorstel.

#### **6.1 Onderhoudsrooster**

U ondersteunt onze inspanningen om te blijven zoeken naar mogelijkheden om de opgeheven ritten weer in de dienstregeling te krijgen, en adviseert de laatste trein naar Tiel tussen Geldermalsen en Tiel met een bus te rijden (trein 6089 die op woensdagavond uit de dienstregeling geschrapt is). NS heeft voor dienstregeling 2010 opnieuw capaciteit aangevraagd voor de in dienstregeling 2008 en 2009 als gevolg van het onderhoudsrooster vervallen laatste ritten. Tijdens het toedelingsproces (april tot augustus) zal duidelijk worden voor welke ritten capaciteit beschikbaar komt. Zoals verwoord in ons besluit over de kleine wijzigingen in wijzigingsblad februari (d.d. 19 februari 2009) zoekt NS naar mogelijkheden om trein 6089



alsnog te laten rijden. Als er een oplossing gevonden wordt, zal NS die oplossing voor dienstregeling 2009 in 2010 continueren.

### **6.2 Sleutelprojecten**

U vraagt om de consequenties van de Sleutelprojecten in kaart te brengen. Bij alle wijzigingen in de dienstregeling die we aan u communiceren, licht NS nut en noodzaak van de wijziging toe. Waar relevant verwijst NS daarin dus naar deze werkzaamheden.

### **6.3 Tunnel Nijverdal**

In de expertmeeting is uw wens om de trein Nijverdal West - Zwolle in de Zwolse knoop te brengen aan de orde geweest. Het belangrijkste effect van uw voorstel is dat reizigers die over Nijverdal heen reizen, slechts een kwartier reistijd verliezen en dat in Zwolle voor reizigers uit Nijverdal, Raalte en Heino wederom (als in 2006) een snelle overstap wordt geboden. Op 16 februari 2009 heeft NS u per e-mail toegelicht waarom deze oplossing niet kon worden ingevoerd.

NS is van mening dat een relatief kleine groep reizigers met een forse reistijdverlenging wordt geconfronteerd. Maar ook na herijking van onze argumenten, constateren wij problemen in de Zwolse spooropstelling waarbij de perronlengte voor treinen richting Groningen te kort is (zelfs na het voorgestelde overbouwen van spoor 4). Daarnaast blijven de argumenten van flexibiliteit bestaan als in dezelfde periode Zwolle wordt verbouwd. Voor de reizigers die op de busdienst zijn aangewezen, zal de wachttijd worden gecentreerd op het huidige station Nijverdal, en niet op het tijdelijke station Nijverdal West dat inderdaad op een afgelegen plek gesitueerd is.

Op dit moment is het zo dat de aannemer direct na stillegging van de spoorfunctie tussen Nijverdal en Nijverdal West zal beginnen met de werkzaamheden, waarvoor de voorbereidingen reeds gestart zijn. De bouwtijd is voorlopig vastgesteld op 33 maanden, dus iets minder dan de eerder afgegeven prognose van 36 maanden.

### **7 Wijzigingen in relatie tot introductie HSL**

Bij uw advies over de binnenlandse treindienst maakt u een voorbehoud in verband met een aantal zaken die op de HSL spelen. In afwachting van uw eventuele nadere opmerkingen zet NS de uitwerking en voorbereiding voort conform het met u gedeelde voorstel.

#### **7.1 Dordrecht-Roosendaal**

U adviseert positief over de voorgestelde treindienst tussen Dordrecht, Roosendaal en Vlissingen, die ingang zal vinden zodra de Internationale treindienst Amsterdam – Brussel niet meer via Dordrecht – Roosendaal maar via de HSL gerouteerd wordt.

NS besluit daarom de treindienst uit te voeren conform het voorstel.

#### **7.2 HSL en Oude Lijn**

Zodra de exploitatie op de HSL het eindbeeld bereikt van 5x/uur + Thalys, zal de dienstregeling op de Oude Lijn (Dordrecht – Rotterdam – Den Haag – Leiden – Amsterdam) aangepast worden.

Onderdeel van dit herontwerp is een zogenaamde “halve knoop” oplossing te Leiden. U geeft aan de overstaptijd van 8 minuten in deze halve knoop erg lang te vinden.

NS heeft zich bij het ontwerpen gerealiseerd dat een “halve knoop” oplossing langere overstaptijden oplevert dan een overstap waarbij twee treinen tegelijkertijd te Leiden halteren, een zogenaamde “volledige knoop”.

Om een aantal redenen heeft NS toch voor de zogenaamde “halve knoop” oplossingen gekozen:

- de infrastructuur laat het niet toe twee treinen tegelijkertijd te laten aankomen, halteren en vertrekken te Leiden op de relaties Den Haag Centraal – Schiphol en Den Haag HS – Haarlem. Deze treinen zullen ergens op elkaar moeten wachten. Dat wachten geeft drie minuten oponthoud voor alle reizigers in die treindienst. Bij een halve knoop constructie hinderen de genoemde treindiensten elkaar niet, en profiteren doorgaande reizigers van de snelst mogelijke reistijd. Wij verwachten dat het aantal doorgaande reizigers aanzienlijk groter zal zijn dan het aantal overstappers;
- Bij het tegelijkertijd halteren ontstaan korte cross-platform overstappen. Voor een relatief grote groep reizigers van en naar Schiphol, de incidentele reiziger met bagage, is zo'n korte overstap van 2 minuten niet ideaal;
- Een korte “volledige knoop” uitwerking is aanzienlijk minder robuust in de uitvoering. De zogenaamde “halve knoop” zal normaliter een zeer betrouwbare overstap opleveren.

Per saldo ontstaat een robuuste dienstregeling met snelle reistijden op rechtstreekse verbindingen en acceptabele overstaptijden.

NS besluit daarom de treindienst medio 2010, als de HSL volledig in exploitatie gaat, uit te voeren conform het voorstel.

### **8 Daguitwerking**

In 2007 zijn bij het grootschalige landelijke herontwerp van de dienstregeling op veel trajecten nieuwe daguitwerkingen (vroeg/laat) ontstaan. De Oude Lijn is destijds niet structureel aangepast.

Het moment van de volledige exploitatie van de HSL medio 2010 is een logisch moment om structureel de daguitwerking van de Oude Lijn te heroverwegen, zoals verwoord in onze adviesaanvraag.

Mede naar aanleiding van uw advies, hebben wij de zogenaamde daguitwerking van de Oude Lijn, en dan met name de vroege en late verbindingen tussen Amsterdam en Rotterdam, nogmaals kritisch beschouwd. Met als uitgangspunten “marktconform” en “in lijn met de voorwaarden uit de hoofd railnetconcessie” hebben wij ons voorstel aangepast, zie hiervoor bijlage 1 bij deze brief.

Tevens stelt u voor om in het weekend de frequentie van de Sprinterdienst tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle te verhogen. NS heeft naar aanleiding van marktanalyses geconstateerd dat dat voorstel bedrijfseconomisch niet verantwoord is.

NS besluit derhalve de Sprinterdienst Den Haag Centraal - Gouda Goverwelle uit te voeren conform het voorstel.

### **9.1 Nachtelijk Schipholvervoer**

In het voorgenomen experiment met nachtelijke treindiensten Twente – Schiphol in de zomervakantie van 2009 is de insteek nu om het normale kaartassortiment geldig te laten zijn. Hiermee volgen wij dus uw suggestie. Omdat nog niet alle operationele en commerciële aspecten van deze trein afgerond zijn, maakt NS nog een voorbehoud inzake daadwerkelijke implementatie van dit experiment.



Voorgaande besluiten zijn onder voorbehoud van definitieve capaciteitstoedeling van de benodigde spoorinfrastructuur door ProRail Capaciteitsverdeling, en voor wat betreft de dienstverlening op het traject Lelystad –Schiphol mede onder voorbehoud van definitieve subsidieverlening door het ministerie van Verkeer en Waterstaat uit het Actieplan Groei op het Spoor.

#### **Economische recessie**

De economische teruggang noopt NS tot het kritisch beschouwen van het treinaanbod in Nederland. Teruggang in het vervoer leidt op bepaalde tijdstippen van de dag al in 2009 tot minder (voor)treinen in de Intercity Noord-Oost, en ook de eerder voorziene extra capaciteitstreinen op Arnhem-Utrecht en Eindhoven-Utrecht blijken in 2010 niet nodig. Ook is zoals toegelicht in de adviesaanvraag de uitbreiding van de Intercity op Lelystad-Schiphol alleen toekomstvast door het minder rijden van stoptreinen tussen Almere en Lelystad.

Ondanks voorgaande beschouwingen, die ook voor dienstregeling 2011 impact kunnen hebben, is NS toch in staat om in 2010 – bij implementatie van de besluiten – de kwaliteit van het aanbod van de treindienst in Nederland te verbeteren.

Met vriendelijke groet,

Jacques Huberts  
Directievoorzitter

Bijlage: 1