



## **Basisuurpatronen dienstregeling 2009**

**Bijlage bij brief (kenmerk CC/PA/LO-421):**

**“Adviesaanvraag basisuurpatronen dienstregeling 2009”**



<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Proces en uitgangspunten</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Uitgangspunt: dienstregeling 2008</b>	<b>5</b>
3.1	Dordrecht - Roosendaal	5
3.2	Lijnvoering Zeeland	5
3.3	Zijperron Deventer	6
<b>4</b>	<b>Voorstellen 2009</b>	<b>7</b>
4.1	Hoorlijn en nieuwe perrons Hemboog	7
4.2	Frequentieverhoging (Arnhem -) Utrecht – Schiphol	8
4.3	Extra treinen Utrecht - Breukelen - Amsterdam Bijlmer ArenA	9
4.4	Extra spitstreinen (Den Haag-) Haarlem – Amsterdam Centraal	9
4.5	Uitbreiding Nachtnet: nachtnettreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht	10
4.6	Uitbreiding stoptreinen (Apeldoorn-) Deventer – Almelo – Enschede	10
4.7	Leiden - Utrecht	10
4.8	Nieuwe stations	11
4.9	Frequentieverhoging van en naar Best	11
<b>5</b>	<b>Aanvullingen</b>	<b>12</b>
5.1	Actieplan Spoor Spits	12
5.2	Actieplan Spoor Dal	12
<b>6</b>	<b>Werkzaamheden en uitwerking</b>	<b>13</b>
6.1	Werkzaamheden	13
6.1.1	Nieuwe Sleutelprojecten	13
6.1.2	Lunetten en spoorwegmuseum	13
6.1.3	Almelo Verdiept	13
6.2	Uitwerking materieel en infrastructuur	13
6.2.1	Spooropstelling Amsterdam	14
6.2.2	Dynamisch VerkeersManagement (DVM) Schiphol	14
6.2.3	Amsterdam oostzijde	14
6.3	Verbeterprojecten	14
<b>7</b>	<b>Doorkijkje</b>	<b>15</b>
7.1	HSL en Oude Lijn	15
7.1.1	Herontwerp Oude Lijn	15
7.1.2	Optimalisatie	15
7.1.3	Lijnvoering	16
7.1.4	Invoering	17
7.2	Verbeteringen in de dienstregeling: Reistijd	17
7.2.1	160 km/uur	17
7.2.2	Kleine infrastructuur	17
<b>8</b>	<b>Groei en milieu</b>	<b>18</b>
8.1	Beter productaanbod	18
8.2	Groei	18
8.3	Milieu	18

# 1 Inleiding

In deze toelichting op de adviesaanvraag worden de wijzigingen (ten opzichte van dienstregeling 2008) in de basisuurpatronen (BUP) voor de NS-dienstregeling 2009 beschreven.

## 1.1 Aanleiding

Dienstregeling 2007, die december 2006 is ingegaan, betekende de grootste wijziging van de dienstregelingstructuur sinds 1970. Dienstregeling 2007 was de eerste fase van Ontwerp 2007. Ontwerp 2007 kent een verdere voorziene fasering voor de jaren 2008 en 2009. Reden om te faseren is onder andere het (gefaseerd) in gebruik nemen van nieuwe infrastructuur in de periode 2007-2009 en het gefaseerd inspelen op bepaalde groeimarkten en op de volledige exploitatie van de treindiensten op de HSL-Zuid (nu voorzien najaar 2009). Naast de vanuit ontwerp 2007 opgestelde faseringsvoorstellen zijn er in het dienstregelingsontwerp 2009 nieuwe voorstellen opgenomen. De verbetervoorstellen moeten bijdragen aan de toename van het aantal reizigers (conform de groeiambities van kabinet en NS) en/of een kwalitatief betere uitvoering van de dienstregeling. Tot slot zijn ook noodzakelijke aanpassingen als gevolg van werkzaamheden die gedurende het dienstregelingsjaar 2009 structureel van aard zijn in het dienstregelingsontwerp opgenomen.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op het ontwerpproces en de uitgangspunten. Hoofdstuk 3 grijpt terug op dienstregeling 2008, die het uitgangspunt vormt voor de wijzigingsvoorstellen 2009. De voorgestelde wijzigingen worden in hoofdstuk 4 behandeld: wat houden ze in, waarom zijn ze nodig en wat zijn de klanteffecten? Hoofdstuk 5 gaat in op een aantal mogelijke extra opties van de dienstregeling waarover op dit moment nog onvoldoende helderheid bestaat. In hoofdstuk 6 komen wijzigingen aan de orde die niet ontstaan vanuit het inspelen op klant- en marktwensen, maar die voortkomen vanuit het logistiek ontwerpen en plannen van de gedachte treindienst. Ook deze wijzigingen kunnen impact op het treinproduct. In hoofdstuk 7 wordt vooruitgeblikt op wijzigingen die mogelijk op een later tijdstip in 2009 worden doorgevoerd. Tot slot wordt in hoofdstuk 8 belicht wat de effecten van de dienstregeling 2009 zijn voor de reizigersgroei en het leefmilieu.

### *Grafische weergaven*

De grafische weergaven van de voorgenomen basisuurpatronen en basisspooropstellingen van zowel de spits- als de daluren van dienstregeling 2009 zijn beschikbaar. In deze grafische weergaven zijn ook de treindiensten van andere vervoerders opgenomen vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. De opgenomen dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand van zaken weer; er kunnen dan ook geen rechten aan ontleend worden. Om papier efficiënt te gebruiken, stelt NS alleen op verzoek alle voorgenomen basisuurpatronen en basisspooropstellingen per station en per baanvak van zowel de spits- als de daluren (circa 400 pagina's) aan consumentenorganisaties ter beschikking.



## 2 Proces en uitgangspunten

De projecten uit dienstregelingsontwerp 2009 zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als dienstregelingsontwerp 2007 en dienstregelingsontwerp 2008. De belangrijkste uitgangspunten daarbij waren een klantattractieve en punctuele dienstregeling, gericht op de toekomstige reizigersaantallen en aansluitend bij ontwikkelingen als de HSL en andere nieuwe infrastructuur.

De projecten voor 2009 zijn uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en de 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.

### ***Sprinter en Intercity***

In principe verdwijnt in de loop van 2009 de term sneltrein. Alle snelle verbindingen op het hoofdrailnet vallen dan binnen de Intercityformule. De laatste sneltreinen op de Oude Lijn zullen medio oktober 2009 gelijktijdig met het herontwerp van de lijnvoering Oude Lijn/HSL overgaan in de treinformule Intercity.

Met de komst van het nieuwe en vernieuwde Sprintermaterieel zal ook in 2009 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 2009 Sprinters gaan rijden. Soms lopen daarom de termen Sprinter en stoptrein door elkaar in deze rapportage.

## 3 Uitgangspunt: dienstregeling 2008

Dienstregelingsontwerp 2009 is gebaseerd op de huidige dienstregeling 2008, die 9 december 2007 is ingegaan, inclusief onderstaande wijzigingen die naar verwachting lopende het dienstregelingsjaar 2008 doorgevoerd worden. Omdat deze wijzigingen onderdeel uitmaakten van de adviesprocedure over dienstregeling 2008, vraagt NS Reizigers geen advies over deze wijzigingen; wij willen deze wijzigingen opnieuw beschrijven om een integraal beeld van de dienstregelingswijzigingen schetsen. De consequenties van dienstregelingswijzigingen worden vertaald naar 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.

### 3.1 Dordrecht - Roosendaal

Naar verwachting zal in oktober 2008 de internationale trein Amsterdam – Brussel via de Hogesnelheidslijn gaan rijden. Tussen Dordrecht en Roosendaal heeft deze internationale trein ook een belangrijke binnenlandse functie. Met het routeren van die trein via de HSL zou op de oude route 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 2009 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, zie ook paragraaf 3.2.

#### ***Klanteffecten***

##### Positief:

Van de halfuurdienst (Zeeland -) Roosendaal – Dordrecht en verder de Randstad in profiteren per dag ruim 10.000 reizen.

##### 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 toekomstig overleg tussen consumentenorganisaties en Hispeed.

### 3.2 Lijnvoering Zeeland

Na overleg met de Provincie Zeeland is het oorspronkelijke voorstel, zoals voorzien in de fasering van Ontwerp 2007, aangepast tot twee keer per uur doorgaande Intercity's Vlissingen – Amsterdam (zie ook paragraaf 3.1), die *beide op alle stations* in Zeeland stoppen.

#### ***Klanteffecten***

##### Positief

Naast de al genoemde circa 10.000 reizen per dag die profiteren van de doorgaande dienst Zeeland – Randstad (paragraaf 4.1) zullen circa 1.800 in/uitstappers op de stations Arnemuiden, Rilland-Bath, Krabbendijke en Kapelle-Biezeling profiteren van een frequentieverhoging naar 2keer per uur.

##### Negatief

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.

### 3.3 Zijperron Deventer

ProRail heeft aangegeven dat vanaf 15 juni 2008 het zijperron Deventer in gebruik kan worden genomen. NS zal in de lopende dienstregeling 2008 per wijzigingsblad de dienstregeling aanpassen om gebruik te kunnen maken van het extra perron.

Het betreft een tijdelijk perron over spoor 1 heen wat op termijn vervangen wordt door een definitief perron langs spoor 1. Door aanleg van dit zijperron ontstaat de mogelijkheid voor de Intercity Amsterdam – Amersfoort – Deventer om vanuit Apeldoorn direct door te rijden naar Deventer in plaats van het huidige stationnement van 10 minuten in Apeldoorn. Hierdoor ontstaat een rijtijdwinst voor de klanten uit Amersfoort en verder naar Deventer van 10 minuten.

In het kader van het Kamerdebat over de nieuwe dienstregeling 2007 heeft de minister van Verkeer & Waterstaat in het najaar van 2006 de Kamer de belofte gedaan met ProRail en NS te studeren op zogenoemde reistijdversnellers voor toekomstige dienstregelingen, zie ook paragraaf 7.2. De aanleg van het zijperron te Deventer komt voort uit deze studie

#### ***Klanteffecten***

##### Positief:

Hierdoor ontstaat een reistijdwinst voor de klanten uit Amersfoort en verder naar Deventer van 10 minuten. Dit geldt voor circa 2.400 reizen/dag.

##### Negatief:

Wij verwachten geen negatieve klanteffecten.

## 4 Voorstellen 2009

### 4.1 Hoornlijn en nieuwe perrons Hemboog

Per december 2008 worden nieuwe perrons aan de Hemboog bij het station Amsterdam Sloterdijk in gebruik genomen. Dit biedt de mogelijkheid om de treindienst op de Hoornlijn aan te passen en de frequentie voor diverse reisrelaties te verhogen:

- Tussen Enkhuizen, Hoorn en Amsterdam Centraal zal in de spits vier keer per uur een Intercity gaan rijden. In de daluren zal 2x per uur een Intercity rijden. Deze Intercity's zullen tussen Enkhuizen en Hoorn stoppen op alle tussengelegen stations.
- Tussen Hoorn Kersenboogerd, Amsterdam Sloterdijk en Schiphol/Hoofddorp gaat twee keer per uur een Sprinter rijden.

Genoemde wijzigingen zijn overeengekomen met de regionale overheden in Noord Holland, in de zogenaamde "PBN afspraken" (juli 2006). Oorspronkelijk was dit plan al voor dienstregeling 2008 voorzien, en daarom ook besproken in de LOCOV-adviesaanvraag 2008.

#### ***Klanteffecten***

Veel reizigers hebben profijt van deze aanpassingen, omdat de Intercity de gehele dag zal rijden en de frequentie wordt verhoogd.

#### Positief:

Met deze treinverbindingen krijgen de reizigers van Enkhuizen, Hoorn en alle tussenliggende stations een snellere verbinding (overdag) en een hogere frequentie met Amsterdam Sloterdijk en Centraal. Hiervan profiteren veel reizigers, in totaal ruim 11.000 per werkdag.

Daarnaast wordt ook voor reizigers van en naar Hoorn de gehele dag 2x per uur een Intercity-verbinding (nu nog stoptrein) geboden naar Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal, die in de spits aangevuld wordt tot 4 keer per uur.

Verder wordt de frequentie van de Sprinters tussen Hoorn Kersenboogerd en Schiphol/Hoofddorp verhoogd van 1 naar 2 keer per uur.

Reizigers van/naar Purmerend/Zaandam Kogerveld die verder dan Amsterdam reizen (bijvoorbeeld naar Amsterdam Amstel of Utrecht), kunnen voortaan ook in Zaandam crossplatform overstappen; dit is voor de klanten comfortabeler dan overstappen in Amsterdam Centraal.

#### Negatief:

Reizigers tussen Purmerend/Zaandam Kogerveld en Amsterdam Centraal, in totaal circa 1.100 reizen per werkdag, verliezen een rechtstreekse verbinding, maar kunnen wel crossplatform overstappen in Zaandam.

In Hoorn wordt de overstap tussen de Intercity Enkhuizen-Amsterdam en de Sprinter Hoorn-Hoofddorp 12 minuten. Dit betreft circa 160 reizigers per dag.

## 4.2 Frequentieverhoging (Arnhem -) Utrecht – Schiphol

Zoals voorzien vanuit Ontwerp 2007 zal met ingang van dienstregeling 2009 een extra Intercitydienst over de Utrechtboog gaan rijden. Naast de bestaande Intercitytreindienst Eindhoven – Den Bosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol (2 keer per uur) wordt tweemaal per uur een nieuwe Intercitytreindienst tussen Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol toegevoegd, waardoor een kwartierdienst ontstaat.

Op de lange termijn is de visie van NS om deze extra treindienst uit Schiphol via Utrecht door te verbinden van en naar Arnhem<sup>1</sup>. Tussen Utrecht en Arnhem rijdt deze treindienst in de plaats van de huidige IC-verbinding Den Haag – Utrecht – Arnhem<sup>1</sup>, die dan wordt ingekort tot Den Haag – Utrecht. Dit voorstel betekent een extra overstap in de relatie Den Haag – Arnhem<sup>1</sup>, maar een nieuwe rechtstreekse verbinding Schiphol - Arnhem<sup>1</sup>.

Op dit moment is de reizigersstroom tussen Den Haag en Arnhem en Nijmegen zwaarder dan tussen Schiphol/Amsterdam Zuid en Arnhem en Nijmegen. De komende jaren groeit de reizigersstroom vanuit Arnhem/Nijmegen naar Schiphol/Amsterdam Zuid fors sneller dan naar het Haagse. In de periode 2010-2014 wordt het omslagpunt verwacht, en zullen meer reizigers gebaat zijn met een rechtstreekse IC Schiphol - Arnhem<sup>1</sup> dan met een rechtstreekse IC Den Haag - Arnhem<sup>1</sup>.

Deze mutatie (Schiphol – Arnhem in plaats van Den Haag – Arnhem) is om een aantal redenen naar voren gehaald.

In 2009 wordt een fors extra capaciteitsbeslag op station Utrecht Centraal gelegd. Er komen 2 extra treinen/uur van en naar Schiphol en 2 extra treinen/uur van en naar Breukelen (paragraaf 4.3) bij. Voor de werkzaamheden in het kader van het Nieuwe SleutelProject Utrecht (paragraaf 6.1.1) wordt structureel perronruimte onttrokken (om veelvuldige tussentijdse aanpassingen te beperken). De combinatie van werkzaamheden én extra treinen maakte het niet meer mogelijk een robuust en punctueel ontwerp aan te bieden met én extra Sprinters Utrecht - Breukelen én extra Intercity's Schiphol – Utrecht die te Utrecht snel aansluiten op de Intercity's (Den Haag –) Utrecht - Arnhem. Wél lijkt een robuust en punctueel ontwerp mogelijk met rechtstreekse Intercity's Schiphol - Arnhem<sup>1</sup> én overstappen in de relatie Den Haag – Arnhem (zonder dat op deze verbinding de reistijd toeneemt).

Om deze redenen stelt NS voor om in de dienstregeling 2009 de nieuwe Intercity Schiphol – Utrecht door te rijden van en naar Arnhem<sup>1</sup> en de bestaande Intercity Den Haag – Arnhem in te korten tot Utrecht, met overstapmogelijkheden te Utrecht van en naar Arnhem. NS zal deze overstapstroom op station Utrecht Centraal zo goed mogelijk faciliteren.

### **Klanteffecten**

#### Positief:

Met deze treinverbindingen krijgen de reizigers van Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer ArenA een hogere Intercityfrequentie onderling en met Utrecht. Daarvan profiteren per dag circa 16.000 reizen.

Vanuit Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer ArenA ontstaat voor circa 2.100 reizen/dag een rechtstreekse verbinding met Ede-Wageningen, Arnhem en in de spits ook met Nijmegen.

#### Negatief:

Reizigers tussen enerzijds Den Haag en Gouda en anderzijds Driebergen-Zeist, Ede-Wageningen en Arnhem en in de spits ook Nijmegen moeten voortaan in Utrecht overstappen, maar behouden hun zelfde reistijd. Dit betreft circa 2.400 reizen/dag.

<sup>1</sup> In de spits van en naar Nijmegen



### 4.3 Extra treinen Utrecht - Breukelen - Amsterdam Bijlmer ArenA

Met de komst van de nieuwe Intercity Utrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol (zie 4.2) zal de bestaande stoptrein Utrecht – Amsterdam Zuid worden ingekort tot (Rhenen -) Utrecht – Breukelen (2 keer per uur). Zoals afgesproken en gecontracteerd met de regionale overheid in het kader van RandstadSpoor (april 2006) wordt de stoptreindienst Utrecht – Breukelen geïntensiveerd tot een kwartierdienst. Te Breukelen kan overstapt worden op de stoptrein naar Amsterdam Centraal.

Van de 4 stoptreinen/uur die te Breukelen keren zullen er in de spits 2 doorrijden van en naar Amsterdam Bijlmer ArenA. Daar bestaan goede overstapmogelijkheden op NS treinen naar Amsterdam Centraal, Schiphol en Diemen Zuid, maar ook op de stedelijke metrolijnen naar de Zuidas en de binnenstad.

Maarsse en Utrecht Zuilen behouden daardoor in de spits rechtstreekse treinen met de Amsterdamse regio, het toekomstige station Amsterdam Holendrecht krijgt een rechtstreekse spitsrein met Utrecht, en tussen Breukelen en Amsterdam Bijlmer ArenA wordt een spitsfrequentie van 4 stoptreinen/uur geboden.

#### ***Klanteffecten***

##### Positief:

Met deze treinverbindingen krijgen de reizigers op de stations Breukelen, Maarsse en Utrecht Zuilen een kwartierdienst van en naar Utrecht Centraal. Hiervan profiteren circa 5.000 reizen/dag.

##### Negatief:

Reizigers tussen Utrecht Zuilen/Maarsse/Breukelen/Abcoude en Amsterdam Zuid/-RAI zullen de gehele dag moeten overstappen, dit betreft circa 350 reizen/dag.

Circa 250 reizen per dag vanuit Maarsse en Utrecht Zuilen naar Amsterdam Bijlmer ArenA zullen in daluren met een overstap geconfronteerd worden.

Station Amsterdam RAI verliest haar rechtstreekse verbinding met Utrecht. *Gemiddeld* betreft dit 200 reizen/dag. Bij grootschalige publieksevenementen in de RAI bestaat de mogelijkheid dat Intercity's van en naar Utrecht station Amsterdam RAI incidenteel wel bedienen.

### 4.4 Extra spitsreinen (Den Haag-) Haarlem – Amsterdam Centraal

Per december 2008 stelt NS voor tijdens de spits de stoptrein Den Haag Centraal – Haarlem patroonmatig van en naar Amsterdam Centraal. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte naar extra plaatscapaciteit en wordt een hogere stoptreinfrequentie geboden tussen Haarlem en Amsterdam Centraal.

#### ***Klanteffecten***

##### Positief:

Met deze treinverbindingen krijgen reizigers tussen de stations Haarlem, Haarlem Spaarnwoude, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal meer reismogelijkheden in de spits. Vooral Haarlem Spaarnwoude profiteert, want krijgt in de spits een frequentieverhoging van 2 naar 4 keer per uur (circa 700 reizen/dag).

De stopstations Voorhout en Hillegom krijgen in de spits 2 rechtstreekse verbindingen per uur met Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal, en station Heemstede-Aerdenhout krijgt in de spits meer rechtstreekse treinen van en naar Amsterdam. Circa 1.100 reizen per dag profiteren hiervan.

##### Negatief:

Wij verwachten geen negatieve klanteffecten.

#### 4.5 Uitbreiding Nachtnet: nachtnettreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht

Voor een proefperiode van 2 jaar wordt voorgesteld in de nachten donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag een nachtnet te rijden tussen Rotterdam, Gouda en Utrecht. Verwachting is dat er per nacht tot 600 nieuwe klanten van deze dienst gebruik gaan maken. In de uitwerking moet nog blijken of deze treindienst te combineren valt met nachtelijke werkzaamheden en goederentreinen op deze corridor.

#### 4.6 Uitbreiding stoptreinen (Apeldoorn-) Deventer – Almelo – Enschede

Na overleg met de regionale overheden wil NS in dienstregeling 2009 de stoptrein (Apeldoorn-) Deventer – Almelo van maandag tot en met zaterdag patroonmatig verlengen van en naar Enschede. Op maandag tot en met vrijdag zal deze trein overdag patroonmatig 2 keer per uur rijden; op zaterdag 1 keer per uur. Op zon- en feestdagen verandert er niets in vergelijking met dienstregeling 2008. Deze treindienst maakt daarmee deel uit van het vervoerconcept Twentenet. Deze afspraak zal naar verwachting in februari 2008 worden vastgelegd in een overeenkomst tussen de regionale overheden en NS.

Omdat deze uitbreiding betekent dat in dienstregeling 2009 vier keer per uur stoptreinen gaan rijden tussen Hengelo en Enschede, zal de pendeltrein tussen Hengelo en Enschede, die een overstap op de trein uit Berlijn in de richting Amersfoort – Schiphol biedt, niet meer rijden. NS kiest daarvoor omdat er dan voldoende reismogelijkheden naar Hengelo zijn. Omdat de extra stoptreinen (Apeldoorn-) Deventer – Enschede alleen op maandag tot en met vrijdag rijdt, rijden de pendeltreinen tussen Hengelo en Enschede wel op zaterdagen, zon- en feestdagen.

##### Positief:

Frequentieverhoging van 2 naar 4 keer per uur tussen de stations Wierden, Almelo, Almelo de Riet, Borne, Hengelo, Enschede Drienerlo en Enschede, waarvan ruim 10.000 reizen/dag profiteren. Vanuit Holten en Rijssen ontstaan 2 keer per uur rechtstreekse verbindingen van en naar de stations Almelo, Almelo de Riet, Borne, Hengelo, Enschede Drienerlo en Enschede. Dit betreft circa 500 reizen/dag.

Voor ongeveer 1.100 reizen per dag ontstaat in Hengelo een kortere overstap tussen op de treindiensten van Syntus richting Zutphen en Oldenzaal.

##### Negatief:

Wij verwachten geen negatieve klanteffecten.

#### 4.7 Leiden - Utrecht

NS gaat er bij de capaciteitsaanvraag van uit dat in 2009 steeds meer goederentreinen de Betuweroute zullen gaan gebruiken, in ieder geval op de route Rotterdam – Utrecht – Arnhem - Duitsland. Als dat niet het geval zal is, zullen onderstaande verbeteringen voor de reizigersdienst niet of pas later ingevoerd kunnen worden. Door het herrouteren van de goederentrein Rotterdam – Utrecht – Arnhem naar de Betuweroute zal de Intercity van Leiden naar Utrecht *alleen in oostelijke richting* geen hinder meer ondervinden van een goederentrein tussen Woerden en Utrecht. De reistijd van Leiden naar Utrecht zal daardoor met 3 minuten afnemen. Ook Intercityreizigers' s tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam profiteren van 1' rijtijdversnelling. Omdat het stationnement te Utrecht langer wordt, profiteren alleen reizigers met herkomst of bestemming Utrecht.

### **Klanteffecten**

#### Positief

Per saldo zijn 6.000 reizen 3' sneller, en ruim 20.000 reizen 1' sneller.

#### Negatief

Wij verwachten geen negatieve klanteffecten.

Op andere trajecten en knooppunten, onder andere Utrecht en Arnhem, zal het verdwijnen van goederentreinen tot een betere uitgangssituatie voor een hoge punctualiteit gaan leiden.

## **4.8 Nieuwe stations**

Naast de al genoemde nieuwe perrons in de Hemboog bij station Amsterdam Sloterdijk (paragraaf 4.1), wordt waarschijnlijk ook station Amsterdam Holendrecht in 2009 in de dienstregeling opgenomen. Amsterdam Holendrecht wordt 2 keer per uur bediend door de stoptrein Amsterdam – Breukelen - Woerden – Rotterdam, en in de spits ook door de stoptrein Amsterdam Bijlmer ArenA – Breukelen – Utrecht – Veenendaal.

Als alle plannen, uitwerkingen en afspraken voorspoedig verlopen kan medio 2009 ook station Maarheeze opgeleverd worden. Omdat het bedienen van dit station geen structurele consequenties heeft voor de dienstregeling (alleen de aankomst en vertrektijden van de stoptrein te Weert moeten aangepast worden), is het mogelijk dat dit station "halverwege" het jaar aan de dienstregeling wordt toegevoegd.

Station Krommenie-Assendelft wordt mogelijk enkele honderden meters verplaatst, waardoor een betere ligging van het station in de omgeving wordt geboden. Dit heeft geen verdere dienstregelingsconsequenties.

## **4.9 Frequentieverhoging van en naar Best**

In 2009 voert Rijkswaterstaat grootschalig wegonderhoud uit op de A2. Om voldoende vervoersalternatieven te bieden bij de werkzaamheden op de A2 is door V&W, ProRail en NS gezocht naar een mogelijkheid om nabij de snelweg én goede parkeer- en overstapmogelijkheden te bieden én de treindienst daarvoor uit te breiden. Mogelijk wordt als tijdelijke situatie station Best, wellicht al vanaf medio 2008, 2x/uur opgenomen in de IC-verbinding Eindhoven – Utrecht.

De reistijd Eindhoven – 's Hertogenbosch zal in die Intercity's toenemen.

## 5 Aanvullingen

Mogelijk leiden onderstaande initiatieven nog tot extra voorstellen met betrekking tot het dienstregelingsontwerp 2009. Indien noodzakelijk voor het adviestraject zullen we daarop terug komen.

In 2007 is door onder andere het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) en NS gewerkt aan het Actieplan spoor. Het kabinet heeft de doelstelling om de komende jaren 5% extra treinreizigers per jaar aan te trekken. Om die reden wil V&W financiële middelen aan NS ter beschikking stellen om extra treindiensten te introduceren, die zonder die middelen verlieslaten 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. Bij uitbreiding van het productaanbod denkt NS aan hetzij nieuwe treindiensten (treinseries) en het uitbreiden van treindiensten in dalperioden.

### 5.1 Actieplan Spoor Spits

Het aanbieden van compleet nieuwe treindiensten in de spits vergt naast de inzet van personeel ook de inzet van extra materieel. In sommige gevallen moet zelfs de capaciteit van de infrastructuur worden uitgebreid. Dit maakt het aanbieden van extra treindiensten complex. Desondanks tracht NS voor dienstregeling 2009 enkele voorstellen uit te werken en aan te bieden. Indien nodig zal NS u over structurele wijzigingen advies vragen.

### 5.2 Actieplan Spoor Dal

Een aantal (spits)treindiensten wordt in dienstregeling 2008 in de daluren uitgedund. In het kader van het Actieplan spoor bestaat de optie deze treindiensten langer door te rijden. Hiervoor is in principe alleen extra personeelsinzet nodig, omdat het materieel (vanuit de spits) al beschikbaar is, en de dienstregeling (in de spits) al maakbaar blijkt op de bestaande infrastructuur.

Indien nodig zal NS in de zogenaamde adviesaanvraag 7 x 24 uursuitwerking u advies vragen over eventuele daluitbreidingen.

Zodra meer duidelijkheid bestaat over eventuele projecten voor dienstregeling 2009 zullen we daarop terugkomen.

## 6 Werkzaamheden en uitwerking

In dit hoofdstuk komen wijzigingen van het treinproduct aan de orde die het gevolg zijn van het uitwerken van de gedachte treindienst op de beschikbare infrastructuur met de mogelijke materieelinzet.

### 6.1 Werkzaamheden

In 2009 zal een aantal werkzaamheden aan de infrastructuur dusdanig regelmatig voorkomen, dat de dienstregeling 2009 daarvoor structureel aangepast is. Door zo'n aanpassing kan worden voorkomen dat reizigers op regelmatige en onregelmatige momenten met een tussentijdse verandering in de dienstregeling geconfronteerd worden.

#### 6.1.1 Nieuwe 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 worden minutenwijzigingen in de dienstregeling doorgevoerd en vertrek- en aankomstsporen gewijzigd. In Utrecht zijn deze werkzaamheden mede aanleiding geweest om de lijnvoering structureel aan te passen, zie paragraaf 4.2.

#### 6.1.2 Lunetten en spoorwegmuseum

De werkzaamheden op het emplacement Lunetten betekenen dat voor de Spoorwegmuseumtrein gezocht moet worden naar een nieuwe route tussen Utrecht Centraal en het Maliebaanstation, wellicht via Driebergen-Zeist. Ondanks dat deze trein formeel gezien geen "openbaar vervoer" is en daarom geen deel uitmaakt van het adviestraject, zullen we u wel op de hoogte houden van eventuele ontwikkelingen.

#### 6.1.3 Almelo Verdiept

De werkzaamheden tussen Almelo en Almelo de Riet, waardoor er een enkelsporig baanvak is ontstaan tussen Almelo en Almelo de Riet, duren naar verwachting tot december 2008. Ingaande dienstregeling 2009 kunnen spoorvervoerders dan weer gebruikmaken van dubbelsporigheid tussen Almelo en Almelo de Riet. Maatregelen die zijn genomen in dienstregeling 2007 om het enkelsporig spoorgebruik mogelijk te maken kunnen ongedaan gemaakt worden. Zo kunnen zowel de Intercity's tussen Deventer en Enschede alsook de Sprinters tussen Wierden en Enschede versneld worden.

#### **Klanteffecten**

##### Positief:

Hierdoor ontstaat een reistijdwinst voor de klanten binnen Twente. Dit geldt voor ca 18.200 reizen/dag.

##### Negatief:

Wij verwachten geen negatieve klanteneffecten.

### 6.2 Uitwerking materieel en infrastructuur

Tijdens de eerste uitwerking van de basisuurpatronen zijn op een aantal plaatsen andere oplossingen of problemen ontstaan, in het gebruik van materieel en infrastructuur. De meeste veranderingen beïnvloeden het reizigersproduct niet significant, bijvoorbeeld een ander vertrekspoor.

### 6.2.1 Spooropstelling Amsterdam

Door de komst van extra treindiensten naar Amsterdam Centraal (zie 4.3 en 4.4) ontstaat mogelijk een ander spoorgebruik met andere doorkoppelingen tussen het materieel van de verschillende stoptrein/Sprinterseries. Mogelijk betekent dit dat door andere rijkaracteristieken van het materieel de vertrek- en aankomsttijden van sommige treinseries een of enkele minuten zullen veranderen. Indien noodzakelijk zullen we dergelijke aanpassingen op een later moment aan u voorleggen.

### 6.2.2 Dynamisch VerkeersManagement (DVM) Schiphol

Het aantal treinen door de Schipholtunnel neemt verder toe naar 24 treinen per uur op 3 perronsporen per richting. Aan beide zijde van de tunnel rijden de treinen van en naar verschillende richtingen. Verkeerstechnische maatregelen zijn nodig om de doorstroming in de flessenhals te bevorderen en om kruisende verkeersstromen te vermijden.

In de dienstregeling 2009 zal voor Schiphol DVM worden doorgevoerd. Door een krappe rijtijdspeling "voor" de tunnel en een kort stationnement in de tunnel worden de perronsporen snel vrijgemaakt voor de volgende trein. Om te voorkomen dat treinen hierdoor structureel vertraging oplopen wordt het (te) korte stationnement gecompenseerd door extra rijtijdmargin na Schiphol. Het middenperron van station Schiphol wordt in feite een halte aan de vrije baan welke intensiever gebruikt kan worden door onder andere hogere aanrij- en vertreksnelheden. Voor de buitenste perrons geldt dat treinen om en om zullen vertrekken.

#### ***Klanteffecten***

Reizigers zullen profiteren van een hogere punctualiteit van de treindiensten die via Schiphol rijden. De aankomst- en vertrektijden zullen iets veranderen. De vertrekspreiden zullen niet "star" gepland maar flexibel toegedeeld worden. Dynamische reisinformatie brengt de reizigers op de hoogte van het actuele vertrekspoor.

### 6.2.3 Amsterdam oostzijde

Tijdens het minutieus uitwerken van de dienstregeling op de beschikbare infrastructuur is reeds in dienstregelingsontwerp 2008 een conflict gesignaleerd tussen de Intercity Amsterdam – Amersfoort en een goederentrein. Om dit conflict op te lossen lijkt het nodig de Intercity één minuut eerder uit Amsterdam te laten vertrekken, waardoor de reistijd Amsterdam – Amersfoort met één minuut toeneemt. NS is niet akkoord met deze oplossing, en is voornemens in de BUP-capaciteitsaanvraag aan ProRail de oorspronkelijke onvertraagde uitwerking aan te vragen. ProRail zal dan een oplossing voor het conflict moeten aangeven. Omdat een aantal infrastructurele aanpassingen in en rond Amsterdam in 2008 nog niet zijn uitgevoerd, is voornoemd capaciteitsconflict in 2008 niet opgetreden en om die reden dus beslecht.

## 6.3 Verbeterprojecten

Sinds december 2006 is de sterk veranderde dienstregeling 2007 'live' in uitvoering. Lering trekkend uit de praktijk worden verbetervoorstellen ingediend, met als voornaamste doel het verbeteren van de punctualiteit/robuustheid van de dienstregeling. De meeste verbetervoorstellen hebben geen effect op de lijnvoering, maar omvatten bijvoorbeeld een ander spoorgebruik. Voor zover uitgekristalliseerde verbetervoorstellen wél invloed hebben op het geboden product richting reizigers, zijn ze in deze adviesaanvraag opgenomen.

Een aantal initiatieven kan tot een aanpassing van de dienstregeling leiden, maar zijn op dit moment nog onvoldoende uitgekristalliseerd voor deze adviesaanvraag. Indien noodzakelijk zullen we dergelijke aanpassingen op een later moment aan u voorleggen.

Momenteel wordt bestudeerd of er verbeteringen mogelijk zijn in Noord-Holland (rijtijden en stationnementstijden 'boven' Amsterdam), rondom knooppunt Arnhem (mede in relatie tot de NSP-werkzaamheden) en rondom knooppunt Amersfoort.

## 7 Doorkijkje

Onderstaande ontwikkelingen zullen niet per december 2008 tot een aanpassing van de dienstregeling leiden, maar op een later moment. Omdat op dit moment de voorstellen nog onvoldoende zijn uitgewerkt, wordt hierover nog geen advies gevraagd. Indien noodzakelijk zullen we dergelijke aanpassingen op een later tijdstip aan u voorleggen.

### 7.1 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 oktober 2009 de frequentie van de treindiensten op de HSL conform het eindbeeld zijn.

#### 7.1.1 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 trekken.

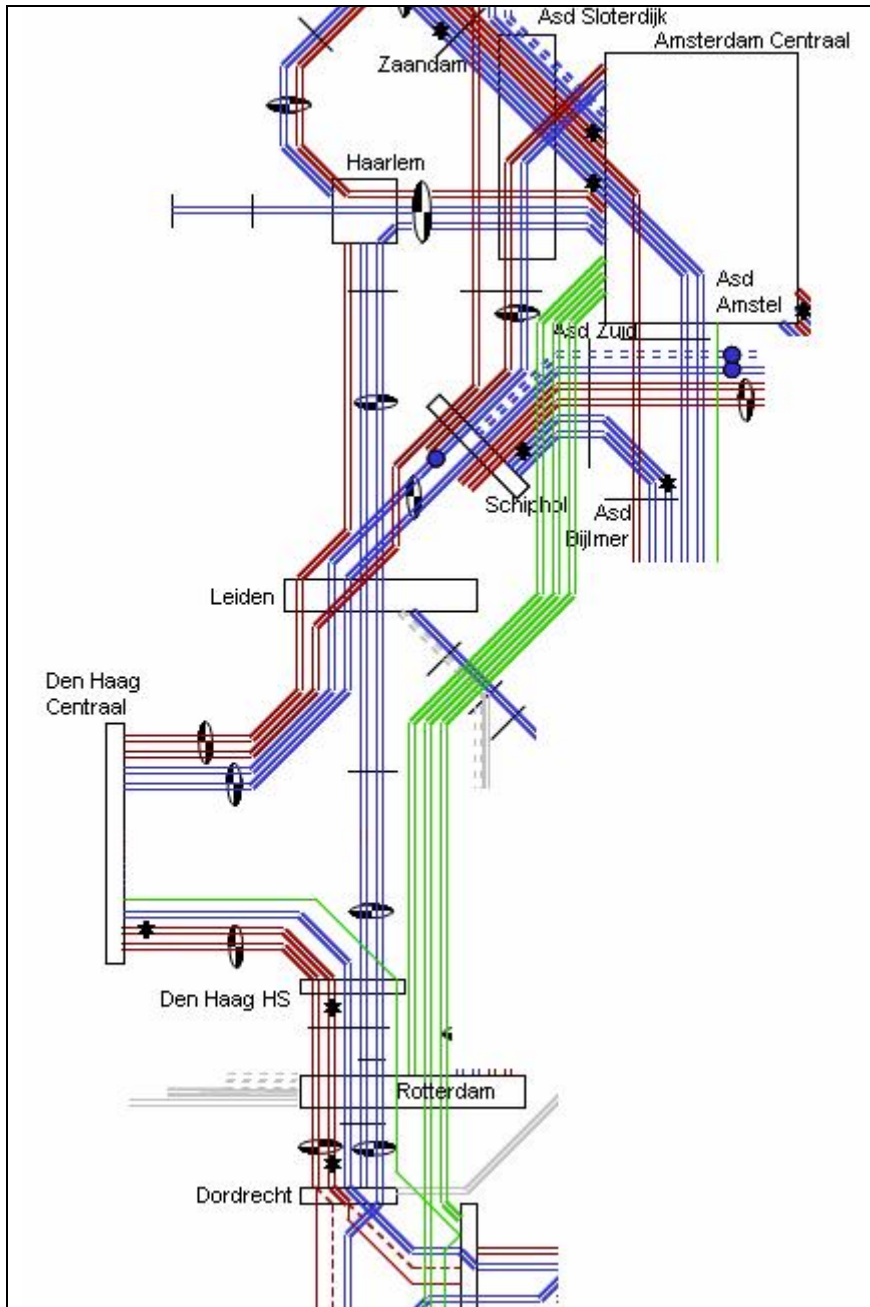
#### 7.1.2 Optimalisatie

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 wordt beter ontsloten (onder andere richting de Amsterdamse Zuidas en een kwartierdienst per Intercity naar Schiphol)
3. Leiden krijgt rechtstreekse verbindingen naar Noord/Oost 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 en Den Haag Centraal – Leiden – Schiphol).

Deze verbeterde lijnvoering op de Oude Lijn levert extra reizigers op. 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

### 7.1.3 Lijnvoering

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

- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Den Haag HS – Delft – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Breda (...) – Venlo;

Tussen Dordrecht en Haarlem vormen de volgende twee treinseries een kwartierdienst:

- 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 – 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 – Heemstede Aerdenhout – Haarlem;



Tussen Den Haag Centraal en Schiphol vormen de volgende twee treinseries een kwartierdienst:

- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Leiden – Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Lelylaan – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;
- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Leiden – Schiphol – Amsterdam Zuid – Hilversum en verder van en naar Noordoost Nederland via Amersfoort;

Tussen Den Haag Centraal en Leiden vormen de volgende twee treinseries een kwartierdienst (concept: Stedenbaan):

- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden – Schiphol, stopt op alle tussengelegen stations;
- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden – Haarlem – Amsterdam Centraal, stopt op alle tussengelegen stations;

Tussen Den Haag Centraal en Dordrecht vormen de volgende twee treinseries een kwartierdienst (concept: Stedenbaan):

- 2 keer per uur Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht door naar Roosendaal (spits: 2 keer per uur, dal: 1 keer per uur);
- 2 keer per uur Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht door naar Breda (spits: 2 keer per uur, dal: 1 keer per uur).

#### **7.1.4 Invoering**

De meest recente inzichten met betrekking tot het moment van invoering zijn dat op zijn vroegst september 2009 de frequentie op de HSL dusdanig is, dat dan de hiervoor beschreven optimalisatie doorgevoerd kan worden. Gezien de grote impact voor reizigers en collega-vervoerders – die aansluitende vervoer bieden – geeft NS er de voorkeur aan deze grootschalige wijziging in december 2009 (dus bij start van dienstregeling 2010) 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 Hispeed en de concessieverlener HSL (de Staat).

## **7.2 Verbeteringen in de dienstregeling: Reistijd**

In het kader van het Kamerdebat over de nieuwe dienstregeling 2007 heeft de Minister in het najaar van 2006 de Kamer de belofte gedaan met ProRail en NS te studeren op concrete (reistijd-)verbetermogelijkheden voor toekomstige dienstregelingen. Voor dit doel is 70 miljoen Euro vrijgemaakt. Naast onderzoek naar het gedifferentieerd toepassen van plannormen en het efficiënter benutten van goederenpaden, wordt gestudeerd op infrastructurele maatregelen die een snellere dienstregeling mogelijk moeten maken.

### **7.2.1 160 km/uur**

Onderzoek van ProRail en NS heeft aangetoond dat er op de corridors Den Haag – Schiphol, Bostel – Eindhoven, Utrecht - Amsterdam Bijlmer en de Flevolijn technische mogelijkheden bestaan om 160 km/uur te gaan rijden.

Europese regelgeving staat echter niet toe dat genoemde versnelling op een kostenefficiënte manier gerealiseerd wordt met het bestaande beveiligingssysteem ATB.

### **7.2.2 Kleine infrastructuur**

Op corridors naar de landsdelen zijn kleinschalige stukken infrastructuur voorgesteld die de reistijden kunnen versnellen. Op het zijperron Deventer na, zie 3.3, zijn er voor dienstregeling 2009 echter nog geen definitieve voorstellen gedaan. Eén van de meest kansrijke voorstellen is het investeren in de corridor Zwolle – Groningen. Bijvoorbeeld het verlengen van een goedereninhaalspoor te Beilen biedt de mogelijkheid ook lange goederentreinen in te halen, waardoor de reistijd voor Intercityreizigers van en naar Groningen aanzienlijke afneemt.



## 8 Groei en milieu

### 8.1 Beter productaanbod

Dienstregeling 2009 betekent voor 78% van de huidige reizigers een dienstregeling met een vergelijkbare kwaliteit als in 2008 (maximaal 5% trager of sneller in gewogen reistijd).  
9% van de huidige reizigers zal langer onderweg zijn (5% of meer in gewogen reistijd).  
13% van de huidige reizigers zal minstens 5% sneller reizen dan vandaag de dag.

### 8.2 Groei

NS gaat, ten opzichte van 2008, in 2009 ruim 3% meer treinen rijden (in treinkilometers) en er zullen per dag 50.000 reizen meer per trein gemaakt worden.

### 8.3 Milieu

Zonder rekening te houden met de lopende energiebesparings- en materieelprogramma's zou de toename van het treinverkeer in 2009 de CO<sub>2</sub> uitstoot van NS met ongeveer 18.000 ton per jaar doen toenemen. *Per reizigerskilometer* neemt de CO<sub>2</sub> uitstoot echter ruim 1% af door dienstregeling 2009. De lopende energiebesparings- en materieelprogramma's kunnen deze uitstoot nog verder verlagen. In 2009 verwacht NS dat er per dag ongeveer 50.000 reizen meer dan in 2008 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 41.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar zijn.