NS

Communicatie & Corporate Affairs

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

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van de
Consumentenorganisaties in het Locov

Datum 19 mei 2022
Ons kenmerk CC/PA/TD-924
Onderwerp Besluit Dienstregeling 2023

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Dank voor uw advies van 9 maart 2022 (kenmerk: Locov 2022-50728) op de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2023 zoals opgenomen in onze adviesaanvraag van 2 februari 2022 (kenmerk: CC/PA/TD-919). Graag gaan wij op uw advies in.

Onzekerheden richting dienstregeling 2023
NS beoogt uiteraard een goede dienstverlening aan te bieden voor onze reizigers. Tegelijkertijd zijn er momenteel diverse onzekerheden die mogelijk hierop impact hebben. NS blijft met u in Locov-verband in gesprek over de gevolgen van o.a. COVID-19 (eventuele beperkende overheidsmaatregelen of de consequenties van het stoppen van de beschikbaarheidsvergoeding door het Kabinet per 1 januari 2023), de mate waarin en het moment waarop reizigers gebruik maken van het openbaar vervoer en gevolgen die kunnen optreden als gevolg van het huidige personeelstekort. Mocht het toch nodig of gewenst zijn om gedurende een dienstregelingsjaar een afgeschaalde dienstregeling te rijden of andere maatregelen te moeten nemen, dan zal dat binnen enkele kaders plaatsvinden, zoals de ruimte in de toegewezen capaciteitsverdeling en de logistieke mogelijkheden om de dienstregeling opnieuw te kunnen plannen.

Versnelling reistijden van en naar Groningen
U adviseert positief en NS besluit conform adviesaanvraag. ProRail heeft inmiddels laten weten dat de werkzaamheden voor de boogversnelling bij Hoogeveen dit voorjaar niet volledig worden uitgevoerd. Dat betreuren wij zeer: het niet-volledig uitvoeren van de werkzaamheden zorgt voor extra reizigershinder en voor een latere start van de versnelling op het traject Groningen – Assen - Zwolle. We zijn met ProRail en de overheden in Noord-Nederland in gesprek om tot een alternatief plan te komen voor de gewenste boogaanpassing.

Frequentieverhoging Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten en Houten
U adviseert positief over deze frequentieverhoging. NS besluit conform adviesaanvraag.

Mogelijke proef: verbetering station Purmerend
U adviseert positief over een mogelijke proef waarbij de Spits-Intercity tussen Amsterdam en Enkhuizen ook zal stoppen op station Purmerend. NS besluit conform adviesaanvraag.

Daarnaast adviseert u NS ook om de reguliere Intercity tussen Amsterdam en Enkhuizen te laten stoppen op station Purmerend. NS neemt uw advies niet over. Ten eerste kost een extra stop ongeveer twee minuten extra reistijd voor de reizigers van en naar Hoorn. De groep reizigers met extra reistijd is daarmee veel groter dan de groep reizigers die profiteert van een extra stop. Ten tweede is er onvoldoende vervoersvraag van en naar Purmerend die een extra Intercity-stop rechtvaardigt.

Ook adviseert u om de Intercity Enkhuizen – Maastricht in de vroege ochtend en late avonduren een extra stop te laten maken op station Zaandam. Hiervoor is echter geen ruimte in de dienstregeling, omdat de Intercity snelle rijtijden kent. Een extra stop zorgt voor inpassingsproblemen op de rest van het traject.

Extra frequenties
U adviseert NS om op diverse trajecten[1] de frequenties te verhogen.

Allereerst wijst NS u op het feit dat NS in de afgelopen jaren de frequenties fors heeft uitgebreid. Zo heeft NS een landelijk herontwerp uitgevoerd met diverse frequentie-uitbreidingen (zowel Intercity's als Sprinters) in Dienstregeling 2017, is NS gestart met de tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven (Dienstregeling 2018), heeft NS uitbreidingen op de Hogesnelheidslijn (Dienstregeling 2019) en uitbreidingen rond Amersfoort (Dienstregeling 2020) gerealiseerd. Recent heeft NS de tienminutentrein tussen Arnhem, Schiphol en Rotterdam en tussen Rotterdam en Dordrecht geïntroduceerd (nota bene gedurende de coronacrisis per Dienstregeling 2022).

Ten tweede stemt NS het aanbod van treinen af op de verwachte vraag. Op de door u gesuggereerde trajecten en momenten is er onvoldoende reizigersvraag voor frequentieverhogingen, dit zou onnodige kosten en energiegebruik met zich meebrengen. Ook waren sommige ritten (zoals de eerste trein vanuit Flevoland naar Schiphol Airport) afhankelijk van een (inmiddels verlopen) contract. Uiteraard zal NS de komende jaren de vervoersvraag goed blijven monitoren en het aanbod daarop afstemmen.

Ten derde stelt u ten onrechte dat het openstellen van leeg materieelritten niet tot extra kosten leidt. Dit is echter niet zo. Zo zijn er extra kosten t.a.v. de infraheffing voor stations en energiegebruik en rijdend personeel (zoals geldt tussen station Rotterdam en Rotterdam Blaak voor de Intercity Arnhem – Rotterdam). Ook kunnen leeg materieelritten sterk verschillen per dag of periode, mede gezien NS er naar streeft om onnodige lege materieelritten zo veel mogelijk te voorkomen.

[1] Het betreft de trajecten Utrecht – Houten Castellum, Utrecht – Leiden, Apeldoorn – Deventer, Almelo – Hengelo/Enschede, Amersfoort – Deventer, Uitgeest – Amsterdam C, Rotterdam Blaak – Rotterdam, Dordrecht – Roosendaal, Lelystad/Almere – Schiphol, Roosendaal – Vlissingen, diverse Sprintertrajecten in het weekend, diverse leeg materieelritten.

Optimalisatie spitstoevoegers in vakantieperiode
U adviseert negatief op het voornemen van NS om in de hoogzomer en kerstvakantie enkele spitstoevoegers niet meer te rijden.

Allereerst heeft u moeite met de term 'spitstoevoeger'. Deze treinen rijden nu eenmaal juist om de hoge piek van reizigers in de spits te kunnen verwerken. In de vakantieperiode is deze extra capaciteit niet nodig. Ook wijst u op een lagere frequentie, langere aansluitingen en extra reistijd. NS heeft bij de analyse gekeken naar deze netwerkkwaliteiten in verhouding met de reizigersaantallen, zitplaatskans en logistieke optimalisatie. Juist daaruit volgde het voornemen om een aantal spitstoevoegers wel te blijven rijden in de vakantieperiode (zoals de Intercity tussen Alkmaar en Haarlem en de Sprinter tussen Harderwijk en Amersfoort). Op de andere trajecten rechtvaardigt de reizigersvraag om de spitstoevoegers op die momenten niet te rijden. Uw verwachting dat de resterende treinen zeer druk worden, deelt NS dan ook niet.

Verder wijst u op communicatieve aspecten (opnieuw plannen van de reis, aanpassing reisgedrag). NS zal uiteraard reizigers informeren over de wijziging in de hoogzomer en kerstvakantie. De verwachting is niet dat deze wijziging tot minder reizigers zal leiden. Ten slotte refereert u naar werkzaamheden in de hoogzomer. NS herkent de relatie niet, zeker gezien de beperkte netwerkeffecten van het niet rijden van enkele spitstoevoegers in de hoogzomer.

NS besluit daarom conform adviesaanvraag.

Optimalisatie Sprinter Apeldoorn – Almelo
Recentelijk is gebleken dat de optimalisatie van de Sprinter tussen Apeldoorn en Almelo conflicteert met de treindienst Apeldoorn – Zutphen (-Winterswijk).

NS heeft intensief met de provincie Gelderland, Arriva en ProRail overlegd over de ontstane situatie. NS betreurt het dat de nieuwe sporenlayout in combinatie met de dienstregeling van de treindienst Apeldoorn - Zutphen er toe leidt dat het niet mogelijk is om de treindienst Apeldoorn – Almelo te optimaliseren. Ook wordt hiermee een frequentieverhoging van de treindienst Apeldoorn – Almelo onmogelijk, omdat er op het andere half uur geen perronspoor beschikbaar is op station Apeldoorn. Dit is niet hoe de nieuwe sporenlayout van station Apeldoorn gespecificeerd is (namelijk twee keer per uur een Sprinter van en naar Almelo faciliteren).

Gezien het belang dat NS hecht aan een integraal goed reizigersproduct en aan goede samenwerking met partners in het openbaar vervoer, heeft NS naar aanleiding van gesprekken met de provincie Gelderland het volgende besloten:

- NS past de verschuiving aan zodat de treindienst Apeldoorn – Zutphen (-Winterswijk) conform Dienstregeling 2022 kan blijven rijden zoals door de provincie Gelderland gewenst.
- De treindienst van Almelo náár Apeldoorn blijft in de avonduren en in het weekend op hetzelfde half uur rijden als Dienstregeling 2022. De verschuiving en daarmee de beschreven effecten in de adviesaanvraag vervallen.
- NS verschuift de treindienst van Apeldoorn náár Almelo met een half uur. Effect hiervan is dat de eerste rit vanuit Apeldoorn naar Deventer op zondag een half uur eerder rijdt, de eerste rit vanuit Deventer naar Almelo op zaterdag en zondag een half uur later rijdt en de laatste reismogelijkheid met de Sprinter van Apeldoorn

naar Almelo en vanuit de Randstad naar de Sprintersstations tussen Apeldoorn en Almelo een half uur later wordt geboden.
- NS voegt twee ritten toe om het netwerk aantrekkelijker te maken. Ten eerste rijdt NS op maandag tot en met vrijdag een latere trein van Deventer naar Apeldoorn (vertrek 23:55 uur uit Deventer, Sprinter komende uit Almelo). Hiermee krijgen reizigers vanuit de richtingen Zwolle, Almelo, Arnhem en Deventer een bijna half uur latere reismogelijkheid naar Twello, Apeldoorn Osseveld en Apeldoorn. Dit voordeel (ook beschreven in de adviesaanvraag) zou door bovenstaande verschuiving verdwijnen maar NS kiest er voor deze verbetering wel door te voeren. Ten tweede rijdt NS tot en met 20:50 uur (vertrekkend vanuit Apeldoorn) een halfuursdienst, anders zou de uurdienst al een uur eerder van start gaan.
- NS handhaaft de in de adviesaanvraag beschreven gecreëerde nieuwe aansluitingen in de late avonduren in Almelo vanuit Enschede richting Deventer.

Sprinter Dordrecht – Rotterdam en Sprinter Dordrecht – Roosendaal
U adviseert om de sprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal in de late avonduren ook in de noordelijke richting vijf minuten aan te passen om daarmee een aansluiting te bieden op de Intercity richting Utrecht. Ook adviseert u deze Sprinter op die momenten samen te voegen met de Sprinter tussen Dordrecht en Roosendaal, zodat de aansluiting in Dordrecht tussen beide Sprinters wordt hersteld middels een doorgaande trein. NS vindt dit een goede suggestie. Op dit moment lijkt deze aanpassing waarschijnlijk mogelijk voor NS. Echter, de aanpassing vereist aanpassingen van andere vervoerders. NS heeft ProRail gevraagd om deze wijziging mogelijk te maken. Op dit moment is nog niet bekend of aan dit verzoek voldaan kan worden. Naar aanleiding daarvan zal NS een definitief besluit nemen.

Internationale treindiensten
U adviseert om met buitenlandse partners te werken aan aantrekkelijke aanbiedingen die reizigers te kunnen verleiden te kiezen voor de trein plaats van de auto of het vliegtuig en rekening te houden met het herstel van het treinverkeer in de planning van het internationale verkeer. NS werkt momenteel hard aan het verder verbeteren van een aantrekkelijk internationaal aanbod voor reizigers. Uw advies is een aan aanmoediging om hier onverminderd mee door te gaan.

ICE
Zoals u stelt is de beschikbaarheid van voldoende ICE-3M materieel nog een obstakel om de frequentie uit te breiden. Het is op dit moment nog niet duidelijk wanneer er meer geschikt materieel aanwezig is. NS is hierover in overleg met Deutsche Bahn.

Thalys
U adviseert de frequentie van Thalys zo spoedig mogelijk weer te verhogen naar het niveau van pre-corona, inclusief de bediening van Disneyland inclusief een later vertrek op zondag vanuit Marne La Valléé richting Nederland. Naar verwachting zal de treindienst tussen Amsterdam, Brussel en Paris Gare du Nord in Dienstregeling 2023 weer op een hoog niveau zijn. De stations Charles-de-Gaulle en Marne-la-Vallée zullen worden bediend op de dagen dat de marktvraag het hoogst is, namelijk op vrijdag tot en met maandag. Op die dagen is er substantiële reizigersvraag naar beide stations. Op de overige dagen is dat niet het geval en is de reizigersvraag juist gericht op Brussel en Paris Gare du Nord. Naar verwachting is de vertrektijd op zaterdag en zondag vanuit Marne La Valléé rond half zeven in de avonduren. NS verwacht dat dit aansluit bij de behoefte van de bezoekers van Disneyland. Vaak reizen zij in Nederland nog door naar hun eindbestemming. Een later vertrek zou er toe kunnen leiden dat (met name gezinnen) te laat thuis zouden arriveren.

Eurostar
U vraagt naar het openstellen van de verbinding vanuit Lille Europa richting Nederland. De Eurostar is gefocust op het realiseren van een snelle en aantrekkelijke verbinding tussen Nederland en Londen. Ambitie is om extra tussengelegen (lange) halteringen zo veel als mogelijk te vermijden. Dit geldt ook voor het bedienen van Lille Europe.

Intercity Brussel
U informeert naar de uitkomsten van gesprekken met NMBS over de Intercity Brussel en adviseert extra ritten toe te voegen in de vroege ochtend en late avond. NS is op dit moment nog in gesprek met NMBS over de dienstregeling van de Intercity Brussel op de langere termijn en zal u separaat informeren over de uitkomsten.

Stoptrein Roosendaal – Antwerpen
In tegenstelling tot uw aanname zijn er geen noodzakelijke infrastructurele maatregelen in Roosendaal t.b.v. een uitbreiding van de stoptrein Roosendaal – Antwerpen gerealiseerd.

U adviseert daarnaast om een latere trein van Roosendaal (vertrektijd 22:51 uur) naar Antwerpen te rijden. NS ziet echter onvoldoende reizigersvraag in relatie tot de extra te maken kosten (personeel, ledig mat rit doorrijden naar Antwerpen Centraal). NS neemt uw advies daarom niet over.

Nightjet
U informeert naar de omleidingroutes van de Nightjet-treinen naar Zürich en Wenen en adviseert te onderzoeken of een stop in 's-Hertogenbosch, Eindhoven of Venlo mogelijk is. Helaas biedt de dienstregeling (waarbij de Nightjet 100 km/uur rijdt) daarvoor geen ruimte.

Overige opmerkingen
Ten slotte gaat NS in op uw overige opmerkingen:

- U adviseert om de punctualiteit van de Sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Schiphol Airport in de avonduren te monitoren gezien de kortere kering. NS zal uiteraard de betrouwbaarheid van de betreffende Sprinter monitoren.
- U adviseert om de Intercity vanuit Amersfoort naar Amsterdam in de daluren één minuut later te vertrekken. NS zal deze eventuele optimalisatieslag bezien na de capaciteitsverdeling.
- Ook adviseert u om de tienminutentrein tussen Den Haag HS en Rotterdam opnieuw aan te vragen wanneer deze conflicteert met goederentreinen. NS verwacht niet dat dit een andere verdeling oplevert dan Dienstregeling 2022 en kiest hiervoor daarom niet, zeker omdat dit het logistieke planproces onnodig compliceert. Naar verwachting zal ook de uitkomst van de capaciteitsverdeling voor de Sprinter Hoofddorp – Hoorn en aansluitingen in Haarlem niet veranderen.
- U informeerde naar de stand van zaken met betrekking tot de Intercity Roosendaal – Vlissingen. NS onderzoekt n.a.v. het rapport “Wind in de Zeilen” de ambities van Zeeland en het Ministerie van IenW om een verdere verbetering en versnelling van de verbinding Zeeland-Randstad te realiseren. Fase 1 is per Dienstregeling 2022 gerealiseerd door het rijden van een derde trein als Intercity. Fase 2 is nu in onderzoek. NS verwacht dat de uitkomsten in de loop van 2022 worden besproken met de provincie Zeeland en het Ministerie van IenW.
- Uw aanname is juist dat de versnelling van de Sprinter Hoofddorp – Den Haag Centraal ook in Dienstregeling 2023 wordt gecontinueerd.

- U adviseert negatief over het vervallen van enkele tegenspitsritten tussen Den Helder en Alkmaar. De wijziging is al per Dienstregeling 2022 doorgevoerd en paste in de optimalisatie van Noord-Holland Noord. Doordat een aantal kritiekpunten in de huidige dienstregeling waren opgelost, konden enkele spitstreinen vervallen, mede omdat deze in de praktijk ook onvoldoende benut werden en in de omliggende treinen voldoende ruimte was.
- U merkt op dat de op één na laatste Sprinter tussen 's-Hertogenbosch en Deurne op woensdag en donderdag wordt gesplitst in twee aparte treinen. Dit is al jaren praktijk als gevolg van een onderhoudsrooster waardoor de infrastructuur is beperkt. Door deze oplossing kan de treindienst in stand blijven.

Ten slotte
Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jacco van der Tak
Directeur Communicatie & Corporate Affairs