NS Reizigers

Directie

Hoofdgebouw IV
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
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Datum 11 september 2012
Ons kenmerk CC/PA/JvH-628
Onderwerp Besluit 7 x 24uursuitwerking drg 2013

Telefoon 030 - 235 93 29
Telefax 030 - 235 61 93
E-mail joost.vanhalem @NS.NL

Geachte dames en heren,

Wel bedankt voor uw advies over de uitwerking van dienstregeling 2013 die u in uw brief van 21 augustus 2012 heeft uitgebracht. In deze brief informeer ik u over ons besluit en licht dit toe. Hierbij ga ik waar nodig kort in op uw suggesties en opmerkingen, in de volgorde van uw adviezen.

De ontworpen dienstregeling is door noodzakelijke aanpassingen die in de loop van dit jaar bleken, rondom Zwolle en Leiden zoals bekend enigszins gewijzigd. Ik hecht eraan vast te stellen dat alleen door het intensieve contact dat wij daarover hebben gehad en de flexibiliteit van uw kant het mogelijk is geweest om een voor de reiziger optimale oplossing te vinden en alles ook nog op tijd te kunnen doorvoeren.

Wijziging lijnvoering IC-series ten noorden van Leiden
Wij zijn tevreden dat de gekozen alternerende Intercity diensten bij Leiden overeenkomen met uw voorkeur. NS stond immers voor de opdracht om na het moment van capaciteitsaanvraag het oorspronkelijke plan aan te passen zodat het aan de scherpere plannormen van ProRail zou kunnen voldoen. Wij streven wel naar nog verdere verbetering van de verbindingen tussen Amsterdam, Schiphol en Leiden, met onderling betere tijdliggingen van de treindiensten, Intercity´s en Sprinters.

Uitsnijdingen in de tweede helft van de avond en op zondagochtend
Uw advies om vanuit efficiency eerst te kijken naar kortere treinen en dan pas naar het ´uitsnijden´ van treinen onderschrijf ik. Dit is ook de manier waardoor wij bijvoorbeeld hebben kunnen stoppen met de vakantiedienstregeling. In de detailuitwerking van de dienstregeling passen wij hierbij maatwerk toe waarbij wij elke trein naast de specifieke reizigersstromen en gewenste bestemmingen leggen. In onze laatste thema-sessie hebben wij dit maatwerk dan ook veelal voldoende kunnen toelichten.

Het dilemma dat overblijft is de verbinding tussen de Zuidelijke Randstad en Noordoost Nederland, in de late avonduren. Hierbij lopen wij aan tegen de Intercitystructuur die ten grondslag ligt aan de gehele dienstregeling in combinatie met het verlagen van de frequentie van treinen vanwege veel lagere reizigersaantallen in de late avond (zo reist negentig procent van de reizigers al vóór acht uur 's avonds).
Op het moment dat op de corridor Utrecht-Den Haag en Utrecht-Rotterdam wordt overgegaan naar een halfuurdienst ervaren reizigers die over Amersfoort heen reizen of zij die via Utrecht in de richting van Arnhem reizen de effecten van de nieuw gekozen structuur. Op relaties als Den Haag-Arnhem, Rotterdam-Apeldoorn en Den Haag-Zwolle krijgen circa 750 reizigers, verspreid over treinen over de gehele avond en gemeten in twee richtingen, een overstaptijd van een kwartier te Utrecht. Tegelijkertijd blijft een gelijk aantal reizigers tot in de late avond de voordelen ervaren van een kwartierdienst op de corridor Amersfoort-Utrecht-Gouda.

Hoewel op de overstapstations vele voorzieningen voor de wachtende reiziger aanwezig zijn, hebben wij toch op basis van uw advies, de reizigersaantallen en gekozen structuren opnieuw bekeken, herijkt en bediscussieert. Daarbij hebben wij vooral gekeken of het moment van terugval van een kwartierdienst naar een halfuurdienst de juiste is. De patroonuitwerking die wij gekozen hebben, inclusief een intensieve kwartierdienst op het drukste deel van de corridor van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat en de algehele Intercitystructuur van de dienstregeling, blijkt nog steeds het beste aanbod aan de reiziger. Daarom hebben besloten deze in stand te houden. Wel gaan wij op dit traject de reizigersstromen monitoren. En zullen wij op de desbetreffende overstapstations ons servicepersoneel inzetten om klanten te informeren en de sociale veiligheid optimaal te houden.

Sittard-Heerlen
Wij hebben uw voorstellen om tussen Sittard en Heerlen de dienstregeling in de avonduren te verbeteren met interesse ontvangen. Op dit moment onderzoeken wij samen met de Provincie Limburg gericht hoe wij betere verbindingen kunnen creëren wanneer de Intercity vanuit Eindhoven in de late avond niet direct naar Heerlen rijdt. Ons gezamenlijke doel daarbij is de beste oplossing voor Limburg te vinden. Daarom hebben wij nog geen besluit kunnen nemen. Ik informeer u hier zo snel als mogelijk over.

Vanaf zes uur 's avonds merken wij een sterk afnemend aantal reizigers dat van grote afstand naar Heerlen reist. Daarom vertrekt vooralsnog de laatste rechtstreeks Intercity vanuit Utrecht naar Heerlen om 18.22. Ook daarna kunnen reizigers uiteraard van en naar Heerlen blijven reizen, maar dan met overstap. Tot half acht rijdt dus nog wel elk kwartier een Intercity tussen Eindhoven en Sittard. Wij gaan graag met u in overleg over deze verbinding zodra gegevens over het gebruik van deze nieuwe opzet van de Intercity dienstregeling bekend zijn. Het adagium hierbij is en blijft dat bij groeiende reizigersaantallen uitbreiding van de dienstregeling in het belang van Limburg mogelijk en zelfs wenselijk is.

Eerste en laatste treinen
Vanwege de ingebruikname van de Hanzelijn is de Intercity-verbinding tussen Noordoost Nederland en de Zuidelijke Randstad gewijzigd. De Intercity vanuit Enschede naar Den Haag rijdt in een ander kwartier dan de Intercity's vanuit Zwolle naar Rotterdam. Hierdoor lag de keuze voor om het opstarten en beëindigen van de treindienst een kwartier te vervroegen of te verlaten. Vanwege het grotere aantal reizigers in de ochtend is dit een kwartier vroeger geworden; reizigers kunnen dus vroeger dan ooit gebruik maken van de trein. U kaart

NOC*NSF partners in sport
NS11001/07-05

terecht enkele plekken aan waar dit in de late avond voor de reiziger niet goed uitpakt. Daarom heb ik besloten maatregelen te nemen om nadelen die hierdoor in de avonduren te ontstaat aan te pakken.

Oost Nederland
Ik heb besloten op vrijdag en zaterdag een extra Intercity in te zetten tussen Amersfoort en Enschede. De laatste Intercity Schiphol-Amersfoort (ook wel bekend als de 1689) rijdt dan door naar Enschede. De extra trein maakt het mogelijk dat reizigers vanuit Rotterdam, Utrecht/Amersfoort en Amsterdam Centraal later kunnen terugkeren in de richting van Apeldoorn/Enschede. Op maandag tot en met donderdag is dit niet mogelijk vanwege het – noodzakelijke – onderhoudsrooster waarmee ProRail het Nederlandse spoor veilig en betrouwbaar houdt. Gezien de kleinere reizigersaantallen op zondag – dan keren vooral studenten terug naar hun kameradres – is het niet verantwoord om ook dan in plaats van 01:15 s' nachts tot 01:45 een trein in Enschede te laten aankomen.

Ook heb ik besloten op vrijdag en zaterdag een extra Intercity in te zetten van Utrecht naar Den Haag. De laatste Intercity Amersfoort-Utrecht (ook wel bekend als de 1786) rijdt dan door naar Den Haag. Hiermee is het mogelijk een stuk later nog van Enschede naar Den Haag te reizen, hetgeen ook voor reizigers van Utrecht naar Den Haag aantrekkelijk is.

Zuid Nederland
Ik heb, wederom op basis van uw advies, besloten om zeven dagen per week de verbinding tussen Utrecht, Den Bosch en Eindhoven tot ná middernacht te gaan aanbieden. De Intercity Utrecht-Eindhoven (ook wel bekend als de 889) rijdt dus een half uur langer door. Belangrijk voordeel is dat de overgang naar het nachtnet in Noord Brabant zo ook verbetert.

Serie 1500
Ik deel het belang dat u hecht aan goede verbindingen voor Deventer. Ook in uw eerder advies over het basisuurpatroon heeft u hier aandacht voor gevraagd. Als toegezegd zullen wij de lijnen van en naar Deventer blijven monitoren, om in de toekomst de dienstregeling te kunnen uitbreiden zodra de reizigersaantallen daarom vragen. In de nieuwe dienstregeling rijdt vanuit Deventer in de brede ochtendspits, tot kwart voor tien, elk half uur een Intercity richting Amsterdam Centraal. Buiten de spits kan de reiziger ook gebruik maken van de Internationale trein naar Amsterdam Centraal die om de twee uur rijdt. Het aantal reizigers vanuit Deventer en Apeldoorn naar Amsterdam Centraal is op dit moment zodanig dat ik voor dit traject uw voorstel – om niet alleen in de spits maar ook daarbuiten de Intercity in plaats van vanuit Amersfoort vanaf Deventer naar Amsterdam te laten rijden – helaas niet kan overnemen. Reizigers vanuit Zutphen naar Utrecht en Amsterdam zullen via de reisplanner ook de mogelijkheid zien om via Arnhem te reizen. En reizigers tussen Apeldoorn en Zwolle zullen tussen Apeldoorn en Deventer gebruik gaan maken van de Sprinter. Hierdoor krijgen ook Apeldoorn Osseveld en Twello een snellere verbinding met Zwolle.

Roermond-Maastricht Randwijck
In het belang van reizigers vanuit Echt en Susteren hebben wij het basis patroon van de Sprinter Roermond-Maastricht Randwijck met een half uur verschoven. Zo voorkomen wij dat reizigers vanuit Echt en Susteren na uitsnijding van de Sprinter tot een uurdienst in Sittard een half uur langer durende overstap krijgen. U bent positief over die aanpak. Hiermee valt wel de overgang naar een uurdienst ook een half uur eerder, vanuit Roermond gezien om half acht 's avonds. De door u geadviseerde extra trein een half uur later is op dit moment niet mogelijk, gezien het zeer geringe aantal reizigers over de avond. Mocht hier in

de toekomst verandering in komen, dan gaan wij uiteraard graag in gesprek met de provincie.

Vakantieperioden
De vakantiedienstregeling hebben wij gelukkig kunnen afschaffen door steeds slimmer ons materieel in te zetten. Dat betekent veel maatwerk vanwege de vakantiespreiding in het land en soms ook de specifieke eigenschappen op een bepaalde corridor. Op enkele plekken reed er helaas te weinig materieel omdat daar de vakanties (nog) niet waren begonnen. Wij hebben deze omissie rechtgezet en zijn zeer zeker alert om dit in de toekomst te voorkomen.

Effect van bekende werkzaamheden
Het klopt dat het spoor in Nederland steeds drukker bereden wordt. Onderhoud is noodzakelijk voor de veiligheid en betrouwbaarheid van ons spoor maar reizigers moeten zo veel mogelijk ontzien worden. Uw suggesties over verbetering van de informatievoorziening vooraf en tijdens buitendienststellingen breng ik dan ook ter kennis van de werkgroep Klantgericht Werken aan het Spoor. Met u zijn wij blij dat we voor het weekend in de dienstregeling oplossingen hebben gevonden om ruimte te bieden aan werkzaamheden voor het project Utrecht Centraal.

Leeuwarden-Zwolle
De Friese reiziger kan stapsgewijs steeds vaker van de trein gebruik gaan maken. De verbinding naar Zwolle zal in lijn met uw advies inderdaad stapsgewijs verbeterd moeten worden. Hierover zijn wij met ProRail en de regionale overheden in gesprek. De perronverhoging te Meppel is een eerste belangrijke voorwaarde voor de uitbreiding op korte termijn, aanpassingen van de infrastructuur nabij Herfte is op de langere termijn inderdaad een belangrijke voorwaarde. NS zal zich altijd inzetten om de dan wel beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk te gebruiken in het belang van de reiziger.

Zwolle
NS is dankbaar voor de samenwerking in het geval grote keuzes en aanpassingen in de dienstregeling nodig zijn met impact op de reiziger, vanwege onverwachte infrastructurele uitdagingen of veiligheidstechnisch aangescherpte normen. Dat gold voor Zwolle waar (nog) niet alle infrastructuuraanpassingen gereed zijn maar bijvoorbeeld ook voor Leiden. Voor zowel de situatie bij Zwolle als bij Leiden zijn capaciteitsverruimende maatregelen aangevraagd cq reeds beschikt. Ik neem waar dat wanneer de spoorsector in den brede zijn schouders onder zo'n uitdaging zet en goed met u overlegt, wij in staat zijn de overlast – hoe vervelend ook – voor de reiziger relatief te beperken.

Leidsche Rijn en frequentieverhoging Utrecht-Woerden
NS is tevreden dat we goede afspraken hebben kunnen maken met ProRail en de regionale overheden om vanaf 9 juni 2013 het nieuwe station Leidsche Rijn en de frequentieverhoging op Utrecht-Woerden in de dienstregeling op te nemen. ProRail pakt in het kader van de overbelastverklaring de capaciteitstudie aan om ook op Leidsche Rijn 4 keer per uur te kunnen stoppen waaraan wij uiteraard waar nodig meewerken.

Regelmatige spreiding treinen Den Haag-Schiphol
Wij zijn het erover eens dat wanneer reizigers gebruik kunnen maken van vier treinen per uur, een kwartierdienst vanzelfsprekend de beste oplossing is. Hier streven wij altijd naar. De belemmeringen tussen Den Haag en Schiphol van dit jaar zijn veroorzaakt doordat wij niet de gehele dienstregeling opnieuw hebben ontworpen, maar alleen de Hanzelijn en Fyra

partners in sport
NS11001/07-05

hebben ingepast. Niet heel Nederland is gemuteerd, zeggen wij dan. Er komen zeer zeker nieuwe kansen om de structuur verder te verbeteren. Voor die nieuwe dienstregeling zullen wij elkaar geregeld spreken, via thema-sessies, brieven en Locov-vergaderingen.

IC-stop Almere Buiten
Naar aanleiding van uw advies zullen wij de balans tussen de verloren reizigersminuten voor de inwoners van de toch zeer grote wijk Almere Buiten en de gewonnen reizigersminuten voor de inwoners van Noord-, Oost- en West Nederland blijven monitoren. Ons doel bij elke dienstregeling is immers een goede afweging te maken tussen de verschillende reizigersbelangen. Hierover blijven wij graag met u in gesprek.

Aansluiting van/naar NMBS-trein Antwerpen in Roosendaal
U constateert terecht dat de overstap tussen de trein vanuit Antwerpen op de IC naar Dordrecht en verder beperkt is tot drie minuten. Daarom bieden wij de overstap op hetzelfde perron aan. Deze crossplatform overstap is overigens bij alle grote overstap stations onze inzet. Wij zullen de lange overstap naar de Sprinter in het weekend meenemen als gewenst verbeterpunt voor eerstvolgende dienstregelingen.

Zeeland
Positief nieuws is dat alle stations in de provincie Zeeland per december 2012 een directe verbinding krijgen met Schiphol en de westelijke Randstad. Het dilemma voor de provincie Zeeland en voor NS was daarbij dat het aantal Zeeuwse reizigers groot genoeg is voor twee Intercity's, maar dat aparte Sprinters daarnaast gewoon leeg zouden rondrijden en dus niet rendabel zijn Daarom hebben we gezamenlijk na zorgvuldig en behoorlijk intensief overleg gekozen voor de huidige oplossing. Net als in bijvoorbeeld Groningen hopen wij natuurlijk dat het op den duur wél mogelijk gaat zijn om naast Intercity´s ook aparte Sprinters te rijden.
Uw advies om tussen Roosendaal en Vlissingen de Intercity ´op te knippen´ in een snelle Intercity en een aparte Sprinter waarderen wij. Het zijn dit soort creatieve oplossingen gericht op het reizigersbelang waarover wij ook lang met de provincie Zeeland hebben gesproken. En waarover wij opnieuw in gesprek gaan met de Provincie Zeeland. De toekomst van het OV in deze provincie, en de rol van de trein hierin, staat hierin centraal.

Ingangsdatum verbeteringen
Invoering van dienstregeling 2013 is een relatief complexe en omvangrijke operatie, die extra gecompliceerd is door alle wijzigingen vanwege onder andere 'de aangepaste infrastructuur op Zwolle', 'alterneren Leiden' door de aangescherpte veiligheidsnormen en het noodzakelijke maar omvangrijke onderhoudsschema. Ook voor 2013 is het logistiek en operationeel nog een flinke klus en in de planning vanaf de datum van toedeling op 20 augustus zit geen enkele rek meer. In de expertmeeting op 31 juli hebben wij u daarom toegelicht dat het verwerken van bovenstaande besluiten in de dienstregeling mogelijk niet kan plaatsvinden per 9 december 2012.
U hecht net zulke waarde als ikzelf aan het zo snel mogelijk doorvoeren van verbeteringen voor de reiziger. Ik vind het dan ook jammer maar ook onvermijdelijk dat de verbeteringen pas later doorgevoerd kúnnen worden, per het logistiek gezien eerst mogelijke wijzigingsblad. Ik vraag u hier begrip voor.

Waar precies de complexiteit van het bouwen van de dienstregeling in zit, heb ik laten weergeven in een kleine visuele leaflet, die ik u hierbij tot slot aanbied. Het laat treffend zien hoe de spoorsector, regionale overheden en consumentenorganisaties samenwerken en hoe logistiek en operationeel alle puzzelstukjes elk jaar weer in elkaar vallen. Wij zijn

partners in sport
NS11001/07-05

inmiddels al bezig met de voorbereidingen voor dienstregeling 2014 en 2015 en ik kijk dan ook uit naar onze voorgezette overleggen.

Uiteraard ben ik graag bereid om deze brief en de genomen besluiten nog nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Ingrid Thijssen
Directievoorzitter

partners in sport
NS11001/07-05