NS

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 7 februari 2023
Ons kenmerk CC/PA/TD-941
Onderwerp Adviesaanvraag Dienstregeling 2024

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Graag vraag ik uw advies over de voornemens van NS voor de capaciteitsaanvraag voor Dienstregeling 2024, die start per 10 december 2023 (“Dienstregeling 2024”).

Of je nu op dinsdag naar kantoor in Amsterdam reist, op vrijdagavond naar een optreden in Zwolle of op zondag naar vrienden in Vlissingen: de trein houdt Nederlanders in beweging en ons land duurzaam bereikbaar. Een robuuste en voorspelbare dienstregeling is de basis voor een aantrekkelijke treinreis. Onze reizigers willen weten wanneer ze het beste kunnen reizen, wat de snelste verbinding is en of ze een goede kans op een zitplaats hebben. Dat wil NS met elke nieuwe dienstregeling realiseren en dat is ook het vertrekpunt voor de dienstregeling van 2024.

Sinds de coronapandemie is het ontwerpen van zo’n dienstregeling een andere opgave dan daarvoor. Na twee jaar van lege treinen en stations weten reizigers weliswaar steeds beter de weg naar de trein terug te vinden. Maar de aantallen blijven deels achter bij de oorspronkelijke prognoses. Zo werken forensen nog veel thuis en de verwachting is dat dat zo blijft. Onzeker is in welke mate. Als forensen reizen, is dat vooral op dinsdag en donderdag. De hyperspits is op die dagen nog intenser dan voorheen. Op vrijdag is het tegenwoordig nog rustiger in de trein dan in het verleden, terwijl op zaterdag en zondag Nederland er wel op uittrekt. Kortom, we zien dat naast de reizigersomvang ook het reisgedrag flink is veranderd. NS wil daar met haar dienstregeling op aansluiten.

Naast een zo goed mogelijk product bieden voor de reizigers, moet een dienstregeling uitvoerbaar zijn. Dat wil zeggen: een optimale en haalbare inzet van onze treinen en medewerkers. Een trein met weinig reizigers vervoert vooral lucht, een trein zonder personeel kan niet rijden. Als maatschappelijk bedrijf zijn we het aan de samenleving

verplicht dat we op een efficiënte manier gebruik maken van onze middelen. Daarmee blijft het ov duurzaam en betaalbaar. Afgelopen jaar ging het mis met de uitvoerbaarheid van de dienstregeling. Als gevolg van een fors personeelstekort konden we niet rijden wat we volgens de dienstregeling beloofden en hadden we veel tijd nodig om de nodige aanpassingen door te voeren. Door in het najaar structureel af te schalen, zetten we de eerste stappen om de hoge werkdruk voor onze collega's te verlagen en ad hoc uitval van treinen voor onze reizigers te minimaliseren.

Sinds de dienstregeling van 2023 krijgen de reizigers weer de stabiele dienstregeling die ze van ons mogen verwachten. Door langere treinen te rijden, sluit het aantal zitplaatsen aan op de huidige reizigersaantallen. Daarnaast voorkomt deze dienstregeling dat de werkdruk bij onze collega's verder toeneemt. We hebben een derde van de treinen verlengd, wat met name in het weekend en in de spits meer zitplaatsen oplevert. Op maandag tot en met donderdag is de tienminutentrein terug tussen Eindhoven, Utrecht en Amsterdam en op een aantal rustige trajecten rijden minder en kortere treinen. De eerste ervaringen zijn goed: reizigers hebben minder vaak een te drukke trein, kunnen meestal zitten en worden weinig geconfronteerd met uitval. In cijfers: de zitplaatskans in de spits was de eerste weken van 2023 96,8% (in dezelfde periode in 2020: 95,3%), het gemiddelde aantal drukke treinen per week bedroeg 55 (begin 2020: 129) en er vallen in de spits minder treinen uit (2% ten opzichte van 2,4% begin 2020). Kortom, de meeste dagen maken we waar wat we beloven en dat willen we continueren en uitbreiden. De werving van nieuwe collega's is inmiddels op stoom.

Met de ruime capaciteitsaanvraag Dienstregeling 2024 bouwen we stap voor stap voort op basis van de huidige dienstregeling 2023, die aansluit op de verwachte reizigersvraag. Er zijn echter nog veel onzekerheden, zoals het tempo waarin reizigers terugkeren in de trein en de beschikbaarheid van collega's. Daarom beschouwen we deze ruime capaciteitsaanvraag als een eerste, procedurele stap. In juni besluiten we op basis van actuele informatie over het reisgedrag en de beschikbaarheid van collega's in welke mate we deze capaciteit echt nodig hebben en welke dienstregeling we in 2024 daadwerkelijk gaan rijden. Door nu voldoende ruimte aan te vragen, blijven we flexibel om extra treinen te rijden waar dat mogelijk en nodig is.

De dienstregeling die we in 2024 gaan rijden zal minder uitgebreid zijn dan we een aantal jaar geleden dachten. De voor corona verwachte 1,4 miljoen reizigers per dag vervoeren we immers niet en ook de veranderende reispatronen had niemand voorzien. Toch kijken we met vertrouwen naar de toekomst. De huidige prestaties laten zien dat we op weg omhoog zijn. Voor de langere termijn voorspelt onder meer het KiM een forse groei van de reizigersaantallen. Met elke nieuwe dienstregeling wil NS daarin meegroeien. De dienstregeling 2024 is weer een volgende stap. Zo houden we het reizen per trein aantrekkelijk en Nederland duurzaam bereikbaar.

In het vervolg van deze brief zal NS eerst de contouren van de capaciteitsaanvraag Dienstregeling 2024 toelichten, vervolgens zal de capaciteitsaanvraag per regio worden toegelicht.

Contouren Capaciteitsaanvraag Dienstregeling 2024

De contouren van de capaciteitsaanvraag Dienstregeling 2024 zijn als volgt, waarbij we deze ruime capaciteitsaanvraag als een eerste procedurele stap zien:

- De tienminutentreinen tussen Arnhem, Schiphol en Rotterdam (Intercity's) is in de capaciteitsaanvraag aangevraagd op maandag tot en met donderdag overdag. De tienminutentreinen tussen Amsterdam en Eindhoven (Intercity's) is ook op maandag tot en met donderdag overdag aangevraagd.
- In de avonduren en op vrijdag tot en met zondag de hele dag rijden de Intercity's en Sprinters op de genoemde tienminuten-trajecten zoveel mogelijk in kwartierliggingen in plaats van 10/20-liggingen. De Sprinters worden versneld.
- Op de overige trajecten herstellen we in de capaciteitsaanvraag met name in het dal overdag en in het weekend zoveel mogelijk de kwartier- en halfuurfrequenties die we voorheen ook reden.
- De meeste spitstoevoegers zijn weer op maandag tot en met donderdag aangevraagd, op vrijdag een groot deel.
- De Intercity direct vanuit Breda rijdt in de capaciteitsaanvraag overdag weer drie keer per uur rechtstreeks naar Schiphol Airport en Amsterdam Centraal en vice versa.
- NS wijzigt de lijnvoering tussen Almere, Zwolle en Meppel en introduceert een nieuwe Sprinter Leeuwarden-Zwolle-Lelystad. Hierdoor hoeven reizigers minder over te stappen.
- Ook gaat in Dienstregeling 2024 een internationale ambitie in vervulling: de reistijd tussen Amsterdam en Berlijn wordt 30 minuten korter.

Trajecten Nijmegen/Eindhoven – Utrecht – Amsterdam/Schiphol - Rotterdam/Dordrecht

NS is voornemens om op maandag tot en met donderdag de tienminutentreinen tussen Eindhoven en Amsterdam Centraal, tussen Arnhem Centraal, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal (Intercity's) en tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal (Sprinter) te rijden. De logistieke uitwerking is gelijk aan de uitwerking van Dienstregeling 2022 en de oorspronkelijk beoogde Dienstregeling 2023.

Op vrijdag tot en met zondag rijdt NS vier Intercity's per uur op de tienminutentrajecten. Door dit in de capaciteitsaanvraag al op te nemen, kunnen deze treinen in een kwartierligging rijden in plaats van een tien-twintigligging en verbetert de dienstregeling van de Sprinters op vrijdag tot en met zondag. De vervoerscapaciteit is in 2024 op deze dagen voldoende.

Uitwerking Intercity's

De lijnvoering op vrijdag tot en met zondag (en maandag tot en met donderdag in de avonduren) wordt als volgt:

- 2x/u Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Amsterdam – Alkmaar – Den Helder (serie 3000) inclusief een stop op station Driebergen-Zeist.
- 2x/u Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Schiphol Airport (serie 3100) inclusief een stop op station Veenendaal-De Klomp.
- 2x/u Maastricht – Eindhoven – Utrecht – Amsterdam– Enkhuizen (serie 2900).
- 2x/u Venlo – Eindhoven – Utrecht – Schiphol Airport – Dordrecht (serie 3700), hierdoor rijdt de Intercity startende in Lelystad tot Schiphol Airport (serie 2400, alleen overdag)
- 2x/u Alkmaar – Amsterdam Centraal (serie 800, alleen overdag).

Op alle deeltrajecten wordt dan in principe een kwartiersinterval geboden, in plaats van een minder aantrekkelijke tijdligging van tien en daarna twintig minuten tussen een trein.

De Intercity's bieden op Utrecht Centraal onderlinge cross-platform overstappen, zodat er elk kwartier een reismogelijkheid is. Reizigers tussen Heerlen en de noordelijke Randstad stappen op deze momenten over in Eindhoven, de overstaptijd is negen tot elf minuten. NS onderzoekt momenteel of er ook op vrijdag, zaterdag en zondag meermaals per dag rechtstreekse reismogelijkheden tussen Heerlen en de Randstad mogelijk zijn.

De gewenste kwartierstructuur bleek op het traject tussen Leiden en Schiphol alleen logistiek te realiseren als de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp – Leiden eenmaal per uur rijdt tussen Hoofddorp en Leiden. Dit betekent dat op vrijdagen de frequentie van de Sprinterdienst tussen Hoofddorp en Leiden Centraal wijzigt van vier naar drie Sprinters per uur. De vervoercapaciteit is voldoende voor de reizigersvraag. Tussen Den Haag Centraal en Leiden Centraal blijft NS op vrijdag elk kwartier een Sprinter rijden, waarvan twee doorrijden naar Haarlem en één naar Schiphol en verder.

Door de gekozen lijnvoering rijdt NS ook op vrijdag tot en met zondag rechtstreekse Intercity's tussen Leiden Centraal en Amsterdam Bijlmer Arena. De Intercity uit Lelystad (serie 2400) rijdt op vrijdag en zaterdag dan tot Schiphol Airport, waar reizigers kunnen overstappen richting Leiden.

Tussen Den Haag Centraal, Leiden, Haarlem en Amsterdam Centraal rijden overdag vier Intercity's per uur.

Verbetering Sprinters rond Geldermalsen
Op de momenten waarop de tienminutentrein niet rijdt (vrijdag tot en met zondag de hele dag en maandag tot en met donderdag in de avonduren), verbetert NS de treindienst rond Geldermalsen. NS versnelt de Sprinter tussen Tiel en Utrecht Centraal met circa zeven minuten met een verbeterde aansluiting in Tiel (circa vijf tot acht minuten sneller) van en naar de regionale treindienst richting Elst/Arnhem. Tussen Geldermalsen en Utrecht Centraal rijden de Sprinters in (ongeveer) een kwartierligging. De aansluitingen in Geldermalsen wijzigen ook en worden circa één tot zeven minuten langer[1]. De Sprinters zijn gekoppeld aan de treinen richting Den Haag Centraal en Leiden Centraal[2]. NS verkort de halteertijd op Utrecht Centraal waardoor doorgaande reizigers sneller via Utrecht Centraal heen reizen.

NS is voornemens om de laatste Sprinters vanuit Utrecht richting Geldermalsen later aan te bieden:

- De laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar Tiel rijdt om 00:06 uur, hierdoor biedt NS de laatste reismogelijkheid twintig minuten later.
- De laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar 's-Hertogenbosch rijdt om 00:26, 00:35 of 00:41 uur[3], hierdoor biedt NS op maandag tot en met woensdag de laatste reismogelijkheid tien minuten later.

[1] Overstaptijden: Dordrecht – Tiel 26 minuten, Dordrecht – 's-Hertogenbosch 11 minuten, Dordrecht – Utrecht 8 minuten, Utrecht – Dordrecht 10 minuten, Tiel – Dordrecht 12 minuten, Den Bosch – Dordrecht 27 minuten.

[2] Op maandag tot en met donderdag overdag is de doorkoppeling Tiel – Den Haag Centraal en 's-Hertogenbosch – Leiden Centraal, in de avonduren en op vrijdag tot en met zondag is de doorkoppeling Tiel – Leiden Centraal en 's-Hertogenbosch – Den Haag Centraal.

[3] De exacte vertrektijd wijkt op verschillende dagen af als gevolg van een onderhoudsrooster.

De vijfde en zesde Sprinter tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum rijdt op maandag tot en met donderdag in de spits.

Uitwerking overige Sprinters
De Sprinters tussen Dordrecht, Rotterdam en Den Haag rijden op vrijdag overdag in een kwartierligging in plaats van een 10/20-ligging. Tussen Den Haag en Leiden blijven ook vier Sprinters per uur rijden, met iets gewijzigde vertrektijden en een gewijzigde doorverbinding. NS versnelt de Sprinter tussen Amsterdam Centraal, Leiden Centraal en Den Haag Centraal (serie 4600) op de momenten dat de tienminutentrein niet rijdt. Deze Sprinter heeft dan een korte in plaats van een lange haltering op station Leiden Centraal.

Uitwerking Noord-Holland

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal
Vanuit zowel Alkmaar (serie 3000) als Hoorn/Enkhuizen (serie 3900) biedt NS op vrijdag tot en met zondag twee keer per uur een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Amstel en Utrecht. De derde en vierde Intercity van en naar Alkmaar (serie 800) rijdt niet verder dan Amsterdam Centraal, reizigers kunnen in Amsterdam Sloterdijk overstappen op de Intercity's van en naar Utrecht.

NS rijdt op maandag tot en met donderdag vier spitstreinen (serie 3000) in de ochtend en vier spitstreinen in de avond ten noorden van Alkmaar (waarvan twee van en naar Schagen en twee van en naar Den Helder per spits), op vrijdag rijdt NS twee extra ritten per spits tussen Alkmaar en Den Helder.

Sprinters Uitgeest - Amsterdam Centraal
De Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal en verder richting Breukelen en Utrecht rijdt vier keer per uur (series 4000 en 7400).

Traject Haarlem – Alkmaar
NS rijdt de Intercity tussen Haarlem en Alkmaar (serie 3400) in de spitsuren op maandag tot en met vrijdag in beide richtingen.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp
Deze Sprinter rijdt twee keer per uur, maar in de avonduren rijdt de Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd (serie 3300) niet tussen Hoorn en Hoorn Kersenboogerd gezien de reizigersvraag.

Sprinter Amsterdam – Haarlem – Zandvoort/Hoorn
De Sprinters tussen Amsterdam Centraal, Haarlem en Zandvoort (serie 5400) en tussen Amsterdam Centraal, Haarlem, Alkmaar en Hoorn (serie 4800) rijden beide elk half uur (en in de avonduren elk uur tussen Alkmaar en Hoorn). In de zomerperiode rijdt NS additionele strandpendels.

Traject Utrecht – Hilversum – Schiphol – Hoofddorp
De Sprinter tussen Utrecht, Hilversum, Schiphol en Hoofddorp (serie 5700) rijdt elke dag twee keer per uur tot circa 20:00 uur 's avonds. Op het gehele traject rijden ook andere Sprinters.

Uitwerking Deventer/Harderwijk - Amersfoort – Utrecht – Rotterdam/Den Haag

Amersfoort – Deventer
NS rijdt in de spits tussen Deventer en Amersfoort vier Intercity's per uur (en in het dal drie per uur). In de aangepaste Dienstregeling 2023 zijn de extra Intercity's naar Amersfoort door gaan rijden naar Amsterdam Centraal (serie 1500) in plaats van Den Haag Centraal (serie 2000). NS is voornemens om dit in Dienstregeling 2024 te continueren en de derde en vierde Intercity tussen Deventer, Apeldoorn en Amersfoort door te laten rijden van en naar Amsterdam Centraal.

Door de toevoeging van extra ritten tussen Deventer en Amersfoort en door de gewijzigde tijdliggingen van de IC Berlijn ontstaan in de brede spits meer reismogelijkheden. In de ochtendspits rijdt NS een kwartierdienst vanaf 06:33 uur tot en met 09:03 uur van Deventer naar Amersfoort en vanaf 06:22 uur tot en met 08:52 uur vanuit Amersfoort naar Deventer. In de avondspits start NS vanaf Deventer naar Amersfoort de kwartierdienst op om 15:33 uur, de laatste rit rijdt om 19:03 uur. In de richting van Amersfoort naar Deventer rijdt de kwartierdienst van 15:22 uur tot en met 19:22 uur.

Harderwijk – Amersfoort
NS rijdt op werkdagen in de spits een aanvullende treindienst Harderwijk – Amersfoort (serie 15600) met een stop in Nijkerk, een herstel van de eerdere situatie. Ofwel in de ochtendspits rijdt NS weer vier extra ritten vanuit Harderwijk naar Amersfoort en in de avondspits weer vier ritten vanuit Amersfoort naar Harderwijk.

Uitwerking Amersfoort Vathorst/Baarn – Utrecht
In de brede spits rijden er op maandag tot en met vrijdag zes Intercity's per uur tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal (series (1)700, 500/600, 2000), daarbuiten vier Intercity's per uur (serie (1)1700, 500/600).

De Sprinter tussen Baarn en Utrecht Centraal (serie 5500) rijdt twee keer per uur, in de avonduren rijdt de Sprinter één keer per uur.

In de avonduren rijdt de Sprinter Hoofddorp – Amersfoort Vathorst (serie 5800) niet tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst. Reizigers kunnen gebruik maken van de Intercity's van en naar Amersfoort Schothorst (twee keer per uur) en de Sprinters van en naar Amersfoort Vathorst en Amersfoort Schothorst (twee keer per uur).

Uitwerking Utrecht Centraal – Den Haag / Rotterdam
NS rijdt zeven dagen per week elk kwartier een Intercity tussen Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal (series 600/500 en 2800) en elk kwartier tussen Utrecht Centraal en Den Haag Centraal (series 2000 en (1)1700).

Tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle rijden op maandag tot en met vrijdag overdag vier Sprinters per uur (series 6800 en series 6900). Tussen Rotterdam Centraal en Gouda Goverwelle rijden op maandag tot en met donderdag in de spits vier Sprinters per uur (series 4000 en 7700), buiten de spits twee Sprinters per uur (serie 4000).

Aanpassing Almere – Lelystad – Zwolle – Meppel

NS is voornemens om de eindpunten van de Sprinters rond Lelystad te wijzigen. De voorgenomen lijnvoering is als volgt:

- 2x/uur Sprinter Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol Airport – Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders (serie 4600).
- 2x/uur Sprinter Hoofddorp – Schiphol Airport – Amsterdam Zuid – Weesp – Lelystad Centrum (serie 4300).
- 2x/uur Sprinter Lelystad Centrum – Zwolle – Meppel – Leeuwarden (serie 9000).

De aangepaste doorkoppeling heeft een aantal voordelen. Er ontstaat een nieuwe doorgaande verbinding tussen de Sprinterstations tussen Leeuwarden en Zwolle enerzijds en Kampen Zuid, Dronten en Lelystad anderzijds. De huidige overstap van 25 minuten in Zwolle tussen Leeuwarden enerzijds en Dronten en Kampen Zuid anderzijds verdwijnt. De reistijd van Meppel naar Dronten wordt bijvoorbeeld 37 minuten in plaats van 59 minuten.

De structuur rond Weesp verbetert ook, omdat de Sprinters Almere Oostvaarders – Hoofddorp en Amersfoort – Amsterdam Centraal de gehele dag rijden en reizigers in Weesp altijd een snelle overstap hebben.

Reizigers vanuit Kampen Zuid en Dronten richting de Randstad hebben – net als nu – in Lelystad een snelle overstap op de Intercity (circa zes tot acht minuten overstaptijd). Doorgaande reizigers naar de Almeerse stations (met uitzondering van Almere Centrum) stappen straks eveneens in Lelystad over (circa 19 tot 20 minuten overstaptijd). De reistijd tussen Almere Centrum en Dronten blijft gelijk. Ook de reistijd tussen Dronten en Amsterdam Centraal blijft gelijk.

Het grootste deel van de reizigers houdt dezelfde kwaliteit. Een kleine groep reizigers gaat er op vooruit vanwege het vervallen van de overstap in Zwolle, dit is een relatief grotere groep dan tussen Dronten en Kampen Zuid enerzijds en de Sprinter-stations van Almere anderzijds.

Bedieningstijden Meppel – Zwolle

De Sprinter van en naar Leeuwarden rijdt altijd door richting Zwolle en Lelystad en keert niet meer in Meppel. Hierdoor verhoogt NS de frequentie tussen Leeuwarden en Zwolle in de avonduren en in het weekend van twee naar drie rechtstreekse treinen per uur. Tussen Zwolle en Lelystad wordt in het weekend overdag de doorgaande Sprinter één keer per uur aangevuld zodat hier twee Sprinters per uur blijven rijden.

Bedieningstijden Flevolijn

NS is voornemens om de laatste reismogelijkheid per Sprinter vanuit Almere naar Amsterdam Zuid op zondag tot en met donderdag een uur later en op vrijdag en zaterdag een half uur later aan te bieden. De laatste reismogelijkheid naar Amsterdam Centraal wordt een kwartier eerder.

De Sprinter Utrecht Centraal – Almere Centrum gaat op zondag overdag en zeven dagen per week in de avonduren op het gehele traject twee per uur rijden in plaats van (deels) één keer per uur. De Sprinters tussen Almere Oostvaarders, Weesp en Amsterdam Centraal rijden in de avonduren twee keer per uur in plaats van vier keer per uur, reizigers tussen Almere Oostvaarders en Amsterdam Centraal hebben een korte overstap in Weesp.

De Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal rijdt elke dag. NS is voornemens om de eerste Intercity van Almere Centrum naar Amsterdam Centraal op zaterdag (eerste rit wordt 06:32 uur) en zondag (eerste rit wordt 07:32 uur) een uur eerder te rijden dan in 2023. Op maandag tot en met vrijdag in het dal (ongeveer tussen 10:00 uur en 16:00 uur) rijdt de Intercity Dordrecht – Lelystad niet tussen Almere en Lelystad Centrum. NS start de kwartierdienst tussen Lelystad en Schiphol op zaterdag vanaf einde ochtend op.

Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal
NS is voornemens om de Intercity tussen Amsterdam Centraal en Almere Centrum (serie 2600) in Almere Centrum kort in plaats van lang te keren. In de spitsrichting ('s ochtends richting Amsterdam, 's avonds uit Amsterdam) biedt NS nog steeds een cross-platform overstap tussen Zwolle en Amsterdam Centraal, in de tegenspitsrichting is dit helaas niet meer mogelijk gezien de korte kering. De overstap blijft wel altijd aangeboden en de reistijd blijft dus altijd gelijk, ook als deze niet cross-platform is. Ongeveer twee derde van de reizigers tussen Noord-Nederland en Amsterdam Centraal kunnen gebruik blijven maken van de cross-platform overstap, ongeveer een derde (circa 1500 reizen per dag) krijgt een niet-crossplatform overstap.

Uitwerking Noord-Nederland

Traject Groningen – Assen
In de spitsuren rijdt NS de aanvullende spitstrein tussen Groningen en Assen waardoor er vier Sprinters per uur (serie 6200 en serie 8100) rijden tussen Groningen en Assen in de spits. NS start de spitstrein in de ochtend een half uur later op vanuit Assen en rijdt aan het einde van de ochtendspits juist een extra rit Groningen – Assen en een extra rit Assen – Groningen.

Intercity's en Sprinters Groningen/Leeuwarden – Zwolle
Tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden rijden diverse Intercity's niet meer als Sprinter (zoals dat nu in de vroege ochtend of late avond het geval is) maar conform het snelle patroon, op die momenten zijn additionele losse Sprinters toegevoegd.

De Sprinter tussen Groningen en Zwolle (serie 8100) rijdt nu op zondag tot circa 16:00 uur nog een uurdienst. NS is voornemens ritten toe te voegen zodat vanaf circa 10:00 uur elk half uur gereisd kan worden met de Sprinters. Dit is voor bijvoorbeeld Hoogeveen een flinke verbetering.

Uitwerking Intercity direct Den Haag / Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal – Breda

NS rijdt op werkdagen de gehele dag en in het weekend tussen circa 9:00 en 20:00 uur vijf Intercity-directtreinen per uur tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam waarvan er drie treinen per uur doorrijden van en naar Breda. Daarboven rijdt de Intercity Den Haag – Breda – Eindhoven twee keer per uur via de HSL.

In het weekend voor 09:00 uur en in het weekend na 20:00 uur maken reizigers tussen Amsterdam en Breda gebruik van de Intercity Brussel of stappen zij over in Rotterdam.

Uitwerking Zuid-Nederland

Traject Eindhoven – Dordrecht
NS rijdt vier treinen per dag tussen Dordrecht en Eindhoven (serie 1900).

Traject Nijmegen – 's-Hertogenbosch – Tilburg – Breda – Dordrecht
Van maandag tot en met donderdag rijden aanvullende spitstreinen tussen Oss en 's-Hertogenbosch (serie 4400). In de ochtendspits is dus een toevoeging van één rit, in de avonduren een toevoeging van drie ritten. Op vrijdag is dit een enkele rit.

De Sprinter tussen Nijmegen en Dordrecht (serie 6600) rijdt twee keer per uur.

Traject Weert – Tilburg Universiteit
De Sprinter tussen Tilburg Universiteit, Eindhoven Centraal en Weert (serie 6400) die acht minuten halteert op Eindhoven, past in de nieuwe kwartierstructuur (vrijdag tot en met zondag) niet meer als rechtstreekse trein op het gehele traject en wordt op die momenten geknipt in twee delen: een Sprinter Tilburg Universiteit – Eindhoven Centraal en een Sprinter Eindhoven Centraal – Weert (serie 16400). De overstaptijd tussen deze treinen voor doorgaande Sprinterreizigers bedraagt negen minuten. Beide Sprinters rijden in de regel twee keer per uur. In de avonduren en op zondag rijdt de Sprinter tussen Eindhoven en Weert in een uurdienst, tussen Tilburg Universiteit en Eindhoven een halfuurdienst.

Traject 's-Hertogenbosch – Deurne
De Sprinter tussen Deurne, Eindhoven en 's-Hertogenbosch rijdt in de basis twee keer per uur. In de avonduren (maandag tot en met zondag) en op zondag de gehele dag rijdt deze Sprinter één keer per uur tussen Deurne en Eindhoven.

Traject Roosendaal – Vlissingen
NS houdt de lijnvoering en bediening tussen Roosendaal en Vlissingen ongewijzigd.

Versnelling IC Berlijn
Reizigers kunnen vanaf 2024 in minder dan zes uur met de trein reizen tussen Amsterdam en Berlijn. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, NS en hun partners in Duitsland werken samen aan versnelling van de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn. Door gefaseerde aanpassingen aan de Nederlandse spoorinfrastructuur, een nieuwe dienstregeling en het inzetten van andere locomotieven is het mogelijk om de reistijd van de Intercity Berlijn met 30 minuten te versnellen.

De reis tussen Amsterdam en Berlijn duurt vanaf dan 5 uur en 50 minuten. Met het versnellen van de IC Berlijn wordt ook de reistijd tussen Twente (Hengelo) en Amsterdam verkort naar 1:51 uur. De dienstregeling is zo opgezet dat er geen verschil meer is tussen de winter- en de zomerperiode.

Eind 2021 bleek dat grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur niet klaar konden zijn voor december 2023. Zonder maatregelen zou een slechtere verbinding ontstaan. Door betrokken partijen is afgelopen periode onderzocht hoe met tijdelijke en gefaseerde maatregelen versnelling toch mogelijk is. Door aanpassingen op station Oldenzaal, monitoring op een deel van het traject en de inzet van multicourante locomotieven verwacht NS dat het mogelijk is om in december 2023 te versnellen. Ondertussen doet ProRail verder onderzoek naar aanvullende maatregelen, waarmee de dienstregeling robuuster wordt.

De Intercity Berlijn stopt niet meer in Almelo, een haltering op dit station is niet meer inpasbaar in de dienstregeling. Reizigers tussen Almelo en Berlijn kunnen overstappen in Hengelo.

Vanaf 2024 ontstaat tussen Amersfoort en Deventer in meer of mindere mate reistijdverlenging als gevolg van beperkingen in de infrastructuur. Door het ontbreken van het vierde perronspoor in Deventer is er een groot risico dat vanaf Dienstregeling 2024 (en zeker daarna) – op de momenten dat de IC Berlijn rijdt – tot 1x/2u tussen Amersfoort en Deventer (en v.v.) een reistijdverlenging van circa zeven tot tien minuten optreedt. NS zet zich daarom in voor een snelle realisatie van het vierde perronspoor in Deventer.

Eurostar
NS is voornemens om vanaf februari 2024 iedere dag van de week één retourrit Amsterdam – London extra aan te vragen in de capaciteitsaanvraag. Op werkdagen worden vanaf deze datum per richting vijf treinen aangevraagd, op zaterdagen drie en op zondagen vier. De vertrektijden zijn nog niet zeker, mogelijk worden de vertrektijden uit Amsterdam bij vijf Eurostar-treinen per dag circa 06:45, 10:45 14:45, 16:45 en 18:45 uur en uit Londen mogelijk om circa 06:19, 08:19, 11:04, 15:04 en 18:04 uur. In het weekend zullen een aantal treinen vanuit Amsterdam één tot twee uur later rijden om beter op de reizigersvraag in te spelen. NS zet in op een versnelling van de rijtijden tussen Amsterdam en Londen.

Thalys (wordt in de loop van 2023 ook Eurostar)
Op vrijdag en zondag wordt de capaciteit van Thalys in de richting Amsterdam iets vergroot. Op vrijdag, zaterdag en zondag zal de dienstregeling en/of materieelinzet van een aantal treinen worden aangepast om beter aan te kunnen sluiten op de reizigersvraag.

Grensoverschrijdend verkeer naar Luik en Aken
Voor de Drielandentrein Luik-Maastricht (-Heerlen-Aken) en de IC Eindhoven – Aken in de dagranden lopen nog onderzoeken. Hierover zijn we nog in gesprek met de betreffende concessieverleners, Arriva en ProRail en voor de Drielandentrein ook met NMBS.

Bedieningstijden overige trajecten
NS heeft de capaciteitsaanvraag voor Dienstregeling 2024 ook aangegrepen om naar de bedieningsuren te kijken. Als NS dit in de capaciteitsaanvraag al verwerkt, kan NS de vervoerscapaciteit efficiënt inzetten op de momenten waarop we de meeste reizigers verwachten.

Enkele spitstoevoegers rijden alleen op maandag tot en met donderdag rijden en niet meer op vrijdag, omdat er op die dag veel minder reizigers in de spits reizen dan maandag tot en met donderdag. De spitstoevoegers die niet rijden op vrijdag is de Sprinter tussen Driebergen-Zeist en Veenendaal Centrum (serie 7400) en de Sprinter tussen Rotterdam Centraal en Gouda Goverwelle (serie 7700). Ten noorden van Alkmaar rijden op vrijdag twee van de vier spitstreinen (namelijk die van en naar Den Helder). Tussen Den Bosch en Oss rijdt een enkele rit.

Op zondagochtend start NS op diverse trajecten (zoals tussen Zutphen en Zwolle en van Enschede naar Deventer) de treindienst eerder op. Ook start de kwartierdienst op de Oude Lijn eerder op zondag. Op zaterdag beginnen sommige kwartierdiensten iets later. Op andere momenten rijdt NS treinen langer door, zoals de laatste trein van Nijmegen naar Utrecht die voortaan doorrijdt naar Amsterdam Centraal of een extra late rit vanuit Rotterdam naar Utrecht op zondagavond. Ook rijdt NS in de avonduren enkele extra ritten (vanuit Den Haag Centraal) vanuit Schiphol Airport richting Amsterdam Zuid en/of Lelystad. Tussen Wijchen en Nijmegen rijdt NS op sommige momenten minder Sprinters. In de adviesaanvraag zijn diverse andere voorbeelden opgenomen waarin de bedieningstijden zijn gewijzigd.

Net als in 2023 is NS ook in 2024 voornemens om een deel van de spitstoevoegers niet te rijden tijdens de hoogzomer (vier weken) en in de kerstvakantie, omdat de reizigersvraag dan fors lager is, in de omliggende treinen meer dan genoeg zitplaatsen beschikbaar zijn en de extra reistijd minimaal is. De betreffende spitstoevoegers zijn de Sprinter Driebergen-Zeist – Veenendaal Centrum (serie 7400), de spits-Intercity Enkhuizen – Amsterdam (serie 4500), de Sprinter Oss – 's Hertogenbosch (serie 4400), de Sprinter Gouda Goverwelle – Rotterdam (serie 7700), de Sprinter Houten Castellum – Utrecht (serie 8900) en Intercity Alkmaar – Den Helder (serie 800).

Van capaciteitsaanvraag tot dienstregeling
Deze ruime capaciteitsaanvraag is een formele procedurele stap om tot een daadwerkelijke dienstregeling te komen. In deze paragraaf benoemt NS de risico's die tot start Dienstregeling 2024 kunnen optreden.

Beschikbaarheid van personeel en ontwikkeling reizigersvraag
Met de ruime capaciteitsaanvraag Dienstregeling 2024 bouwen we stap voor stap voort op basis van de huidige dienstregeling 2023, die aansluit op de verwachte reizigersvraag. Er zijn echter nog veel onzekerheden, zoals het tempo waarin reizigers terugkeren in de trein en de beschikbaarheid van collega's. Daarom beschouwen we deze ruime capaciteitsaanvraag als een eerste, procedurele stap. In juni besluiten we op basis van actuele informatie over het reisgedrag en de beschikbaarheid van collega's in welke mate we deze capaciteit echt nodig hebben en welke dienstregeling we in 2024 daadwerkelijk gaan rijden. Door nu voldoende ruimte aan te vragen, blijven we flexibel om extra treinen te rijden waar dat mogelijk en nodig is.

Risico's door conflicterende capaciteitsaanvragen
Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2023. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. Het kan zijn dat de capaciteitsverdeling van ProRail effecten heeft op de door NS gewenste dienstregeling.

Onderhoudsrooster 2024
Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de in de reguliere dienstregeling opgenomen sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. Op vaste dagen in de week betekent dit op sommige trajecten dat enkele late treinen niet kunnen rijden, maar worden vervangen door bussen. Dit is opgenomen in de jaardienstregeling en terug te vinden in de reisplanner. De contouren van het onderhoudsrooster voor de Dienstregeling 2024 lijken op die van de Dienstregeling 2023.

Werkzaamheden
Naast de werkzaamheden tijdens het onderhoudsrooster wordt er met name in het weekend op diverse trajecten gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het spoor. Werkzaamheden waarbij treinen niet kunnen rijden, leiden altijd tot hinder. NS spant zich maximaal in om het ongemak voor reizigers zoveel mogelijk te beperken, onder andere door bussen in te zetten en extra personeel. In 2024 zullen veel werkzaamheden plaatsvinden, zoals rond Schiphol Airport.

Contracttreinen

NS continueert in Dienstregeling 2024 de nachttreinen tussen Haarlem en Amsterdam Centraal.

NS continueert in Dienstregeling 2024 de nachttrein op vrijdag en zaterdag tussen Utrecht Centraal en Amersfoort onder voorbehoud van het sluiten van de definitieve overeenkomst.

Daarnaast rijdt NS in Dienstregeling 2024 een nieuwe nachttrein op vrijdag en zaterdag tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal, die stopt op de stations Hilversum Media Park, Hilversum en Hilversum Sportpark onder voorbehoud van het sluiten van een definitieve overeenkomst.

Ten slotte
Ik vraag u uiterlijk 21 maart 2023 te reageren met een advies. Dit is van belang om tijdig een afgewogen capaciteitsaanvraag te kunnen doen bij ProRail. U wordt geïnformeerd hoe uw advies is verwerkt.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw advies graag tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid eventuele vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Tijmen Voet
Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp