



NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van de
Consumentenorganisaties in het Locov

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

Datum 26 april 2018

Ons kenmerk CC/PA/TD-825

Onderwerp Besluit Dienstregeling 2019

Telefoon 06 - 22 47 29 04

E-mail frank.visser@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Hartelijk dank voor uw advies van 15 maart 2018 (kenmerk: 2018-60094) op de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2019. Graag gaan wij conform de procedure in artikel 10 lid 3 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 in op uw advies. Daarnaast zullen wij ingaan op uw overige opmerkingen die niet direct raken aan de adviesaanvraag. Vervolgens geven wij u een overzicht van de wijzigingen die wij hebben aangebracht in het voorstel voor de Dienstregeling 2019 naar aanleiding van alle uitgebrachte adviezen.

DIENSTREGELING 2019

Den Haag/Rotterdam-Utrecht Centraal-Houten Castellum

Uw opmerking: U bent blij met de verbeteringen voor de Sprinters en Intercity's op dit traject en de opening van station Lansingerland-Zoetermeer. Wel maakt u zich zorgen over het ontbreken van bijsturingsruimte. Ook vindt u dat reizigers tussen Den Haag Centraal en Groningen/Leeuwarden op de overstap in Utrecht Centraal moeten kunnen blijven rekenen nu deze van 3 naar 2 minuten gaat. Tenslotte vraagt u duidelijkheid te geven over de voornemens met betrekking tot Randstadspoor op de VleuGel-route (Vleuten-Geldermalsen), nu de extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal het mogelijk maakt om tussen Utrecht en Woerden meer treinen te laten rijden.

Reactie NS: Wij erkennen dat het toevoegen van een extra stop in bestaande treindiensten de capaciteit op het spoor om bij te sturen tussen Den Haag en Utrecht verder inperkt. Het ontwerp is zo gemaakt dat reizigerspunctualiteit en het halen van aansluitingen op een zo hoog mogelijke waarde kunnen uitkomen en in ieder geval binnen de afgesproken doelstellingen blijven. Het heeft ook onze voorkeur om de Sprinterverbinding in de spits tussen Houten Castellum en Utrecht Centraal door te verbinden op een Sprinter richting Woerden. Voor Woerden – Utrecht Centraal is echter voorlopig nog onvoldoende vervoervraag om zes Sprinters per uur te rijden. De gekozen uitwerking met een Intercity naar Houten Castellum is dan ook vooral een logistieke oplossing.



Uiteraard zal NS de ontwikkeling van de vervoervraag monitoren. In het kader van de uitwerking van de plannen voor verbetering op de corridor Leiden Centraal-Utrecht Centraal zal NS ook onderzoeken of een kwaliteitsverbetering in het Sprinterproduct tussen Woerden en Utrecht Centraal mogelijk is.

Amsterdam Centraal-Breukelen

Uw opmerking: U adviseert positief over de wijziging van de ICE en de Sprinters waarbij de Sprinters niet meer worden geknipt op Amsterdam Centraal in de daluren als de ICE rijdt. Spoorboekrijk reizen blijft voor de gebruikers van de stadsgewestelijke verbinding Amsterdam-Breukelen de uitkomst van PHS Amsterdam-Eindhoven omdat de Sprinters in beide richtingen elk half uur vlak achter elkaar rijden.

Reactie NS: Wij danken u voor uw positieve advies. Het klopt dat de Sprinters in de Dienstregeling 2019 net als in de Dienstregeling 2018 vlak achter elkaar rijden tussen Amsterdam Bijlmer ArenA en Breukelen. Tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Bijlmer ArenA zijn vier sporen beschikbaar, maar tussen Amsterdam Bijlmer ArenA en Amsterdam Centraal zijn slechts twee sporen beschikbaar. Over deze sporen moeten per richting per uur 4 sprinters, 6 Intercity's (elke tien minuten) en 1 ICE rijden. Omdat Sprinters vaker stoppen dan de Intercity's moeten de Sprinters ook met een interval van 10 minuten rijden vlak achter een Intercity aan om te voorkomen dat ze de volgende Intercity in de weg zitten. De voorkeur van NS heeft daarom om de Sprinter Rhenen-Amsterdam Centraal tussen Breukelen en Amsterdam Centraal 10 minuten achter de Sprinter Rotterdam Centraal-Amsterdam Centraal te rijden. Dit is echter niet mogelijk tussen Amsterdam Bijlmer ArenA en Breukelen gezien de inpassing van goederentreinen tussen Kijfhoek en Weesp. Hierdoor moet de helft van de Sprinters langer halteren op Amsterdam Bijlmer ArenA en rijden de Sprinters tussen dit station en Breukelen vlak achter elkaar. Er zijn overigens ook reizigers die hiervan profiteren. De Sprinters van Rhenen naar Amsterdam staan korter stil op Utrecht Centraal en de Sprinters tussen Utrecht Centraal en Breukelen zijn in de spitsuren beter verdeeld over het uur dan in de Dienstregeling 2017.

Intercity Brussel

Uw opmerking: Het apart rijden van de IC Brussel zal volgens u weinig bijdragen aan een betere verdeling van de drukte tussen Amsterdam en Rotterdam in de Intercity direct en de Intercity Brussel omdat deze treinen kort achter elkaar rijden.

Reactie NS: Wij zijn blij dat het mogelijk is op deze manier meer zitplaatsen te bieden op dit traject. Door de drukte op de Amsterdamse Westtak en in de Schiphol spoortunnel is het helaas niet mogelijk gebleken de treinen beter te verdelen over het uur.

Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch

Uw opmerking: Het verbaast u dat NS voorstellen doet om de aansluiting in 's-Hertogenbosch tussen de Intercity uit Alkmaar en de Sprinter naar Tilburg robuuster te maken omdat de punctualiteit van de tienminutentrein op de A2-corridor goed is. U vraagt waarom juist in dit ene geval de minimumnorm van 2 minuten voor een cross-platformoverstap onvoldoende zou zijn. U adviseert de gehele aansluitingsproblematiek in 's-Hertogenbosch en Breda in samenhang nog eens goed te bezien op verbetermogelijkheden. U noemt daarbij specifiek de slechte aansluiting van de Intercity Zwolle-Roosendaal op/van de Intercity Brussel in Breda, het ontbreken van een cross-platform overstap in 's-Hertogenbosch vanuit Tilburg richting Utrecht en de slechte aansluiting in 's-Hertogenbosch tussen de Sprinters richting Utrecht en Tilburg Universiteit.



Reactie NS: De punctualiteit van de tienminutentrein op 3 minuten is inderdaad goed. Er zijn echter te veel Intercity's uit Alkmaar (treinserie 800) die met een geringe vertraging aankomen op 's-Hertogenbosch. Door deze geringe vertraging wordt de aansluiting richting Tilburg te vaak niet gehaald. NS heeft daarom inmiddels besloten deze wijziging reeds per wijzigingsblad juni 2018 door te voeren.

De knelpunten met de overige door u genoemde aansluitingen zijn ons bekend. NS heeft in de Dienstregeling 2017 en 2018 keuzes moeten maken in Noord-Brabant. Veel reizigers zijn er op vooruit gegaan, maar helaas was niet elke gewenste aansluiting mogelijk. Binnen de huidige structuur van de dienstregeling en de beschikbare infrastructuur ziet NS geen ruimte voor verdere optimalisaties. Zodra extra infrastructuur beschikbaar is zoals de verbouwing van station Geldermalsen, de realisatie van de vrije kruising Vught en het 4^e perron in Tilburg ontstaan meer ontwerp mogelijkheden.

Extra capaciteit Zandvoort op drukke dagen

Uw opmerking: Terwijl de reguliere treinen Amsterdam-Zandvoort overvol zijn en soms reizigers moeten achterlaten, pendelt tussen Haarlem en Zandvoort in de zomermaanden een extra dubbeldekker die bij vertrek uit Haarlem ook op drukke dagen matig gevuld is. U adviseert concrete verbetermogelijkheden uit te werken voor de zomer en voor weekenddagen met perfect strandweer die buiten het door NS gedefinieerde seizoen vallen en bij evenementen op het circuit van Zandvoort.

Reactie NS: Wij onderkennen uw bezwaren en we zijn op zoek naar mogelijkheden om dit op te lossen. De extra treinen tussen Haarlem en Zandvoort rijden in juni, juli en augustus. Uw voorstel om een regeling te treffen om op stranddagen en bij evenementen voor juni ook deze extra treinen in te zetten zullen wij voor de Dienstregeling 2019 nader onderzoeken. Wij zullen u hierover in december 2018 informeren.

Almere Centrum – Utrecht Centraal

Uw opmerking: U kijkt uit naar het einde van de situatie van de afgelopen jaren, waarin de Sprinter van Utrecht naar Almere station Utrecht Overvecht voorbij reed. U hoopt dat de reistijd dan ook weer zal verbeteren.

Reactie NS: Het reistijdeffect na oplevering van de infrastructuur en herstel van de bediening van station Utrecht Overvecht is nu nog niet te geven omdat de planning met de nieuwe infrastructuur nog gemaakt moet worden. Voor 2019 is het herstel van de stop op Utrecht Overvecht prioriteit. Per wijzigingsbladprocedure en/of in de adviesaanvraag voor de Dienstregeling 2020 informeren wij u over de meest actuele uitwerking van deze treindienst.

Duivendrecht

Uw opmerking: U adviseert samen met ProRail te zoeken naar een betere oplossing voor de bediening van station Duivendrecht op momenten dat extra stops op Amsterdam RAI noodzakelijk zijn in verband met grote evenementen. Mogelijk ligt er volgens u ruimte in oplossingen die minder rigide van opzet zijn. De extra stops zijn immers slechts gedurende bepaalde perioden nodig en niet gedurende de gehele dag. Bovendien worden de goederenpaden ook niet dagelijks elk uur benut. Indien NS voornemens is om ook in 2019 tijdens beurzen en andere evenementen een gewijzigde dienstregeling te rijden met andere bedieningspatronen van stations, verwacht u daarover een adviesaanvraag.



Reactie NS: Bij grote evenementen in de RAI is er sprake van een hoge vervoersvraag van en naar station Amsterdam RAI. Om deze reizigers comfortabel en veilig van en naar de RAI te vervoeren, is het soms noodzakelijk om Intercity's extra te laten stoppen op station Amsterdam RAI. In het verleden heeft het niet extra stoppen met name tijdens de Huishoudbeurs tot serieuze (transfer)veiligheidsproblemen gezorgd bij de afvoer van reizigers. De metro is hiervoor geen afdoende alternatief.

Een extra stop kost tijd en moet dus ingepast worden in de dienstregeling. Zeker in de Randstad wordt de dienstregelingspuzzel steeds complexer vanwege de toegenomen drukte. Er is weinig ruimte meer in de dienstregeling. Om de dienstregeling passend te maken was het dit jaar bij de Huishoudbeurs en de Horecava noodzakelijk om Duivendrecht over te slaan. Dit heeft uiteraard niet de voorkeur. NS heeft daarom voor de Dienstregeling 2019 opnieuw gekeken of een andere oplossing mogelijk is. Het lijkt mogelijk om zowel op Duivendrecht als ook op Amsterdam RAI te stoppen wanneer dit voor specifieke evenementen noodzakelijk is. Dit is wel afhankelijk van de definitieve capaciteitsverdeling in augustus van o.a. de goederentreinen op de A2-corridor. Op deze momenten zal er dan een korter stationnement voor de Intercity's op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid zijn. Evaluatie van de Huishoudbeurs van dit jaar wijst uit dat een extra stop in de Intercity's vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is. Voor 2019 gaan wij de extra stops tijdens evenementen in de RAI alleen uitvoeren tijdens de openingstijden van deze evenementen. Met RAI wordt overlegd voor welke evenementen dit gaat gelden.

Wij zullen u uiteraard informeren wanneer als gevolg van evenementen de reguliere dienstregeling niet volledig kan worden uitgevoerd. Dit soort wijzigingen zijn echter niet adviesplichtig omdat het geen structurele wijzigingen van de dienstregeling betreft.

Intercity Berlijn

Uw opmerking: U adviseert de vroege trein 245 van Amsterdam naar Berlijn gedurende het hele jaar te rijden in plaats van alleen in het zomerhalfjaar. Dit mag ten koste gaan van de late trein 243 tot Bad Bentheim. Deze rijdt alleen in het winterhalfjaar en heeft volgens u internationale reizigers niets te bieden, zeker nu er een regionale trein van Hengelo naar Bielefeld rijdt.

Reactie NS: De vroege Intercity Berlijn 245 heeft een periode ook tijdens de winter gereden. Deze trein trok in de praktijk in de winter een zeer gering aantal reizigers. Daar staat tegenover dat deze trein, met weinig internationale reizigers en dus weinig meerwaarde, in de winter voornamelijk gebruikt werd door terugkerende stappers naar Hilversum en Amersfoort. Dit leidde tot sociaal onveilige situaties. In 2019 zal de vroege Intercity Berlijn 245 rijden vanaf het begin van de meivakantie t/m einde zomervakantie. De rest van het jaar rijdt de late trein tot Bad Bentheim.

Uw opmerking: U beoordeelt een scenario, waarbij de Intercity Berlijn op sommige momenten in één van beide richtingen de stations Hilversum, Apeldoorn en Almelo overslaat, als niet transparant voor de reizigers.

Reactie NS: De aanpassing van de dienstregeling van Intercity Berlijn betreft 2 van de 7 treinen per dag per richting op maandag t/m zaterdag in de zomermaanden. Dit betreft het hele wijzigingsblad juni (periode: 10-6-2019 t/m 31-8-2019). Concreet zijn dit de treinen 143 en 145 met vertrektijden 9:00 en 11:00 uur uit Amsterdam Centraal, en de treinen 240 en 148 met aankomsttijden 13:00 en 15:01 uur in Amsterdam Centraal.



Alleen op deze drukke momenten, als de extra binnenlandse Intercity rijdt, is het noodzakelijk om de Intercity richting Berlijn niet te laten stoppen in Hilversum en de Intercity vanuit Berlijn niet te laten stoppen in Apeldoorn.

In onze adviesaanvraag zijn wij er vanuit gegaan dat de Intercity richting Berlijn ook niet zou kunnen stoppen in Almelo. Naar aanleiding van uw opmerkingen en opmerkingen van de decentrale overheden uit Oost-Nederland heeft NS hier opnieuw naar gekeken. Door het ontwerp te optimaliseren en uit te gaan van de kortst mogelijke halteertijden heeft NS een mogelijkheid gevonden om toch te stoppen in Almelo. Deze mogelijkheid past nog net binnen de plannormen voor een robuuste dienstregeling. Het overslaan van Hilversum in de ene richting en Apeldoorn in de andere richting blijft wel noodzakelijk.

In bijlage 1 vindt u een uitgebreide toelichting op het scenario met een aparte binnenlandse Intercity Amsterdam Centraal-Deventer naast de Intercity Amsterdam Centraal-Berlijn. Hierin staat toegelicht waarom het niet mogelijk is om de Intercity Berlijn op deze momenten in Hilversum en Apeldoorn te laten stoppen. Dit heeft verder geen gevolgen voor reismogelijkheden of reistijden. Reizigers uit Hilversum die verder moeten reizen dan Deventer hebben een ruime overstapmogelijkheid in Amersfoort of Deventer en reizigers uit Duitsland en Twente richting Apeldoorn hebben een ruime overstap in Deventer.

Voor het rijden van de extra treinen is het nodig dat een pad voor goederentreinen bij Amsterdam op dat moment niet wordt gebruikt. Door de extra treinen op te nemen in de capaciteitsaanvraag voor de jaardienstregeling wil NS de zekerheid krijgen dat de gewenste extra treinen kunnen rijden. Als NS dit niet zou doen zou NS na de capaciteitsverdeling alleen nog ruimte voor extra treinen kunnen krijgen in de ad hoc fase. In deze ad hoc fase hebben goederentreinen met jaardienstrechten echter voorrang.

NS is zich bewust van de mogelijke onduidelijkheden voor onze reizigers over het wel of niet stoppen op Hilversum respectievelijk Apeldoorn. Op basis van de capaciteitstoedeling zal NS in de reisinformatie maatregelen treffen, ter voorkoming van deze onduidelijkheden.

ICE Amsterdam-Frankfurt

Uw opmerking: U acht een uitbreiding van de dienstregeling gewenst gezien de sterke groei van het aantal reizigers. U denkt daarbij allereerst aan een avond-ICE van Amsterdam naar Keulen en het opvullen van het gat van drie uur 's middags van Frankfurt naar Amsterdam. Voor de afwijkende dienstregeling bij werkzaamheden adviseert u te vermijden dat de eerste trein vanuit Nederland nog vroeger vertrekt en adviseert u een stop in Eindhoven of 's-Hertogenbosch te plannen. Ook adviseert u de vervangende dienstregeling in de reisplanners op te nemen zodra de omleidingsperiode duidelijk is en niet pas twee weken van tevoren.

Reactie NS: De ICE laat inderdaad een sterke groei van het aantal reizigers zien. De grootste behoefte lag (en ligt) in meer capaciteit voor reizigers 's ochtends bij vertrek uit Amsterdam. Dat heeft NS ingevuld door ICE 105 naar Basel met een dubbel treinstel te laten rijden. Dit sluit in de praktijk goed aan bij het aantal reizigers op dit moment van de dag. Ook wordt een middagtrein die in het verleden in de winter niet reed tegenwoordig niet meer geschrappt. Wij blijven uiteraard de ontwikkeling van het aantal reizigers monitoren om te zien of er mogelijkheden zijn om extra diensten toe te voegen.



Als de ICE omgeleid moet worden, streven we ernaar de vertrektijden zo veel mogelijk te handhaven. De werkelijk dienstregeling is echter ook afhankelijk van de mogelijkheden in Duitsland, waar de ICE ook passend gemaakt moet worden. De dienstregeling van de omgeleide treinen stemmen we nauwkeurig af met DB en SBB. De eerste treinen niet eerder laten vertrekken betekent dat ze tenminste een half uur later in respectievelijk Frankfurt en Basel aankomen. Voor deze laatste trein betekent dit dat gelijk de omloop wordt verbroken; de trein terug zou meteen later naar Nederland rijden. Daar komt bij dat er überhaupt geen mogelijkheid is om tussen Köln en Basel een andere dienstregeling te rijden – de dienstregelingsstructuur daar laat geen verschoven tijdligging toe. Stops in Venlo, Eindhoven en 's-Hertogenbosch kunnen niet omdat dit niet past op het gevonden tijdslot tussen Amsterdam en 's-Hertogenbosch. Een extra stop zou betekenen dat de rijtijd naar Utrecht en Amsterdam dan meteen met een half uur zou toenemen. Hiermee zouden keringen in Amsterdam niet meer maakbaar zijn en zouden er dus treinen maar vanaf/tot Utrecht Centraal kunnen rijden. NS concludeert dat de negatieve gevolgen voor het grootste deel van de reizigers in geen verhouding staan tot de toegevoegde waarde van de door u voorgestelde extra stop(s) in Brabant en/of Limburg.

Uw advies om de vervangende dienstregeling vroeger op te nemen in de reisplanner heeft NS reeds overgenomen. Gezien de lange periodes dat de omleidingsroute nodig is, is de dienstregeling op jaardienstniveau ontwikkeld. Hierdoor is deze tijdig in de reisplanners opgenomen.

Roosendaal-Antwerpen

Uw opmerking: U vraagt wanneer de tweede stoptrein naar Antwerpen gaat rijden. U adviseert deze extra trein ook in het weekend te rijden, aangezien er dan de meeste internationale reizigers zijn. Tevens vraagt u om een kortere rijtijd. Volgens u zit er te veel buffertijd in de dienstregeling van deze treindienst. U vindt dat er te weinig interesse van de betrokken partijen in deze grensoverschrijdende treinverbinding is gezien de aankondiging van langere reistijden door een snelheidsbeperking tot 40 km/uur op het traject tussen Roosendaal en de grens, zolang de combinatie van de beveiligingssystemen in de Belgische treinen en in de Nederlandse baan niet het voorgeschreven veiligheidsniveau bereikt.

Reactie NS: In de vervoersconcessie van NS is de ambitie opgenomen om de kwaliteit van de treindienst tussen Antwerpen en Roosendaal te verbeteren. NS staat hier achter en werkt hier hard aan. NS doet dit samen met andere partijen waaronder de Belgische vervoerder NMBS. Om deze reden heeft NS geen volledige vrijheid in de invulling van de treindienst. Deze invulling is onder andere afhankelijk van afspraken op het gebied van wet- en regelgeving, marktmogelijkheden, betaalbaarheid en technische maakbaarheid.

Voor elke variant waarbij een tweede trein wordt geïntroduceerd tussen Roosendaal en Essen geldt dat er overeenstemming moet zijn tussen de vervoerders over de dienstregeling en de verdeling van de kosten. Verbetering van de verbinding Roosendaal-Antwerpen wordt bemoeilijkt door het ontbreken van toereikende treinbeveiliging in het Belgische materieel voor het Nederlandse traject tot Roosendaal. Op dit moment rijdt, met ontheffing van ILT, één stoptrein per uur van en naar Antwerpen. Het is onwaarschijnlijk dat dit aantal verdubbelt, tenzij er een afdoende technische oplossing wordt gerealiseerd voor de treinbeveiliging. ProRail werkt realisatie van het Belgische beveiligingssysteem momenteel uit.



Recent zijn er nieuwe ontwikkelingen op de verbinding Roosendaal- Antwerpen:

De stoptrein Antwerpen-Rosendaal is een grensoverschrijdende stoptrein die NS en NMBS gezamenlijk uitvoeren. In de afspraken ligt vast dat NMBS voor deze treindienst materieel inzet. Dit zijn treinen die eind jaren '70 in dienst zijn gekomen en nu door NMBS worden gemoderniseerd.

Materieel dat wordt gemoderniseerd moet altijd opnieuw worden toegelaten in de landen waar deze trein rijdt. Daarom heeft NMBS ook een aanvraag voor hernieuwde toelating van het gemoderniseerde materieel ingediend bij de Nederlandse ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport). Zonder geldige toelating mag de trein niet de grens oversteken en in Nederland rijden.

NMBS heeft aan NS laten weten dat mogelijk vertraging optreedt in de toelating van de gemoderniseerde treinen op Nederlands spoor. Door deze vertraging is te weinig materieel beschikbaar om de treindienst te continueren op basis van de bestaande dienstregeling. NMBS probeert de toelating zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen.

Er is op dit moment (26 april) zekerheid dat de treinverbinding tot 26 mei kan blijven rijden volgens dienstregeling. Tussen nu en eind mei zal NMBS er alles aan doen om de benodigde toelating in Nederland te regelen zodat de treindienst zonder onderbreking kan rijden.

NS helpt NMBS bij het op orde krijgen van de dossiers die bij de aanvraag horen zodat het aanvraagproces zo goed mogelijk loopt. NS heeft door alle recente materieelintroductions veel ervaring met dit soort aanvragen bij ILT.

OVERIGE OPMERKINGEN

Leeuwarden-Zwolle

Uw opmerking: U adviseert te onderzoeken welke mogelijkheden er op korte termijn zijn om de reistijd van Grou-Jirnsom, Akkrum en Wolvega naar Zwolle en de Randstad te verbeteren nu de Sprinters uit Fryslân nog niet kunnen doorrijden naar Zwolle. U vraagt hierbij vooral ook de suggesties vanuit Rocov Fryslân te betrekken.

Reactie NS: Aan de landsdelige OV- en Spoortafel van 16 maart 2018 heeft NS met de regio gesproken over een aantal ideeën van het Rocov om eerder dan 2021 de alternatieve treinverbindingen naar Zwolle (en verder) te bieden. Ook vanuit de gemeente Weststellingwerf zijn hiervoor ideeën geopperd. NS heeft met de deelnemers aan de landsdelige OV- en Spoortafel afgesproken dat wij deze ideeën zullen toetsen en hierover in juni 2018 zullen rapporteren in het bestuurlijk overleg Noord-Nederland. Wij zullen u hierover ook informeren.

Thalys

Uw opmerking: De aantrekkelijkheid van de Thalys zou nog groter worden als de reiziger weet dat er écht ieder uur een trein rijdt en de reiziger dus geen rekening hoeft te houden met lange 'gaten'. Daarom heeft het bij het toevoegen van capaciteit uw voorkeur dat de lacunes in de uurdienst worden opgevuld, boven het langer maken van treinen die al rijden.



Reactie NS: Op sommige uren is er geen rijmogelijkheid in Frankrijk. Daar geldt overdag een buitendienststelling ten behoeve van onderhoud van de lijn. De Thalys 9346 zal om deze reden nooit naar Paris Nord kunnen rijden en Thalys 9345 nooit vanuit Paris Nord. Op de momenten dat er voldoende vraag van reizigers is rijdt Thalys een extra trein.

De keuze voor het soms rijden van een dubbel stel in plaats van het toevoegen van een extra trein maakt NS niet alleen. Thalys International heeft hier een grote stem in en het aantal reizigers speelt hierbij een grote rol. Ook de omloopplanning moet het toelaten. Daarom rijdt er een dubbel stel om 7:15 in plaats van een extra trein om 10:15. In de weekenden speelt dit aspect nog veel sterker. Reizigers die een weekend weg gaan naar Parijs willen 's ochtends vertrekken. Daarom rijden dan de treinen ieder uur, terwijl er 's middags een gat van 3 uur in de dienstregeling zit.

Verbeterwensen

Uw opmerking: Naast uw adviezen over de Dienstregeling 2019 brengt u ook nog 18 verbeterwensen onder de aandacht voor de dienstregeling van 2019 of later.

Reactie NS: Wij hebben kennis genomen van uw wensen en willen graag met u hierover in gesprek. Veel van uw wensen betreffen situaties die met ingang van de Dienstregeling 2017 zijn ontstaan toen de dienstregeling opnieuw is ontworpen. Dit betreft weloverwogen keuzes waarbij NS heeft gestreefd om de dienstregeling voor zoveel mogelijk reizigers te optimaliseren met directe verbindingen, korte reistijden en aantrekkelijke overstapmogelijkheden. Uitvoering van de door u voorgestelde verbeteringen betekent dan ook in vrijwel alle gevallen dat er elders een nieuw knelpunt zal ontstaan waardoor een grotere groep reizigers wordt getroffen.

Oplossing van de meeste van de door u genoemde punten is daarom alleen mogelijk als er sprake is van een structureel herontwerp. Aanleiding voor een herontwerp kan onder meer zijn wanneer op meerdere locaties nieuwe infrastructuur beschikbaar komt of wanneer de ontwikkeling van het aantal reizigers hierom vraagt. Momenteel is een herontwerp niet aan de orde: op basis van de huidige vervoervraag en de beschikbare infrastructuur zou op dit moment een herontwerp niet tot andere inzichten leiden. Zodra een herontwerp aan de orde is kunnen uw wensen meegewogen worden in de dan te ontwerpen dienstregelingsstructuur. Tot die tijd is er weinig ruimte voor structurele wijzigingen. Uiteraard blijft NS zoeken naar mogelijkheden om de dienstregeling te optimaliseren. Voor de zomer hopen wij met u in gesprek te gaan over een aantal verbeteringen die wij in de Dienstregeling 2020 voornemens zijn door te voeren.

Op een aantal punten uit uw wensenlijst kunnen wij hieronder wel een nadere toelichting geven.

Uw opmerking: U wenst herstel van de in 2017 verbroken aansluiting in 's-Hertogenbosch tussen de Sprinters richting Utrecht en richting Tilburg Universiteit.

Reactie NS: Zodra de infrastructuur in Geldermalsen is opgeleverd ontstaan nieuwe mogelijkheden om te studeren op een dienstregeling waarin een betere overstap tussen de treinen van NS en Arriva in Tiel en een betere overstap tussen de Sprinters richting Utrecht en richting Tilburg Universiteit in 's-Hertogenbosch wordt gerealiseerd.



Uw opmerking: U wenst een minder krappe overstap in Roosendaal tussen de Intercity's richting Vlissingen en richting Zwolle, vooral op de tijdstippen waarop deze Intercity's niet recht tegenover elkaar kunnen staan.

Reactie NS: Wij delen met u de mening dat de overstap in Roosendaal goed moet zijn. Daar waar in het begin van de Dienstregeling 2017 deze aansluiting vaak gemist werd is dit in de loop van 2017 sterk verbeterd. Inmiddels scoort deze aansluiting vergelijkbaar met andere aansluitingen. Er geldt hier een wachttijdregeling waarmee de treindienstleider van ProRail bij een beperkte vertraging zorgt dat de vertrekkende trein wacht voor het bieden van de overstap. De mogelijkheden van het station Roosendaal zijn zeer beperkt om nog verbeteringen door te voeren. Omdat de treinen van/naar Vlissingen tegelijkertijd op het station zijn moeten reizigers die overstappen op de Intercity van/naar Zwolle in één richting het perron schuin oversteken. De Intercity naar Zwolle kan verder maar een beperkte tijd wachten omdat anders de Intercity die aankomt vanuit Zwolle wordt gehinderd en reizigers uit deze trein de aansluiting richting Vlissingen zouden missen.

Uw opmerking: Een snellere intercity Leiden Centraal – Utrecht Centraal, met daarnaast een Sprinterdienst die de kleinere stations bedient.

Reactie NS: Ook NS wenst de verbinding Leiden Centraal – Utrecht Centraal te verbeteren. Realisatie hiervan is afhankelijk van de bouw van nieuwe infrastructuur. Wij zijn met de regionale overheden hierover in gesprek in het kader van de Planstudie Leiden-Utrecht.

Uw opmerking: Een aansluiting in Baarn realiseren tussen de Sprinters Amsterdam-Amersfoort Vathorst en Baarn-Utrecht.

Reactie NS: NS heeft naar aanleiding van uw opmerkingen en op verzoek van de decentrale overheden die zijn vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en Spoortafel voor de Noordvleugel opnieuw naar de aansluitingen in Baarn gekeken. Ook NS zou graag in Baarn aansluiting bieden op de Sprinters van/naar Amsterdam. De decentrale overheden hebben voorgesteld om deze aansluiting in één richting te bieden (vanuit Soest richting Hilversum). Dit zou volgens de decentrale overheden kunnen door de Sprinter van Baarn richting Soest en Utrecht Centraal eerder te laten vertrekken aangezien deze toch te vroeg vertrekt om nog een aansluiting te kunnen bieden vanuit de Sprinter uit Amsterdam. Op deze manier zou de Sprinter vanuit Utrecht Centraal en Soest in Baarn eerder kunnen aankomen en richting Amsterdam wel een aansluiting kunnen bieden.

NS heeft dit voorstel onderzocht. Binnen de normen voor overstaptijden (tenminste 4 minuten bij een overstap naar een ander perron) is het helaas niet mogelijk een haalbare aansluiting te realiseren. Het versnellen tussen Soest en Baarn resulteert maximaal in een schijnaansluiting. Het realiseren van een schijnaansluiting zou er toe leiden dat de aansluiting niet wordt erkend in de reisinformatie omdat de loopafstand tussen de treinen te groot is voor de beschikbare tijd. Bovendien zullen reizigers die proberen de overstap toch te halen regelmatig met een weggrijpende trein geconfronteerd worden.



BESLUIT

Op basis van uw advies en de adviezen van de decentrale overheden die zijn vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en Spoortafels zal NS de volgende aanpassingen doen in de voorgenomen Dienstregeling 2019:

- Ook op drukke momenten in de zomer als een extra binnenlandse Intercity Amsterdam Centraal-Deventer rijdt zal de Intercity van Amsterdam naar Berlijn stoppen in Almelo.
- De Intercity Sittard-Heerlen, welke in het superdal rijdt, vertrekt in Sittard van een ander perron (spoor 20) om de loopafstand tot de toegang van het perron zo kort mogelijk te maken.
- De aanpassing van de Sprinter Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch (treinserie 6900) en de Intercity Alkmaar – Maastricht (treinserie 800) om de aansluiting van deze Intercity in 's-Hertogenbosch op de Sprinter 's-Hertogenbosch – Tilburg – Breda – Dordrecht (treinserie 6600) te verbeteren wordt reeds doorgevoerd per wijzigingsblad juni 2018.

Daarnaast zijn door contract-afspraken met decentrale overheden voor de volgende nachttreinen aanpassingen gedaan:

- De Intercity Amsterdam Centraal-Utrecht Centraal van 2.19 uur (treinnummer 1406) en de Intercity Utrecht Centraal-Amsterdam Centraal van 2.17 uur (treinnummer 1409) zullen in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag gaan stoppen op Amsterdam Bijlmer ArenA. De Intercity Amsterdam Centraal-Utrecht Centraal van 6.26 uur (treinnummer 1422) en de Intercity Utrecht Centraal-Amsterdam Centraal van 6.05 uur (treinnummer 1425) zullen op zondagochtend zullen worden omgeleid via Hilversum (zonder stop). De reistijd wordt voor deze laatste twee treinen circa 10 minuten langer. De Intercity naar Utrecht Centraal zal hierdoor niet meer stoppen op Amsterdam Bijlmer ArenA. En de Intercity naar Amsterdam Centraal zal hierdoor in Amsterdam geen aansluiting meer bieden op de Intercity naar Haarlem en Rotterdam Centraal van 6.34 uur.
- De nachttrein Groningen-Amsterdam van 0.26 uur welke rijdt in de nacht van vrijdag op zaterdag (treinnummer 12694) zal per wijzigingsblad juni 2018 niet meer rijden. Het contract voor de nachttrein Zwolle-Groningen van 1.45 uur welke rijdt in de nacht van vrijdag op zaterdag (treinnummer 591) is verlengd met twee jaar.
- De nachtnet treinen tussen Nijmegen en Utrecht Centraal (treinnummers 23402 en 23406) die rijden in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag zullen ook stoppen te Elst. De nachtnettrein van Utrecht Centraal naar Nijmegen (treinnummer 23403) stopte al in Elst. Bovendien gaat trein 23402 een paar minuten later vertrekken uit Nijmegen zodat een aansluiting wordt geboden op de laatste Sprinter uit de richting 's-Hertogenbosch (treinnummer 4488). Het contract voor deze 3 nachtnettreinen is met drie jaar verlengd t/m de Dienstregeling 2020.

Vervolg

Inmiddels heeft NS de capaciteitsaanvraag voor de voorgenomen dienstregeling ingediend bij ProRail conform de daarvoor vastgestelde procedure en met inachtneming van de uitgebrachte adviezen. Na de zomer verdeelt ProRail de capaciteit over de verschillende vervoerders op het spoor. Dit kan nog tot wijzigingen leiden. In het najaar start NS de publiekscampagne om de reizigers te informeren over de wijzigingen.

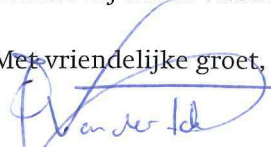


Ons kenmerk CC/PA/TD-825

Pagina 11/13

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij bereid eventuele vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven. Hiervoor kunt u terecht bij Frank Visser, senior adviseur stakeholdermanagement.

Met vriendelijke groet,



Jacco van der Tak

Directeur Stakeholder- en Concessiemanagement



Bijlage 1: Toelichting dienstregeling IC Berlijn op drukke momenten in de zomer

NS stelt voor om op drukke momenten tussen Amsterdam Centraal en Deventer een aparte binnenlandse Intercity te rijden naast de Intercity Amsterdam Centraal-Berlijn. In deze bijlage staat een toelichting op deze dienstregeling.

Richting Berlijn

De Intercity van Amsterdam naar Berlijn zal, wanneer de extra Intercity rijdt, 3 minuten later vertrekken uit Amsterdam Centraal. De extra Intercity heeft zo een optimale meerwaarde voor de ontlasting van de drukke Intercity naar Berlijn. Binnenlandse reizigers zijn immers gewend dat hun trein op een vast tijdstip vertrekt.

De aankomst- en vertrektijd van de Intercity naar Berlijn op Hengelo liggen echter vast gezien de beperkte ruimte op dit station en de tijd dat de Intercity de grens met Duitsland moet passeren. Door het latere vertrek uit Amsterdam moet de Intercity naar Berlijn daarom worden versneld. Om te zorgen dat deze trein ondanks de extra binnenlandse Intercity ook op andere stations op het traject in de dienstregeling past zonder andere treinen te hinderen zijn verschillende aanpassingen nodig.

Tot Weesp zal de Intercity naar Berlijn langzamer moeten rijden zodat de Sprinters rond dit station niet gehinderd worden. Later vertrek uit Amsterdam Centraal is niet mogelijk gezien het grote aantal treinen rond dit station. Na Weesp moet de Intercity Berlijn tempo maken om op tijd in Amersfoort te zijn. Later vanuit Amersfoort vertrekken is niet mogelijk omdat er dan te weinig rijtijd zou zijn naar Deventer. Hierdoor is het niet mogelijk om te stoppen in Hilversum.

Na Amersfoort wordt de aangepaste dienstregeling van de Intercity naar Berlijn ook bepaald door de treindienst van Connexxion Amersfoort - Ede-Wageningen. De Intercity naar Berlijn rijdt bij Barneveld met minimale opvolging na deze treindienst. Vervolgens is de ruimte op de stations Apeldoorn, Deventer en Hengelo bepalend. De Intercity naar Berlijn vertrekt direct na de Stoptrein van Arriva uit Apeldoorn, waarmee een kruisende beweging gemaakt wordt. In Deventer arriveert de extra binnenlandse Intercity op spoor 1. De Intercity naar Berlijn moet dan op spoor 3 aankomen en vertrekken. Dit kan echter pas nadat vanaf dit station de Intercity van Zwolle naar Roosendaal is vertrokken.

Gevolgen voor reizigers

Reizigers vanuit Amsterdam met bestemming Hilversum gebruiken op deze momenten de extra binnenlandse Intercity. Reizigers uit Hilversum richting Amersfoort gebruiken de extra binnenlandse Intercity en stappen in Amersfoort of Apeldoorn over op de Intercity naar Berlijn als ze naar Almelo of verder moeten reizen. Er zijn hierdoor geen negatieve gevolgen voor de reistijden. Reizigers uit Amsterdam zijn 3 minuten sneller in Duitsland en reizigers uit Amersfoort zijn tot circa 8 minuten sneller op sommige bestemmingen.

Richting Amsterdam

De Intercity van Berlijn naar Amsterdam zal, wanneer de extra Intercity rijdt, 3 minuten eerder aankomen op Amsterdam Centraal. De extra binnenlandse Intercity kan op de reguliere vertrektijden rijden vanaf Deventer. De Intercity uit Berlijn blijft ook op hetzelfde tijdstip de grens passeren bij Bad Bentheim. De noodzakelijke versnelling kan worden bereikt door de Intercity uit Berlijn slechts 2 minuten te laten halteren in Deventer. Als deze vervolgens ook zou stoppen in Apeldoorn zou er echter een conflict ontstaan met de



treinen van Connexxion uit Ede-Wageningen naar Amersfoort die bij Barneveld vanaf de Valleilijn invoegen op het baanvak Apeldoorn-Amersfoort.

Om te zorgen dat de Intercity uit Berlijn Barneveld gepasseerd is voordat de Connexxion trein invoegt moet de Intercity station Apeldoorn voorbij rijden. Het is niet mogelijk om de Intercity uit Berlijn achter de trein van Connexxion te laten invoegen. De Intercity zou dan zoveel later in Amersfoort aankomen dat deze niet meer op tijd in Hilversum kan zijn om de Sprinter Utrecht Centraal-Weesp-Hoofddorp (treinserie 5700) voor te blijven. Het is echter noodzakelijk dat de Intercity uit Berlijn voor deze Sprinter rijdt om te voorkomen dat deze Sprinter in Weesp een dubbele inhaling krijgt en daarmee een vertraging krijgt voor zichzelf - en vervolgens een vertraging veroorzaakt voor de binnenlandse Intercity uit Deventer en voor andere treinen daarna.

Gevolgen voor reizigers

Reizigers vanuit Duitsland met bestemming Apeldoorn stappen over in Deventer op de momenten dat de Intercity vanuit Berlijn niet stopt in Apeldoorn. Reizigers vanuit Apeldoorn richting Amersfoort en verder gebruiken de extra binnenlandse Intercity die op de gebruikelijke vertrektijden rijdt. Er zijn hierdoor geen negatieve gevolgen voor de reistijden. Reizigers uit Twente zijn op deze momenten 3 minuten sneller op Amsterdam Centraal en 11 minuten sneller in Amersfoort.