



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.